

LE NORD REDÉCOUVRE LE TRAMWAY

Jef Van Staeyen

résumé français de l'article

VRIJE BAAN VOOR TRAMS IN NOORD-FRANKRIJK

Les annales des Pays-Bas Français, 2010

A la fin des années 60, le tram avait quasiment déserté les villes françaises, à la recherche de modernité, désireuses de métros et de bus, et d'automobiles avant tout. Seules les trois villes les plus *arriérées* du pays – entendez: Lille, Marseille et Saint-Etienne – avaient encore quelques lignes de tram. Celui de Lille entrait à peine dans la ville: circulant sur le Grand Boulevard, il reliait - et relie toujours - Lille à Roubaix et Tourcoing. En 1968, la ferveur des automobiles a failli lui être fatale, quand l'autoroute européenne entre Anvers et Paris était projetée sur son tracé. Sauvé, et partiellement modernisé, il bénéficie aujourd'hui de rames de médiocre qualité, mises en service en 1994. Entre-temps, l'agglomération avait fortement investi dans un métro révolutionnaire, le VAL, le premier du monde à fonctionner sans conducteur. Depuis l'ouverture de la première ligne, en avril 1983, plusieurs villes françaises et étrangères ont adopté le modèle lillois.

Un système vieillissant appelle une modernisation radicale – surtout en France, qui préfère négliger et puis rénover de fond en comble, plutôt qu'entretenir et améliorer. Ainsi arriva-t-il aux tramways. Une commission nationale inventa en 1975 un nouveau tram français, plus large, plus confortable et plus rapide que les anciens. Des élus courageux (surtout ceux de Nantes) décidèrent de construire des réseaux. Le premier nouveau tram circula en 1979. Beaucoup de villes françaises ont suivi l'exemple. La plus célèbre d'entre elles est sans doute Strasbourg, dont les trams, spacieux, largement vitrés et au plancher bas intégral, demeurent la référence d'un transport urbain de qualité.

Pendant longtemps, des années 1880 aux années 1960, le Nord de France a eu un important réseau de tramways. Les villes, petites et grandes, telles Armentières, Douai, Cambrai, Maubeuge, Valenciennes, Dunkerque, Lille, Roubaix et Tourcoing, et même Cassel avaient des trams – dans ce dernier cas pour relier la gare dans la plaine flamande à la grand'place en haut du mont. Et il y avait aussi des trams dans les campagnes. Tous disparus, pour faire place aux voitures et à leurs aires de parking, comme aux autobus, jugés plus modernes. Tous, sauf le "Mongy", car c'est ainsi que s'appelle le tram du Grand Boulevard lillois.

A Valenciennes, le dernier tram a parcouru les rues le 3 juillet 1966. Exactement 40 ans plus tard, le 3 juillet 2006, l'agglomération mit en service un nouveau tram: une ligne de 9,5 km entre l'université au Sud et la banlieue ouvrière d'Anzin à l'Ouest, passant par le centre et la gare. Un an plus tard, en septembre 2007, elle fut prolongée jusqu'à Denain, 9 km plus loin. Les premiers kilomètres ont coûté environ 25 millions d'euros par km, les seconds environ sept. La différence tient au caractère urbain de la première section, et plus rural de la seconde, empruntant le tracé d'une ancienne voie ferrée. Car la partie urbaine a nécessité des infrastructures coûteuses et impliqué un aménagement "de façade à façade" de qualité, démarche désormais commune aux projets de tram français. Les rames aussi sont remarquables,

spacieuses et de grande capacité: jusqu'à 295 passagers, dont 48 assis, dans une voiture-salon unique, mais articulée, longue de 33 mètres, et large de 2,40m. Les fréquences sont élevées. Déjà Valenciennes travaille aux extensions, vers Condé au Nord et Quiévrain à l'Est.

L'agglomération douaisienne a fait un choix différent. Tradition d'ingénierie et contraintes financières obligent, Douai choisit un tram sans rails: un bus guidé (et articulé) au plancher bas, développé par APTS à Eindhoven. Mais le produit souffre de maladies infantiles, et de problèmes d'homologation. Il n'est pas, ou pas encore, ce qu'il doit devenir. Depuis février 2010, soit avec deux ans de retard, il dessert la ville et plusieurs communes de l'agglomération, mais toujours sans le mode guidé qui devait être sa spécificité.

Le tram douaisien n'est pas un bus pour autant. Il partage plusieurs caractéristiques des trams-sur-rails (dont les portes sur les deux faces et le guidage des roues arrière, capables de suivre la trace des roues avant). Aussi, il bénéficie d'un véritable site propre, interdit à tous les autres véhicules, y compris aux bus courants. Il résulte d'un ambitieux Plan de déplacements urbains (PDU) qui a permis la requalification des rues et des places de la ville, modéré la circulation automobile et amélioré le confort des piétons et cyclistes.

Une longue conurbation minière s'étend à l'Ouest de Douai: d'Hénin-Beaumont, via Lens et Liévin, elle se poursuit jusqu'à Béthune et Bruay. La fusion des trois autorités organisatrices des transports en 2003 y permit de repenser l'offre des transports en commun, ce qui n'est pas un luxe dans ce territoire qui souffre d'un déficit d'accès à toutes formes de mobilité. Deux nouvelles lignes de bus furent créées, dont le succès a conduit les autorités à opter en 2008 pour le tram. Deux nouvelles lignes vont être construites en un temps record, d'Hénin-Beaumont via Lens à Liévin, et entre Béthune et Bruay. Outre de nombreux centres petits et grands, elles desserviront les principales gares, les hôpitaux et les campus universitaires. Plusieurs projets de rénovation et de développement urbains sont projetés le long du tracé, assurant – moyennant des seuils de densité (au moins 50 logements par hectare) – une "clientèle captive" pour ce moyen de transport performant et exigeant.

Comparées à toutes ces anciennes villes minières, de Valenciennes à Béthune, les villes du textile semblent hésiter. Après l'achèvement de la deuxième ligne du métro en 2000, l'agglomération lilloise a concentré ses efforts sur l'amélioration de l'offre en bus, à la fois pour mieux desservir toutes les communes et pour amener plus de voyageurs au métro. L'un des éléments de cette politique sont les "Bus à haut niveau de service", concrétisés sous une forme allégée et sous le nom commercial de "Liane" ("Ligne à niveau élevé de service"), qui bénéficient de sites propres en pointillé, très éloignés de ceux que l'on peut voir à Douai. Parallèlement, pour favoriser l'intermodalité, l'agglomération a engagé la réalisation d'une série de pôles d'échange. Aussi, elle mit à l'étude un réseau de trams-trains (qui roulent comme des trams dans les rues de la ville, et comme des trains sur les voies ferrées de la périphérie), mais sans aboutir à une décision opérationnelle.

Depuis les élections locales de 2008, les projets s'accélèrent. En avril 2009, l'agglomération prit la décision de renforcer et de moderniser son réseau de métros: deux nouvelles stations, le doublement des rames de la ligne 1 (et donc l'adaptation des stations), et la modernisation du système de pilotage. Quant aux projets de tram-train, ils ont été "remis sur les rails".

Lille a été une des premières villes françaises avec un tram et la première du monde avec un métro automatique, mais pour la réintroduction du tramway dans les rues de la ville, conforme aux nouvelles normes et exigences, elle se laisse "doubler" par de nombreuses agglomérations. Pour faire son tram à elle, plusieurs décennies après Nantes, Grenoble et Strasbourg, et des années après Valenciennes, Douai et Lens, elle n'aura d'autre choix que de faire encore mieux.

Une poignée de villes, et autant de systèmes différents. Le Nord de la France (et la France en général) apparaît comme un terrain d'expérimentation pour les transports en commun urbains. La région concentre une importante industrie des transports, à la fois automobile et ferroviaire. Deux leaders mondiaux du ferroviaire, le canadien Bombardier et le français Alstom, sont très présents à Valenciennes, qui héberge aussi un Centre d'essai ferroviaire, l'Agence ferroviaire européenne et le pôle de compétitivité "I-trans", dont l'ambition est de devenir le premier pôle européen pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance de systèmes de transport innovants, notamment ferroviaires. Plusieurs programmes d'échelle nationale permettent de subventionner la réalisation de réseaux et de financer la recherche et le développement. Les réalisations de grande qualité, y compris "à domicile", sont un argument commercial supplémentaire pour cette industrie très compétitive. La qualité urbaine comme argument de vente.

Le voyageur du tram n'a pas de souci de stationnement. Il peut regarder les boutiques, ou les gens dans la rue, descendre au prochain arrêt s'il le veut. Il peut lire un livre – ou être gêné par l'iPod d'un autre voyageur. À la différence de l'automobiliste chargé de sa voiture ou du voyageur souterrain du métro, à qui l'on cache la ville, le voyageur du tram a la liberté du piéton et la vitesse et le rayon d'action du cycliste. Avec un peu de chance, il est gâté: un banc pour s'asseoir et un abri contre la pluie. Le tram est bien plus qu'un moyen de transports, il est le plus beau morceau de la rue. Les voyageurs du tram savent bien ce que la ville leur offre. Ce sont des citoyens heureux et privilégiés.