

## éditorial de la rédaction

# Tramway : est-il raisonnable de se plaindre d'un succès ?

Après le temps des pionniers et alors que les tramways se sont banalisés dans les grandes agglomérations françaises, le temps est venu de critiques renouvelées sur ce mode de transport. Les tramways seraient trop chers, peu utiles, notamment dans les agglomérations de moins en moins peuplées qui s'en dotent. Ce serait un caprice coûteux, dont beaucoup d'élus auraient pu se dispenser. Cette solution de transport peu pertinente aurait séduit les élus par l'image et la modernité que l'objet véhiculerait, mais « quelques autobus auraient fait l'affaire ». Que penser de cette nouvelle polémique qui touche les tramways : bouderie d'enfant gâté ou lucidité tardive ?

Quelques rappels sont utiles. Tout d'abord, le domaine de pertinence d'un mode de transport doit d'abord être évalué en fonction des besoins de déplacement. Le critère central pour le choix du mode de transport est le volume de clientèle à transporter à l'heure de pointe. À fréquence comparable, le tramway peut transporter 5500 personnes par heure et par sens, un autobus articulé près de 2400, un autobus standard 1500 environ. En ce sens, un tramway peut être préférable à un autobus quand le trafic potentiel est important : c'est le cas du Busway, bus à haut de niveau de service (BHNS) nantais, en voie de saturation. Et l'intensité de trafic à l'heure de pointe sur certains axes rend le tramway pertinent dans des villes moyennes. Le tramway est ainsi pertinent dans des villes de moins de 300 000 habitants telles que Brest, Angers ou encore Dijon.

Ensuite, le succès commercial a toujours été au rendez-vous. En moyenne, après la mise en œuvre d'une première ligne de tramway, l'ensemble du réseau de transport collectif connaît une fréquentation en hausse d'environ 35%. En Île-de-France, le succès de certaines lignes de tramway est tel qu'il apparaît qu'une autre technologie plus capacitaire aurait dû être choisie...

Troisième élément déterminant, le tramway a été un outil de régulation de la place de l'automobile, notamment par la réduction de l'espace qui lui est dévolu dans les centres urbains. Le tramway a ainsi permis de recomposer les espaces publics, de donner davantage de place aux piétons et aux vélos. Une telle transformation des villes aurait-elle été possible avec l'autobus ? Théoriquement, c'était bien sûr possible. Toutefois les projets de BHNS doivent encore prouver leur capacité à déclencher un effet systémique sur la vie urbaine de même ampleur que le tramway.

Probablement convient-il également de comprendre le système au-delà de l'objet. Le tramway tel qu'il s'est développé en France depuis une trentaine d'années maintenant ne peut se réduire à une simple affaire de transport. Objet aux multiples facettes, il est l'un des principaux vecteurs du changement des centres-villes ainsi que de l'espace public de quartiers qui ont pu faire l'objet d'une certaine relégation, tels de grands ensembles (Mulhouse, Reims, Montpellier, etc.), dont la desserte est longtemps restée faible. Si cet aspect du système présente également des limites - quel est l'effet du tramway sur la gentrification ? -, le tramway a néanmoins eu la vertu de concentrer moyens et acteurs autour d'un projet partagé qui s'est avéré être un catalyseur puissant de la « fabrique urbaine ».

Au bout du compte, faut-il bouder son succès ? Non, bien sûr, mais il faut rester lucide pour l'avenir : les projets de tramway entrent dans une nouvelle phase. Les investissements très importants dans le marketing, l'image et la transformation des espaces publics ont joué un rôle majeur pour construire les consensus locaux sur la nécessité du tramway. Alors que le tramway entre dans les mœurs et que les budgets sont contraints, une plus grande sobriété sur les « éléments d'accompagnement » peut être de mise. Mais il ne faut pas « jeter le bébé avec l'eau du bain » : au regard des besoins de mobilité dans les villes et de l'observation attentive d'expériences étrangères, de nombreux projets de lignes de tramway sont encore à réaliser, notamment dans la couture indispensable entre les centres-villes et leurs franges de banlieue et de proche couronne.

■ Espace public et patrimoine au cœur de Reims. Photo Francis Beaucire



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

**Tarifs:** France Étranger  
(TVA incluse) 15 € 15 €  
Prix du numéro: 13,50 €  
Abonnement annuel:  
- tarif normal 46,50 € 54 €  
- tarif  
"particuliers" (\*) 36,00 € 39 €

(\*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Comelli Avenue des Deux-Lacs ZA Courtabœuf 7 91140 VILLEJUST

#### Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Xavier DESJARDINS  
Frédéric DOBRUSZKES  
Pierre-Henri ÉMANGARD  
Vincent KAUFMANN  
Philippe MENERAULT  
Alain MORCHEOINE  
Arnaud PASSALACQUA  
Michel QUIDORT  
Alain RICHNER  
Jean-François TROIN  
Philippe VENTEJOL  
Michel VRAC  
Pierre ZEMBRI

**Directeur de la publication**  
Francis BEAUCIRE

**Rédaction, administration, publicité**  
19, rue de la Mare Aubry  
02400 CHÂTEAU-THIERRY

**Ventes - Abonnement**  
Pierre ZEMBRI - LVMT-ENPC  
6-8 Avenue Blaise Pascal  
Champs sur Marne  
77455 Marne la Vallée cedex 2

**Maquette**  
COEPT - METROPOLIS  
**Site internet**  
<http://olegk.free.fr>

**Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).**  
« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

**Fondateur**  
Sylvain ZALKIND

**Président d'honneur**  
Maurice PLANTIER

**Siège social**  
19, rue de la Mare Aubry  
02400 CHÂTEAU-THIERRY

**Président**  
Francis BEAUCIRE

**Vice-Présidents**  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Michel QUIDORT

**Secrétaire général**  
Alain RICHNER

**Trésorier**  
Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

## 1 **Éditorial de la rédaction** **Tramway : est-il raisonnable de se plaindre d'un succès ?**

# Dossier



Couverture  
Inauguration du tramway de  
Tours, le 31 août 2013  
Photo Jean-Marie Beauvais

**Le numéro est  
coordonné par  
Francis Beaucire**

## **Autopartage**

### **L'autopartage, déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière**

3 Sylvanie Godillon, Nicolas Louvet

10 **Les trois formes d'autopartage destinées aux particuliers**  
Bruno Cordier

11 **À pied ou à vélo ? Ferrare ou La Rochelle ?  
De l'utilité de considérer les combinaisons modales**  
Frédéric Héran

12 **Déplacements de proximité : les coûts pour le consommateur**  
Jean Sivardière

18 **Les transports par câble aérien,  
une solution crédible en milieu urbain**  
Yoann Rispal

21 **Lu/à découper, à classer**  
Francis Beaucire

22 **Vers le quartier français de Bâle**  
George Raymond

29 **Les chiffres de la mobilité en Île-de-France d'après 25 ans  
d'enquêtes globales de transport (1976-2001)**  
Francis Beaucire

31 **Bonnes feuilles**  
Xavier Desjardins

32 **Bibliographie**  
Francis Beaucire

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).