

Le tram en bout de course

M le magazine du Monde | 23.11.2012 à 12h01 • Mis à jour le 23.11.2012 à 12h22 Par Olivier Razemon



En cette fin d'année 2012, le tramway est à la fête. Pas une semaine sans qu'un maire n'inaugure une nouvelle ligne. Après Lyon le 17 novembre, c'est au tour de Dijon (le 8 décembre) et du Havre (le 12) de voir leur réseau s'allonger de plusieurs kilomètres. En Ile-de-France, le T1 en Seine-Saint-Denis est prolongé jusqu'à Asnières (Hauts-de-Seine) depuis le 15 novembre et le T2 dans les Hauts-de-Seine jusqu'à Bezons (Val-d'Oise) depuis le 19. A Paris, le prolongement du T3, de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, entrera en fonctionnement le 15 décembre, en présence de François Hollande. "Depuis 2000, on a doublé le nombre de villes équipées, triplé le nombre de kilomètres de voies et quadruplé la clientèle", constate Patricia Varnaison-Revolle, au Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu), qui dépend du gouvernement. Les apparences, pourtant, sont trompeuses. Si l'âge du tramway est loin d'avoir pâli, personne ne doute que son âge d'or est derrière lui.

Les comportements des collectivités locales sont en train de changer, à bas bruit, sous la pression des impératifs budgétaires. Le tramway coûte cher. Très cher, même : entre 25 et 30 millions d'euros le kilomètre. C'est cinq fois moins qu'un kilomètre de métro parisien mais trois fois plus qu'une ligne de bus. Le tramway, un luxe que la collectivité ne peut plus guère s'offrir ? Peu d'élus locaux l'admettent encore à voix haute, mais la Cour des comptes lance des signaux d'alerte à intervalles réguliers. En 2010, les magistrats dénonçaient la sous-estimation du coût du T3, à Paris. En 2012, ils remettaient en cause l'opportunité d'une ligne reliant Liévin à Hénin-Beaumont, dans le Pas-de-Calais. Mais le plus souvent, les élus persistent, quitte à commander une étude complémentaire.

POPULATIONS NOUVELLES

Pratique, agréable et propre avec sa propulsion électrique, le tramway reste un mode de transport moderne, confortable... et considéré comme électoralement payant. Il change le visage de la ville et permet de justifier des aménagements – jusqu'alors tabous – qui remettent en cause la place accordée à l'automobile dans l'espace urbain. On plante des arbres et des graminées, on dessine une piste cyclable, on refait les trottoirs et on installe des bancs. Le tram attire aussi des populations nouvelles vers les transports en commun. A Paris et dans sa proche banlieue, les quatre lignes existantes *"ont gagné 190 % de trafic en dix ans, contre 21 % pour l'ensemble des moyens de transport public"*, souligne Laurence Debrincat, au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). *"Le tramway, c'est comme le cinéma ; on voit défiler le paysage urbain"*, s'émerveille l'architecte Roland Castro, qui a dessiné plusieurs projets d'immeubles à Bezons, le nouveau terminus du T2. Même les commerçants, souvent hostiles aux projets, découvrent, une fois la ligne inaugurée, que les passagers du tram font d'excellents clients.

Or, à moins de deux ans des élections municipales, l'enthousiasme qu'affichent les élus dissimule à peine un recentrage stratégique frappé au coin du réalisme. **"Les demandes de financement émanant des collectivités privilégient aujourd'hui le bus circulant sur une voie spécifique alors que le tramway dominait encore il y a trois ans"**, souligne M^{me} Varnaison-Revolle, au Certu.

A Strasbourg, la communauté d'agglomération a admis le 19 novembre qu'un projet de "tram-train", tramway roulant sur les voies de chemin de fer et destiné à desservir l'aéroport d'Entzheim, était *"au point mort"*. En cause, le creusement d'un tunnel, considéré comme *"compliqué et coûteux"*.

Metz, Chambéry ou Belfort ont renoncé au tramway et assument leur choix. Metz Métropole présente fièrement son projet Mettis : un superbus qui desservira le centre-ville toutes les quatre minutes aux heures de pointe. **Le design du bus, les voies spéciales et même le remodelage urbain aux alentours des deux lignes qui seront inaugurées à l'automne 2013 évoquent le tramway.** Mais il s'agit bien d'un bus. A Belfort, le chevènementiste Christian Proust, président du syndicat des transports, a décidé de partir en croisade contre le tramway. *"Mieux vaut multiplier les offres bus, vélo, voiture en autopartage. C'est moins cher et plus efficace"*, affirme-t-il. Plus efficace, sans doute. Mais socialement et politiquement moins glamour.

Olivier Razemon