



Revue
Géographique
de l'Est

Revue Géographique de l'Est

vol. 52 / 1-2 | 2012

Territoires et transports en commun en site propre

Tramway et territoire : quel urbain en perspective?

Tram and territory : towards a new urban perspective

Belinda Redondo



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/3572>

DOI : 10.4000/rge.3572

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2012

ISSN : 0035-3213

Référence électronique

Belinda Redondo, « Tramway et territoire : quel urbain en perspective? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 13 février 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/3572> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.3572>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Tramway et territoire : quel urbain en perspective?

Tram and territory : towards a new urban perspective

Belinda Redondo

Introduction

- 1 Le retour en force du tramway moderne, porté par la ville de Nantes en 1985, vient marquer un tournant dans notre conception des villes et plus largement de nos territoires. Son élégance esthétique et les nombreux effets structurants qui lui sont adjoints témoignent de l'engouement des élus à son égard, voyant en lui une réponse urbanistique incontournable aux problématiques socio-spatiales du moment.
- 2 Le legs des précédentes politiques urbaines, tels l'accroissement des fractures spatiales, la dilatation des villes, etc., inscrit le tramway dans une volonté de renouvellement du territoire. Épine dorsale des agglomérations, il a pour prescription de repenser les espaces urbains, de faire renaître une urbanité perdue tout en tissant une trame spatiale harmonieuse à l'échelle des métropoles, mais également d'anticiper la construction de nouvelles territorialités urbaines. Dès lors, la prospective des projets de tramway laisse apparaître ce dernier comme l'une des pièces maîtresses des grands projets urbains ; il doit en effet inciter à adopter un regard neuf sur ces nouvelles formes territoriales. Pour autant, bien que les citoyens adoptent ce mode de transport avec certes plus ou moins d'enthousiasme, le tramway est-il à lui seul suffisant pour redynamiser les villes ? Quels autres paramètres entrent en jeu ? En outre, quelle trame urbaine laisse-t-il apparaître au regard des citoyens ? Ces questions nécessitent une réflexion tant du point de vue du transport lui-même que de ses usagers, qui en font une expérience quotidienne.

I. Enjeux urbanistiques du tramway

- 3 Si quelques villes ont su conserver leurs lignes de tramway (Tricoire, 2007) telles que Marseille ou encore Saint-Etienne, les autres ont fait le choix de démanteler leur réseau, jugé trop vétuste et accidentogène. Ainsi, dès le début des années 60, l'Hexagone se privait d'un parc de tramways considérable. Mais à l'orée des années 80, face aux nouveaux enjeux urbanistiques et notamment environnementaux, le tramway ne tarda pas à réapparaître sous un jour nouveau. La saturation spatiale et l'asphyxie des villes dues aux précédentes politiques du « tout automobile » laissaient en effet présager sa renaissance auprès des élus. Ce retour, accompagné d'un accroissement global de l'offre en transport en commun, fut une solution salutaire notamment dans l'amélioration de la qualité de vie du citoyen, lequel put retrouver toute sa place en ville.
- 4 Encore aujourd'hui et plus que jamais, les objectifs environnementaux propres au développement durable prédominent au cœur des projets de tramway. Le tracé en coulée verte, la réduction de l'effet de serre, la piétonisation des centres-villes, etc., sont autant de points énoncés dans la démarche des projets de tramway, auxquels s'ajoutent les questions budgétaires¹. Plus symboliquement, son implantation en site propre qui en fait un transport sécurisant² pour l'utilisateur, permet par la même occasion de partager harmonieusement la voirie, mais aussi d'offrir une lecture paysagère inédite des villes. Dès lors, les élus ne le considèrent plus comme un transport collectif au sens strict du terme. À cet effet, les projets de tramway ne cessent de prospérer (GART, 2011, p. 25-26) et leurs enjeux urbanistiques viennent ici en renforcer l'engouement.

A. Dialoguer avec les échelles urbaines

- 5 Le tramway met en relief des rapports d'échelles urbaines correspondant pour chacune d'elles à des phases politico-urbanistiques spécifiques. Une analyse chronologique des projets de tramway permet de les identifier.
- 6 La première d'entre elles se situe au cours des années 80, période où les lignes sont conçues dans l'optique de « désengorger les centres », mais aussi d'améliorer « la performance des transports collectifs, notamment sur des trajets reliant le centre à la périphérie » (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 40). Le tramway est alors employé à neutraliser la voracité de l'automobile, et parallèlement, s'engage dans un travail minutieux de couture pour retisser des liens durables entre le cœur de ville et ses espaces périphériques.
- 7 Puis, le début des années 90 marque un tournant sur les enjeux urbanistiques du tramway ainsi que sur son empreinte spatiale. Celui-ci devient porteur d'une politique urbaine bien plus vaste, s'inscrivant au cœur de l'échelle de l'agglomération. Ne se restreignant plus au simple désengorgement des voies, le tramway « dessert les principaux pôles générateurs de flux de l'agglomération et les fonctions métropolitaines en plein essor » (*ibid.*, p. 40), soulignant ainsi le passage d'un accroissement du territoire, tout en adoptant une posture urbanistique complexe.
- 8 Enfin, la troisième génération des projets de tramway portée à l'orée des années 2000 soulève une mutation profonde des villes, privilégiant « l'extension des centres villes et

la desserte de polarités périphériques » (*ibid.*, p. 41) et ce vers une réorganisation profonde des agglomérations (Grillet-Aubert, 2004)³, tout en sollicitant simultanément la reconfiguration des réseaux (Grillet-Aubert, 2005)⁴.

- 9 Actuellement, les discours sur l'intermodalité ainsi que le développement des projets tram-train confirment la réinsertion réussie du tramway dans l'Hexagone et sont autant d'éléments qui contribuent à lui adjoindre de nouvelles directives urbaines.
- 10 Au cours de ces trente dernières années, ce transport aura donc su convoquer une multiplicité d'échelles urbaines, en passant notamment du cœur des villes à celle de l'agglomération. C'est alors en tant que chef d'orchestre que le tramway, greffé aux grands projets urbains, invite à réécrire une partition urbaine harmonieuse.

B. Structurer le territoire

- 11 Si l'échelle de l'agglomération prédomine à présent dans la plupart des projets de tramway, celle qui compose au jour d'aujourd'hui notre trame spatiale doit être visible aux yeux du plus grand nombre et nécessite une certaine forme d'identification auprès des différents acteurs des villes. Aussi, le tramway vient s'inscrire comme un outil délimitant et de fait structurant cet espace informe ; au-delà même de renforcer « l'identité de l'agglomération »⁵, celui-ci tend à en unifier les extrémités, « enfin réunies par un lien tangible »⁶. La forme disparate de l'espace urbain se trouve délimitée par le tracé du tramway qui en dessine l'armature. En ce sens, son réseau « en esquisse un premier dessin : le tracé en est le marquage spatial, les stations les bases fonctionnelles, les terminus des noyaux de centralités secondaires » (Bernié-Boissard et Volle, 2010, p. 87).
- 12 Le tramway joue ainsi un double rôle : s'il tente une approche discrète au cœur des centres-villes en essayant de conserver l'empreinte historique des lieux, il recherche a contrario une certaine forme de monumentalité à l'échelle de l'agglomération (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 54), permettant ainsi la mise en œuvre de contextes urbains sur des sites encore à l'état embryonnaire. Des contextes qui invitent assurément à reconsidérer le tramway non plus en tant que simple transport collectif mais bel et bien comme un outil majeur dans le développement de nos territoires, dans la gestion et l'équilibre des formes urbaines, tout autant que dans leur qualification.

C. Singulariser les sites urbains

- 13 L'un des derniers enjeux urbanistiques recensés au sein des projets de tramway concerne la singularisation des espaces urbains. L'acception symbolique du tramway a permis certes à celui-ci d'acquérir d'une nouvelle identité, mais aussi de participer à la reconstruction de l'image des villes. Toutefois, certains scientifiques mettent en doute ses vertus. Ainsi, l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, Jean Orselli (2004, p. 217), précise que ce transport ne s'apparente qu'à « un discours » inscrit au cœur même des politiques urbaines. Il s'imprègne d'un marketing urbain véhiculé par la mise en scène des effets structurants. Plus modérément, ce « carrosse pour tous » s'avère être tout à la fois un objet fonctionnel et « fictionnel », porteur par la même occasion d'un discours fédérateur.
- 14 Malgré ses détracteurs, le tramway est perçu comme un composant urbain indissociable de l'identité des villes, et devient une plus-value pour leur rayonnement

métropolitain, quelque peu à l'image de ce qu'affirmait l'architecte-urbaniste Paul Chemetov⁷, se rapportant à l'inauguration de l'une des lignes de tramway de Strasbourg. Pour anecdote, les habitants avaient en effet pris en photographie l'ouvrage, comme s'il s'agissait d'une « curiosité, un souvenir de vacances ». Les diverses scénarisations du tramway présentées notamment sur des cartes postales corroborent cette volonté d'une portée fictionnelle, destinée à être insufflée dans l'inconscient collectif.

- 15 Corrélativement, sa capacité de « restructuration patrimoniale des centres villes des agglomérations » (IPRAUS-EAPB, 2005a, p. 49) l'intègre dans une politique culturelle sous-jacente. Le tramway tend par ailleurs à singulariser les sites via des projets culturels tels que l'intégration de commandes publiques artistiques le long de son tracé (fig. 1 & 2).

Fig. 1 : 1SQMH de Didier Fiuza Faustino. Une des œuvres du parcours du T3 des Maréchaux Sud de Paris. (Source : B. Redondo) 2009.



Fig. 2 : L'amorce du bleu de Yann Kersalé. Une des œuvres du parcours du tramway niçois. (Source : B. Redondo) 2009.



- 16 Une stratégie qui rappelle en écho la dynamique de muséification des centres-villes, comme en attestent les propos de Sylvie Groueff (2004) relatifs au projet du tramway bordelais. Ce dernier a favorisé la création « de vides impressionnants, muséifiant encore un peu plus ce beau centre historique ». Mais paradoxalement, il a également permis à l'échelle de l'agglomération de « rendre attractives les communes qui jusque-là étaient ignorées par la ville centre » (*ibid.*, p. 22). Somme toute, le tramway devient un outil promotionnel qui participe à la reconstruction de l'image des villes conjointement à l'instauration d'une nouvelle aire métropolitaine, le tout au cœur d'un processus concurrentiel intercommunal.
- 17 Cette esquisse des principaux enjeux urbanistiques présents au sein des projets de tramway souligne la mutation des échelles urbaines ; mutation qui renforce l'élargissement de nos territoires, mais aussi, la difficulté grandissante de délimiter leurs contours. De fait, le tramway acquiert une plurifonctionnalité et s'annonce comme l'outil incontournable dans la revalorisation des villes. Néanmoins, doit-on systématiquement adopter le projet de tramway comme seul élément potentiellement capable de redynamiser le territoire ? Auquel cas, peut-on affirmer que ce dernier précède la ville ? Une question pour laquelle les avis divergent. Quels sont donc les facteurs qui peuvent incriminer le tramway et fragiliser la vision sacro-sainte lui étant accordée ?

II. L'urbanisme du tramway

- 18 Le projet de tramway trouve appui sur les différentes strates qui composent l'espace urbain. Au cœur des villes, il participe de leur restauration tout en rétablissant la place

du citoyen et ce via la recherche de l'urbanité. Définie selon l'historien Michel Carmona comme « la vie en ville »⁸, l'urbanité désigne la richesse des interactions sociales entre les individus⁹ et reste inhérente à l'agencement spatial de l'espace public, qui en favorise ou non son expansion. Ainsi, « dans la ville historique et consolidée, le tramway restaure l'urbanité perdue » (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 50). Néanmoins, ces lieux historiques, empreints d'un fort caractère symbolique, nous conduisent à souligner la part de responsabilité d'un projet de tramway dans ce processus de cristallisation des centres-villes comme précédemment énoncé. En effet, tout à la fois qu'il contribue à façonner cette image « carte postale », son aménagement vient soutenir celle d'une ville policée, presque devenue stérile, et les diverses politiques culturelles adjacentes ne font que conforter ces propos.

- 19 À l'échelle de l'agglomération, les projets de tramway s'attellent à la construction de cette nouvelle morphologie urbaine. De surcroît, et pour reprendre les termes avancés dans l'un des rapports de l'IPRAUS¹⁰, « dans la périphérie en renouvellement ou en voie de constitution, il [le tramway] devient le support de la nouvelle urbanité » (*ibid.*, p. 50). Contribuant ainsi de la reconstruction des « pratiques originelles des espaces publics » (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 49) en restituant au piéton la place qui lui est due, tout en régénérant « un nouvel espace public » (*ibid.*, p.49) là où tout est à construire, le tram reste un outil remarquable dans l'amélioration du cadre de vie du citoyen et tente de conférer un « visage » à l'agglomération. Nonobstant, l'urbanisme du tramway est-il l'unique dénominateur commun du dynamisme des territoires ?
- 20 Pour Jean Orselli, il y a d'une manière générale ce problème « de poule et d'œuf » entre les transports en commun et l'urbanisme. Prenant pour exemple la ville de Lausanne, l'auteur s'interroge : « est-ce la densité de l'urbanisme (...) qui a maintenu le niveau élevé des transports en commun ? Ou bien est-ce le niveau des transports en commun qui est responsable de cet urbanisme ? » (Orselli, 2004, p. 240). Par extension, nous pouvons nous demander si le tramway est vecteur du développement de l'urbanisme, ou bien l'inverse ? Les réflexions du professeur des universités Pierre Merlin viennent appuyer ce lien étroit qu'entretiennent les transports dans la construction urbanistique des villes et des agglomérations, rappelant au détour d'une étude de définition sur la densité urbaine, que les transports et plus particulièrement ses dessertes ont une influence non négligeable sur cette dernière¹¹. Somme toute, le tramway participe-t-il d'une nouvelle forme d'urbanisme ?

A. Quand le tramway précède les villes

- 21 « À l'échelle des territoires, la question du retour de l'identité géographique paraît essentielle », souligne l'architecte Antoine Grumbach¹². Selon ce cadre d'approche, le tramway apparaît comme un outil de repositionnement spatial, concept amplement porté par les discours des élus. Par ailleurs, le tramway semble vouloir précéder les espaces urbains futurs en acquérant le statut de « pivot organisateur de la trame urbaine et du nouveau paysage généré sur ses bordures » (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 52). Il est donc cohérent d'avancer que le tramway participerait d'une certaine forme d'urbanisme, à l'instar des propos avancés par Jean-Claude Boulard, actuel Maire de Mans, pour qui le transport « fait naître une ville ».
- 22 Au regard des effets structurants qui lui sont référés, l'actuelle directrice générale de la SAEMES¹³ Pascale Pécheur (1998) rapporte ainsi que le tramway est accepté aux yeux

d'un grand nombre d'usagers. Signe d'une inscription réussie dans la ville, il reste l'un des moyens de transport les moins vandalisés parmi les autres modes de transport collectif. De plus, il aspire à requalifier l'espace urbain, tout comme il « permet une nouvelle appropriation de la ville » (*ibid.*, p. 22). Néanmoins faut-il rappeler que cette dernière est par essence un espace en régénération perpétuelle. En cela, sa forme urbaine émanant notamment des constructions architecturales reste dépendante d'un cadre spatio-temporel donné, ou pour reprendre l'expression de l'architecte-urbaniste Albert Lévy, « la forme de la ville est toujours la forme d'une époque de la ville » (Merlin, 2005, p. 402). De fait, si « les conditions de la mobilité influent sur l'organisation des formes urbaines » par un processus sans cesse renouvelé, « les nouvelles formes urbaines impliquent à leur tour de nouvelles exigences de mobilité, de nouvelles infrastructures » (IPRAUS, 2005a, p. 4). De quoi remettre tôt ou tard en question la pertinence des projets de tramway dans la conception des nouvelles formes territoriales.

- 23 Pour l'heure, le tramway contribue à redonner un sens de lecture au territoire urbain. Comme l'affirme l'ingénieur et ancien chef de la mission tramway de la Communauté Urbaine de Bordeaux, François Saglier, « quand on fait un tramway, on refait la ville, on repense son fonctionnement, son organisation, son aménagement. On réfléchit beaucoup sur des questions d'évolution urbaine » (C.U.B., 2003, p. 86). Mais le tramway peut-il estomper tous les stigmates de la ville ? Pour certains, il n'est qu'un « substitut aux grands projets d'urbanisme » (Orselli, 2004, p. 240)¹⁴ et ne peut dans ces cas là panser toutes les plaies. Qui plus est, ce dernier prend lui aussi part à l'éclosion de fractures urbaines et peut générer des dysfonctionnements spatiaux, comme en témoignent certains projets.

B. Disparités spatiales

- 24 Perçu comme l'un des vecteurs de renouvellement des territoires, le tramway s'efforce de tracer les contours des agglomérations, sans pour autant en être le seul élément déterminant. En effet, prenant l'exemple du projet montpelliérain, les géographes Catherine Bernié-Boissard et Jean-Paul Volle nous précisent que « les assises spatiales de la métropole en formation sont certes largement supérieures au périmètre qualifié par le réseau du tramway, mais celui-ci représente la fondation d'un espace premier » (*ibid.*, 2010, p. 89). S'il établit les bases de ce que seront les nouvelles polarités urbaines, il peut aussi amorcer, à l'instar des autres transports en commun, une véritable « dislocation urbaine » (Urlberger, 2003, p. 209). Plus spécifiquement, le tracé influe sur la structuration de l'espace urbain et peut « de manière brutale, être un élément de rupture du tissu urbain » (Bernié-Boissard et Volle, 2010, p. 85). Tout comme la position de son axe¹⁵, axiale ou latérale, qui en réduit l'impact urbanistique (IPRAUS-ENSAPB, 2005a, p. 145). Loin d'homogénéiser, le tramway est alors perçu comme une source d'enclavement de certains lieux de vie. Les recherches de l'architecte-urbaniste Nora Semmoud (2004) menées sur les projets des tramways de Clermont-Ferrand ainsi que de Saint-Étienne, ont mis en lumière des disparités spatiales sur le projet clermontois, en révélant un tracé qui favoriserait l'enclavement de certains sites stratégiques pour le développement socio-économique de l'agglomération¹⁶. À cela s'ajoutent les réflexions de l'architecte Sabine Guth (2008) sur le traitement hétérogène des stations, en particulier aux extrémités des parcours du tramway, qui peut renforcer un sentiment

de discrimination auprès de la population locale, voire accroître celui de l'insécurité¹⁷, et conduire dans ces cas là vers une disparité sociale.

- 25 Ces quelques limites spatiales ainsi observées mettent en évidence que le caractère utopique des projets de tramway s'avère parfois rattrapé par une réalité contrastée. Néanmoins, ces projets aspirent à construire de nouvelles territorialités ; dans quelle mesure peuvent-ils y parvenir ? Une étude préalable des notions de parcours, de réseau, de paysage urbain ainsi que de mobilité permettra d'apporter quelques éléments de réponse et d'ouvrir de nouveaux champs de réflexion.

III. Lignes et territoires

- 26 Aborder le tramway dans ses projections territoriales invite à observer l'interrelation établie entre celui-ci et le citoyen, principal acteur de la ville. En effet, tout en restructurant l'espace urbain, les projets de tramway tendent à restituer une place au citoyen, qui par son expérience sensible prend possession des sites, de même que leur mesure spatiale. Aussi, le tram doit-il participer pleinement de cette expérimentation des lieux tout comme de leur mise en valeur. Il semble donc opportun d'aborder ce dernier sous le prisme du sensible, à travers notamment les approches paysagères proposées à ses usagers.
- 27 Le paysage urbain articulé autour du parcours du tramway semble constituer de nouvelles dimensions territoriales à l'égard des usagers-citadins. À travers les fenêtres de la rame, ces derniers perçoivent la ville, l'agglomération, pour ainsi dire un paysage urbain - représentation du territoire immanente d'un jeu de regard. Selon la philosophe Anne Cauquelin, le paysage est en soi une réflexion « sur les différents modes de mise en vue » (Roger, 1995, p. 387). En outre, pour l'architecte-paysagiste Michel Corajoud, il « ouvre, à chaque regard, sa composante interstitielle et exhibe de nouvelles configurations » (*ibid.*, p.144). Par ce paysage urbain révélé au cours du parcours, l'usager prend-il pleinement conscience de ces changements d'échelles urbaines que le tramway semble enchevêtrer ? De plus, quelle lecture paysagère celui-ci façonne-t-il à son égard ? Et comment l'interprète-t-il ?

A. Tracé et linéarité

- 28 Le parcours du tramway offre une visibilité inédite de la trame urbaine. En effet, comme le rappelle Andrea Urlberger, maître de conférences à l'École nationale supérieure d'architecture de Toulouse, le parcours en soi est « un moyen qui permet la perception, la lecture voire l'analyse d'un espace précis » (Urlberger, 2003, p. 26), et de ce fait, constitue un outil opérationnel servant « d'intermédiaire » entre le citoyen et l'espace urbain qu'il parcourt (*ibid.*, p. 32). En outre, il a pour entité géométrique la ligne. Cette dernière permet alors d'aborder différemment les effets structurants du tramway. Sous une acception philosophique, la ligne en soi est « le symbole de la pensée consciente » (Belic, 2002, p. 39) et nous invite à ouvrir notre champ perceptif, c'est-à-dire l'horizon.
- 29 Le tracé du tramway, constitué d'un enchaînement de points représentant concrètement les stations, dessine une ligne entrouvrant de nouveaux espaces, qui par conséquent, amène à créer « des structures ouvertes » (*ibid.*, p. 184). Un scénario analogue est esquissé par le philosophe et anthropologue Pierre Sansot dans l'ouvrage

Poétique de la ville, où celui-ci révèle que le tramway dans sa « poussée par essence rectiligne, risque de ne plus s'arrêter, de traverser une ligne qui s'allongera en même temps qu'il perpétue son mouvement » (Sansot, 2004, p. 308). Somme toute, le projet de tramway ne peut exclure cette part d'infini et d'inachevé qui lui est inhérente¹⁸.

- 30 Cette approche théorique rappelle la « ville linéaire » de l'urbaniste espagnol Arturo Soria¹⁹, où le transport collectif jouait un rôle crucial dans le développement territorial des villes, mais parallèlement, introduisait en amont la question de l'étalement urbain.
- 31 Actuellement, certains scientifiques contemporains (Bernié-Boissard et Volle, 2010) énoncent autour des réflexions urbanistiques des projets de tramway, un rapprochement similaire. Dans le projet montpelliérain par exemple « l'image de la ville radioconcentrique ceinturée de boulevards, reliée par des radiales à ses campagnes périphériques, cède la place à une organisation de plus en plus vécue de manière linéaire par le biais du tramway » (*ibid.*, p. 75). Cette urbanisation dite « linéaire » peut aller à l'encontre du concept de la ville dense qui est l'un des enjeux majeurs des politiques urbaines actuelles. Si assurément, le tramway endosse le rôle de « bâtisseur » en densifiant les zones peu denses, il conduit cependant vers une lisibilité distendue du territoire urbain notamment de par ses tracés.
- 32 Le tramway porte en lui la volonté de façonner l'identité des territoires urbains, mais reste cependant le miroir²⁰ d'une société dictée par les réseaux²¹ (Choay, 2011, p. 57) qui laisse apparaître un « espace de plus en plus abstrait » (*ibid.*, p. 58). En outre, l'anthropologue et cinéaste Christian Lallier note que ce même espace prend sa mesure dans la temporalité et non plus dans sa spatialité - le calcul des distances s'y faisant non plus en distance mais désormais en temps. Cette dématérialisation de l'espace renvoie aux questions d'unité et d'échelle paysagère de ces territoires urbains et notamment à celles proposées par le parcours du tramway.

B. Mobilité et parcours

- 33 Pour l'urbaniste François Ascher, la « dilatation » des territoires est sans aucun doute « liée aux performances des moyens de transports ». ²² Cette mobilité frénétique amène à nous positionner depuis l'angle de vue du citoyen (fig. 3) et de nous demander si celui-ci prend réellement toute la mesure de ces changements d'échelles urbaines qui sont notamment véhiculés et réunis par le parcours du tramway.

Fig. 3 : À bord du tramway T3 des Maréchaux Sud de Paris. (Source : B. Redondo, 2009)



- 34 Le transport ferroviaire introduit une lecture superficielle et difforme des territoires²³. C'est d'ailleurs ce que laisse sous-entendre Christian Lallier, pour qui la ligne ferroviaire et en un sens le parcours du tramway, appartient à un « espace autre », agissant comme « une dépression urbaine »²⁴. S'offre alors une vision « épidermique » de l'agglomération et plus largement des territoires, symptomatique de ce mode de transport que l'écrivain François Bon évoque dans son ouvrage *Paysage fer* : « Qu'ici, parce que rien n'est accessible et qu'on est emporté, le visible est à construire, quand bien même il ramène encore et toujours à de mêmes et si banals éléments simples » (Bon, 2000, p. 37)²⁵. Les villes semblent presque illusoires, l'hétérogénéité urbanistique qui les constitue se noie dans un flou homogène. Une observation corroborée par l'analyse d' Andrea Urlberger ; « vue des voies ferrées, la ville est souvent à peine visible (...). Assis, il le voyageur attend l'arrivée à sa destination finale. En fait, le voyage en train détache le voyageur de l'espace parcouru » (Urlberger, 2003, p. 78). La ville ainsi que le territoire se décomposent en une nébuleuse où les distances se rétractent dans ce que l'on pourrait appeler un « effet tunnel » (Hénaff, 2008, p. 124).
- 35 Dès lors, le parcours du tramway ne peut offrir une vision authentique des territoires, d'autant que l'utilisateur semble passif et ne peut expérimenter pleinement ces espaces urbains. Par conséquent, il apparaît nécessaire de revaloriser le parcours du tramway, plus uniquement à partir des polarités urbaines desservies - soulignant au passage sa logique de « connexion » -, mais par l'introduction d'une lecture paysagère plus juste des territoires. Une lecture qui consisterait notamment en un accompagnement du regard auprès de l'utilisateur via des dispositifs sensoriels - visuels mais également sonores - qui tendraient ainsi à faciliter l'appréhension de l'espace parcouru. Ces derniers par exemple, peuvent être élaborés via une démarche artistique le long du parcours, mais également à bord des rames, proposant ainsi de nouveaux repères spatiaux à l'utilisateur²⁶. Par ailleurs, une représentation cartographique des différents espaces urbains

traversés, à partir de quelques éléments remarquables existants et inédits, permettrait à ce dernier de se situer durant son parcours. En outre, pour rendre compte au mieux de ces sauts d'échelles, il semble tout aussi pertinent de solliciter la participation active du corps par l'expérimentation concrète des sites, telles des visites guidées - notamment aux abords de ces changements d'échelles urbaines, identifiables par leur morphologie mais également leur densité. Une fois le corps pris comme une mesure spatiale, cette expérimentation participerait, pour reprendre l'expression de l'ingénieur polytechnicien Marc Desportes (2005), de la « perception spatiale »²⁷, tant cette dernière aide « l'habitant à structurer son action et à lui conférer un sens » (*ibid.*, p. 178) au moyen de points d'ancrages spatiaux²⁸. Assurément, ces dispositifs sensoriels seraient autant de clés de lecture qui contribueraient à l'élaboration mais également à la valorisation du paysage urbain et ce au fil des différentes échelles urbaines qui composent le parcours du tramway. L'utilisateur pourrait alors pleinement en prendre toute la dimension spatiale.

- 36 Le parcours reste incontournable dans la revalorisation et la lecture des nouveaux espaces urbains. En effet, il fonctionne « comme un lien entre tous les éléments disparates » (Urlberger, 2003, p. 26), le tout au cœur d'un système en réseau. Néanmoins, appréhender l'urbain par le parcours du tramway invite à revenir sur sa dématérialisation sous-jacente. En effet, « représenter l'espace urbain à travers le parcours transforme la ville en support, souligne son rôle de plate-forme et lui permet d'exister par-delà son architecture » (*ibid.*, p. 34). Cette observation peut, au cœur même des projets de tramway, susciter quelques dérives, comme en atteste Michel Corajoud. Au détour d'une argumentation critique envers l'ingénierie des tramways²⁹, il précise que la conception du tram entendu comme « intégrateur de la ville » devient de plus en plus abstraite, ajoutant que « la ligne devient indépendante du sol même » (IPRAUS-ENSAPB, 2005b, p.115). Aussi, pointe-t-il qu'« il ne faudrait pas que le tramway importe avec lui cette pensée d'abstraction sur le réseau de la ville elle-même, sans quoi la ville risque d'être transformée par le tramway certes, mais pour des raisons qu'elle ne comprendrait plus » (*ibid.*, p. 112).

Conclusion

- 37 La force du projet de tramway réside simultanément dans son habileté à conjuguer la multiplicité des échelles urbaines qui compose nos territoires, et dans sa capacité à requalifier des sites où l'urbanité est à reconstruire ou simplement à construire. Nonobstant, les résultats contestés de certains projets de tramway conduisent en un sens à modérer l'engouement qu'accordent les élus à ce mode de transport. Il convient de le reconsidérer sous une acception plus rationnelle et moins fantaisiste. Par ailleurs, le citoyen joue une part non négligeable dans la requalification urbanistique des tramways ; son point de vue ne doit être aucunement négligé. Il apparaît donc nécessaire de valoriser le parcours du tramway à son égard afin que celui-ci puisse mieux appréhender ces nouvelles échelles urbaines construites et traversées par le tram. En somme, valoriser au mieux le parcours notamment par un accompagnement du regard. Il s'agira d'une part de revenir sur les outils d'information et d'expérimentation mis à la disposition des usagers, tout autant que de sensibiliser en amont les citoyens sur les différentes échelles urbaines qui régissent nos territoires

actuels au-delà des projets de tramway ou encore du simple schéma urbain « centre-périphérie ».

BIBLIOGRAPHIE

Amar G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, p. 140-151.

Belic M., 2002, *Apologie du rythme : Le rythme plastique : prolégomènes à un méta-art*, Paris, l'Harmattan, coll. « Ouverture philosophique », 331 p.

Bernié-Boissard C., Volle JP., 2010, « Le réseau du tramway », in Bernié-Boissard C., Négrier E., Volle JP., Viala L., (dir.), *Montpellier : la ville inventée*, Marseille, Parenthèses, coll. « La ville en train de se faire », 263 p.

Bon F., 2000, *Paysage fer*, Paris, Verdier, 89 p.

Choay F., 2011, *La terre qui meurt*, Paris, Fayard, 103 p.

C.U.B. (Communauté Urbaine de Bordeaux), 2003, *Tramway : le livre*, Bordeaux, Arc en Rêve, 271 p.

Desportes M., 2005, *Paysages en mouvement*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque illustrée des histoires », 313 p.

Dossier tramway, *Urbanisme*, Nov. Déc. 2000, n° 315, p. 63-90.

GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), 2011, *L'année 2009 des transports urbains*, Paris, GART, 48 p.

Groueff S., 2004, « Le tramway transforme l'usage de la ville », *Urbanisme*, Hors-série n°22, p. 22.

Guth S., 2008, *Métro et tramway bâtisseurs ? Pas si simple*, Predit - Recherches et synthèses, n°41.

Hamman P. (dir.), 2011, *Le tramway dans la ville : Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Espaces et Territoires », 287 p.

Hénaff M., 2008, *La ville qui vient*, Paris, L'Herne, coll. « Carnet », 240 p.

Hernandez F., 2004, « Le tramway, Cheval de Troie du PDU : la construction d'un modèle de ville par les projets techniques », in *Actes INRETS* n°95, p. 37-52.

IPRAUS-ENSAPB (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés – École Nationale Supérieure d'Architecture Paris Belleville), 2005a, *Architectures du transport : Rapport final Vol. 3, Tramway, espaces publics et mobilités*, Paris, Predit, 323 p.

IPRAUS-ENSAPB, 2005b, *Architectures du transport : Rapport final Vol 1/4, Présentation générale et actions transversales*, Paris, Predit, 249 p.

Masson D., 2011, « Le mouvement, un révélateur des potentialités esthétiques de l'architecture ordinaire ? », in Sanson P. (dir.), *Les arts de la ville dans le projet urbain : Débat public et médiation*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, coll. « Villes et Territoires », p. 71-86.

Merlin P., Choay F. (dir.), 2005, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. « Quadrige », 963 p.

- Mobilité et recomposition, *Le Moniteur*, Hors-série Spécial aménagement, 2001, p. 41-53.
- Orselli J., 2004, *Les nouveaux tramways : comment ne pas rater son tram*, Orléans, Paradigme, coll. « Transports et communication », 268 p.
- Pécheur P., 1998, « Penser la ville autrement avec le retour du tramway », *Revue générale des chemins de fer*, n°11-12, p. 22.
- Roger A. (dir.), 1995, *La théorie du paysage en France 1974-1994*, Seyssel, Champ Vallon, coll. « Pays/Paysages », 463 p.
- Salignon B., 2010, *Qu'est-ce qu'habiter ?*, Paris, La Villette, coll. « Penser l'espace », 143 p.
- Sansot P., 2004, *Poétique de la ville*, Paris, Payot, coll. « Petite bibliothèque Payot », 626 p.
- Semmoud N., 2004, « Le tramway révélateur du sens des politiques urbaines : Clermont-Ferrand et Saint-Étienne », in Laumière F., Leriche F., Siino C. (dir.), *Métropolisation et grands équipements structurants*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, coll. « Villes et territoires », p. 109-128.
- STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés), 2010, *Rapport : Accidentologie des tramways année 2009*, DGITM/MEDDTL, 30 p.
- Tricoire J., 2007, *Le tramway en France*, Paris, Vie du Rail, 157 p.
- Urlberger A., 2003, *Parcours artistiques et virtualités urbaines*, Paris, L'Harmattan, coll. « Histoire et idées des Arts », 224 p.

Filmographie

- Lallier C. (réal.), 2010, *La ville sur des rails, l'utopie de la métropole*, Paris, MEDDM & Objectif Images.

NOTES

1. En ce sens, son coût reste moins élevé, comparativement au métro. Voir également Jean Orselli (2004), p. 30.
2. Toutefois, la réduction des nuisances sonores de la motrice, cumulée aux actes d'incivilité et d'imprudence des citadins sur les lieux de croisement des plates-formes des tramways, sont autant de facteurs qui accroissent les risques d'accident. Dernier en date, la collision mortelle survenue à Angers entre un piéton et le tramway, peu après l'inauguration officielle de la ligne. Voir également, Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (2010), *Rapport : Accidentologie des tramways année 2009*, MEDDTL.
3. Voir Anne Grillet-Aubert (2004), « Lignes de tramway, point de réseau et polarités urbaines », Communication aux journées de Géographie des Transports « Autour de la nodalité : approches théoriques et pratiques », Cergy Pontoise, octobre 2004, in IPRAUS-EAPB (2005b).
4. Anne Grillet-Aubert (2005), « Les échelles territoriales du tramway », Communication au colloque EURO 2ndes journées de la recherche architecturale, urbaine et paysagère « L'espace de la grande échelle en question », Lille, 23, 24 et 25 novembre 2005, *ibid.*
5. *Le Moniteur*, *Mobilité et recomposition*, Hors série, Spécial aménagement, 2001, p. 41.
6. *Ibid.*
7. Propos recueillis à Paris, par Annie Zimmermann, le 3 octobre 2000. Consultable in Urbanisme, *Dossier Tramway*, décembre 2000, n°315, p. 90.

8. Soit d'après le philosophe Bernard Salignon (2010) « la façon dont les hommes expriment dans l'espace leur rapport » (p. 102).
9. Les locutions verbales populaires telles que « vivre ensemble » ou « mieux vivre en ville » sont recouvrées par l'urbanité.
10. Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés.
11. D'après Pierre Merlin (2005), la densité varie « selon la localisation (en général baissant rapidement du centre vers la périphérie), la desserte par les transports, les conditions dans lesquelles s'est opérée l'urbanisation initiale et les transformations ultérieures éventuelles ». Ainsi, ces variations « expriment la structure d'un espace urbain » (p. 269).
12. Propos cités in Colloque « Quel destin pour l'art public ? », UNESCO Paris, Cergy-Pontoise, 19-20 mai 2011.
13. Société Anonyme d'Économie Mixte d'Exploitation du Stationnement de la ville de Paris.
14. Pour tempérer ces propos, voir également l'article de Frédérique Hernandez (2004), *Le tramway, Cheval de Troie du PDU : la construction d'un modèle de ville par les projets techniques*, Actes INRETS n°95, p. 37-52.
15. L'axe peut « influencer en termes de rupture urbaine » selon Catherine Bernié-Boissard, (2010, p. 85).
16. L'extension de la ligne de tramway est actuellement en projet. Elle permettra de desservir certains quartiers et équipements jusqu'alors exclus du tracé d'origine, ainsi qu'un futur pôle d'échange multimodal.
17. En effet, pour l'auteure « l'effet « cul de sac » des terminus est également un danger, autant sur le plan de la sécurité que de l'image auprès des habitants » et précise : « si les bouts de ligne ne sont pas traités avec autant de soin que les parties centrales, la population peut se sentir discriminée » (p. 4).
18. Autour de cette approche philosophique, Bernard Salignon (2010) met pour sa part en exergue la dualité fini/infini intrinsèque à tout projet urbain. Ainsi, définit-il l'infini comme « étant ce qui, excédant toute forme » confère au projet urbain « ses modalités singulières » (p. 128), précisant par ailleurs le sens de tout projet en soi : « un infini en construction possible » (p. 129).
19. Ingénieur et urbaniste madrilène, Arturo Soria (1844-1920) est le concepteur de la « ciudad lineal » littéralement traduite par ville linéaire. À ce jour, il est possible de faire l'expérience de ce concept dans le quartier Ciudad Lineal en périphérie de Madrid. Pour de plus amples informations, voir également Thierry Paquot (2010), *Les faiseurs de villes*, Paris, InFolio.
20. Pour le sociologue Philippe Hamman (2011, p. 15), le tramway passe d'une « logique de ligne à celle du réseau ».
21. L'espace urbain n'est que connexion, passant de la « linéarité à la topologie », selon Françoise Choay, historienne des théories et des formes urbaines et architecturales.
22. Propos recueillis par Elisabeth Allain-Dupre, François Ascher : la mobilité bouscule nos approches de l'aménagement, in *Mobilité et recomposition*, Le Moniteur, *op. cit.*, p. 52.
23. L'« échelle d'adhérence urbaine » énoncée par l'ingénieur des Mines Georges Amar (1993) permet de corroborer nos propos. En effet, les modes de transport définis comme supports de différents types de mouvement y sont gradués selon leur niveau d'inscription urbaine, au regard des questions d'accessibilité et d'interaction avec les lieux et activités de la ville. Elle met ainsi en évidence une adhérence dite « discontinue » des transports ferroviaires, l'interaction avec les sites traversés restant notamment faible.
24. Citations issues du débat organisé autour de la projection du documentaire « La ville sur des rails, L'utopie de la métropole » de Christian Lallier (2010), le 5 mai 2011 à l'École des Ponts Paris-Tech.

25. Voir également l'article de Damien Masson (2011, p. 80).
26. Pour appuyer ces propos, voir également l'ouvrage *Paysages en mouvement* de Marc Desportes, (2005, p. 347).
27. Reprenant les réflexions du philosophe allemand Edmund Husserl, Marc Desportes indique que la perception n'est pas réduite « à une impression instantanée » mais qu'elle s'inscrit « dans une temporalité propre, constituée par le flux continu des phases sensorielles à la fois retenues et anticipées » poursuivant, « la dynamique de la marche nous donne une illustration de ce flux sensoriel » (p. 177).
28. Dans cette dimension corporelle de l'espace, Georges Amar (1993) met en évidence la marche à pied comme mouvement ayant une adhérence urbaine optimale, celle-ci faisant en effet pleinement appel aux sens face à l'environnement traversé.
29. Compte-rendu du séminaire, L'espace public du tramway, Paris, Arche de la Défense, 24 mars 2003, in IPRAUS-ENSAPB (2005b).

RÉSUMÉS

Le tramway est devenu en l'espace de quelques décennies un des outils urbanistiques incontournables dans la production de nouvelles territorialités. Son rafraîchissement esthétique, prépondérant lors de sa quête de légitimité, lui permet actuellement de se hisser auprès des acteurs politiques comme un référent principal pour l'identité des villes. Tout en s'associant parallèlement à une promotion socio-culturelle, le projet de tramway tend ainsi à réaménager l'espace urbain, voire à y inscrire ses propres directives urbaines. Une nouvelle trame spatiale se dessine alors en filigrane, non toutefois sans amener de multiples interrogations, tant sur sa production urbanistique que paysagère.

De plus, souvent érigé au rang d'épine dorsale et s'inscrivant dans une pratique hégémonique, le tramway à lui seul suffit-il pour autant à construire la ville ? Quels autres paramètres peuvent interférer au sein même de cette recherche de nouvelles territorialités ?

Cette communication permettra, au cours d'une présentation chronologique des principaux enjeux urbanistiques du tramway, d'aborder les limites de ce dernier, notamment sous le prisme de sa spatialité et des questions paysagères qui lui sont rapportées. Les problématiques ainsi soulevées seront l'occasion d'une part d'élargir notre propre appréhension de l'urbain, et d'autre part, d'évoquer le rattachement paradoxal du tramway à la ville dite « compacte ».

The tram has become in a few decades one of the essential urban planning tools to produce news territorialities. Its aesthetic refreshment, essential to establish its legitimacy, leads it to become one of the politicians' main reference for cities identity. By using social and cultural discourses, the tram project aims to redesign the urban space and to inscribe its own urban guidelines. A new spatial framework emerges between the lines and leads to many questions about its urban production and landscape development.

Moreover, often compared to a spine and part of an hegemonic practice, could the tram be enough to build the city ? What are the other parameters that could take part in this search of new territorialities ?

A chronological presentation of the tram's main urban challenges will allow us to approach its limits, through the prism of its spaciality and its landscape issues. The questions raised will

broaden our own apprehension of the city and also evoke the paradoxical link existing between the tram and the “compact” city.

INDEX

Keywords : tram, agglomerations, identity, network, landscape

Mots-clés : tramway, agglomérations, identité, réseau, paysage

AUTEUR

BELINDA REDONDO

Doctorante, Lab'Urba - Institut d'Urbanisme de Paris. Université Paris-Est Créteil. 61 avenue du Général-de-Gaulle 94010 CRÉTEIL Cedex. b.redondo[at]hotmail.fr