



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Projet de Fin d'Etudes

LE TRAMWAY DE TOURS OU L'OPPORTUNITE D'UN NOUVEAU PATRIMOINE



2010-2011

BLANCO Noémie

Directeur de recherche
CARABELLI Romeo

**LE TRAMWAY DE TOURS OU
L'OPPORTUNITE D'UN NOUVEAU
PATRIMOINE**

2010-2011

**Directeur de recherche
CARABELLI Romeo**

BLANCO Noémie

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur de cette recherche a signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES EN GENIE DE L'AMENAGEMENT

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Ma reconnaissance va à toutes les personnes qui m'ont encadrée, suivie et soutenue lors de la réalisation de ce projet de recherche. Par ordre alphabétique :

Je remercie Mme Stéphanie Bouché, chargé d'affaire unité conception et identité des espaces à la RAPT, pour m'avoir accordé de son temps et permise d'en apprendre davantage sur le travail réalisé sur la ligne des Maréchaux.

Je remercie mes professeurs Melle Nathalie Brevet ainsi que M. Serge Thibault pour leurs éclaircissements et les prises de contacts qu'ils m'ont permis d'obtenir.

Je remercie M. Romeo Carabelli, tuteur de ce projet, qui a su me faire réfléchir au-delà des apparences et qui m'a initiée pas à pas à la formulation d'une problématique de recherche ainsi qu'à sa résolution.

Je remercie Matthieu Charvet, réalisateur, pour son accueil ainsi que pour le visionnage des films réalisés lors du travail de l'agence RCP Design Global.

Je voudrais également remercier Mme Régine Charvet-Pello, directrice de l'agence RCP Design Global, pour son explication très précise du travail réalisé avec le collectif « Ensemble(s) la ligne » ainsi que pour m'avoir permise d'utiliser les locaux et des documents de l'agence.

Je remercie M. Alain Devineau, adjoint à l'urbanisme à la mairie de Tours, d'avoir répondu à mes questions concernant les raisons de la réintroduction du tramway à Tours ainsi que de m'avoir donné son avis sur le projet.

Je remercie Anaël Faure, chargé d'étude à la RTM (Régie des Transports de Marseille), pour ses connaissances et ses conseils en matière de transports.

Je remercie aussi Mme Madelain-Beau, architecte des bâtiments de France, pour m'avoir donné sa vision de l'interaction entre le travail du STAP et les projets de requalification urbaine qui ont lieu dans les périmètres protégés.

Je remercie enfin mon compagnon pour son soutien constant durant ce travail.

SOMMAIRE

Avertissement	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études	6
Remerciements	7
Sommaire	8
Introduction	10
Partie 1 Le passé du tramway	13
1. Naissance des transports en commun	14
11. Une invention pascalienne.....	14
12. Un essai mancunien transformé à Nantes.....	14
13. De Nantes à Paris	15
2. Apparition et apogée du tramway.....	17
20. L'invention du rail.....	17
21. Un tramway américain à la conquête de l'Europe.....	17
22. Des tramways qui subsistent après la première Guerre Mondiale.....	20
23. Un entre-deux-guerres plutôt néfaste	21
24. Un regain durant la deuxième Guerre Mondiale	22
25. Un destin joué.....	22
26. Un retour inattendu.....	23
3. La deuxième vie du tramway	25
30. L'arrivée du VAL (Véhicule Automatique Léger).....	25
31. Nantes, véritable précurseur des transports en commun	26
32. Une contagion rapide.....	27
Partie 2 Tours, tramway et 4^{ème} paysage	29
1. Portrait de Tours	30
10. La ville en elle-même	30
11. Une ville en mutation	30
2. Les tramways de Tours.....	32
20. Les ancêtres	32
21. Les successeurs du tramway.....	33
22. Deux mandats décisifs.....	34
3. Le projet de la nouvelle ligne	37
30. Les acteurs du tramway	37
31. Un tracé Nord/Sud.....	39
4. Le projet de RCP Design Global	45
40. Une mise en œuvre en deux temps	45
41. La notion de 4 ^{ème} paysage.....	46
42. Le tramway, un patrimoine de demain	49

Partie 3 Un futur tramway patrimoine	51
1. Un patrimoine énigmatique	52
10. Une notion évolutive	52
11. Une notion complexe.....	58
2. Un patrimoine paradoxal	64
20. Une patrimonialisation accélérée	64
21. Un tramway anonyme	65
3. L'art dans la ville.....	67
30. L'artistique urbain	67
31. L'art partenaire des tramways	69
4. Le design des tramways, supplément d'âme ou marketing ?	74
40. L'apparence extérieure, élément incontournable.....	74
41. Le design comme reflet de l'identité des villes	74
42. Le tramway comme outil marketing pour les politiques	76
43. Le projet de Tours va-t-il trop loin ?	78
Conclusion.....	81
Bibliographie.....	83
Table des figures.....	88
Table des photographies	89
Table des cartes	90
Annexes	91
Table des matières.....	102

INTRODUCTION

En organisant en 2008 à Bordeaux le colloque « Aménagement durable et patrimoines », l'association des architectes des bâtiments de France souhaitait convaincre de la compatibilité de position entre les défenseurs du patrimoine bâti ancien, des monuments historiques et des paysages, souvent suspectés de s'opposer au progrès technologique et écologique et les partisans de la réduction de consommation énergétique. Les termes patrimoine et développement durable ne sont pas incompatibles.

Avec le sujet « Les politiques urbaines de protection patrimoniale face aux défis du développement durable » ressortait bien cette dualité thématique. Le travail de conciliation entre les deux me paraissait extrêmement intéressant et renvoyait à deux compétences abordées pendant ma formation d'aménageuse. Préserver et vivre avec le passé est une des composantes de l'aménagement les plus complexes et un enjeu inestimable d'un point de vue culturel. Je me suis donc attachée à comprendre la notion de patrimoine et surtout son évolution passant d'un statut monumental à une diversité de paysages, de langues ou encore de savoir-faire.

D'autre part, ce sujet rend compte de la notion de développement durable qui s'offre à l'heure actuelle et depuis plusieurs années à nous de manière immédiate, comme quelque chose d'habituel. Pas un livre, un reportage ou un périodique ne manque d'y faire allusion. Cela fait penser à une mode pour certains quand d'autres se trouvent soulagés que la prise de conscience environnementale ait enfin eu lieu. Quoi qu'il en soit, le terme de développement durable est devenu une référence obligatoire de toutes les politiques publiques et l'aménagement du territoire n'y déroge pas. Mes études y font souvent référence mais ciblent principalement des réalisations tels que les éco-quartiers, les bilans énergétiques... sans jamais le mettre en corrélation avec l'aspect patrimonial. On nous parle de réhabilitation, d'éco-constructions mais pas des impacts et de l'intégration de ces projets avec l'existant. Un des défis auxquels sont confrontés les aménageurs sont dictés par et pour le développement durable. Tout projet urbain modifie cependant l'espace de manière plus ou moins réversible et rencontrera des questionnements sur le patrimoine de l'espace sur lequel il aspire à être développé. De ce fait, j'ai trouvé intéressant d'approfondir un terrain inconnu mélangeant intérêts universitaires et personnels.

La définition la plus connue du développement durable est celle du rapport Brundtland (1987) : « Le développement durable c'est s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures ». Ce concept est né dans les années 1970, dans un monde qui connaît ses premières crises énergétiques ainsi qu'une très forte croissance démographique. Les préoccupations écologiques montent au créneau mais l'économie reste le pilier des politiques et les choses n'ont pas changé en 2011. Le terme de développement durable apparaît, d'après Sylvie Brunel, en 1980 dans un document intitulé *La stratégie de la conservation mondiale* avec pour sous-titre « La conservation des ressources vivantes au service du développement durable ». J'ai noté au fil de mes lectures que l'avènement généralisé du développement durable date de 1992 avec la Conférence de Rio. Je passe ici bien entendu brièvement sur toutes les démarches via les signatures d'engagements de chefs d'états, les interventions d'Organisations Non Gouvernementales qui ont permis à cette

préoccupation de s'émanciper. De plus en plus les politiques en matière de réduction énergétique se développent même si le changement de mentalité dans sa façon de consommer n'est pas opéré pour tous.

Il faut aussi bien comprendre la rencontre temporelle des notions de patrimoine et de développement durable. C'est en 1972, avec la convention pour la protection du Patrimoine Mondial Culturel et Naturel que le patrimoine est reconnu comme un bien commun à tous les peuples et que chaque état doit participer à sa protection afin de le transmettre aux générations futures. Cette convention est donc très proche de la définition du développement durable que donnera le rapport Brundtland en 1987. Un principe de solidarité et de devoir des générations actuelles envers les générations futures lie donc ces deux notions. Dans la pratique, la préservation du patrimoine et la mise en œuvre des politiques liées au développement durable ne vont pas toujours de soi et donnent des résultats selon le bon vouloir des acteurs locaux. Nous ne sommes pas réduits à un choix binaire entre les deux. Protéger le patrimoine tout en continuant d'évoluer vers une durabilité de nos systèmes de vie est devenu possible grâce aux nouvelles technologies, il ne reste donc qu'à généraliser la prise de conscience des décideurs.

Le travail de terrain sur un cas d'étude était une priorité de la recherche. J'ai donc réfléchi à un site facilement accessible (pour un travail régulier) ou se tramait un projet alliant dispositifs engagés pour le développement durable et dans le même temps espace au caractère patrimonial marquant. Le futur tramway de l'agglomération de Tours s'est alors imposé : Tours appartient au réseau national "Ville d'art et d'histoire" et bénéficie d'un patrimoine architectural et naturel très riche. De plus, depuis l'an 2000, le Val de Loire est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) en tant que paysage culturel évolutif et vivant. Cette inscription rayonne sur la ville qui sera en 2013 la 23^{ème} agglomération française à se doter d'un tramway sur rails. Même si, à l'heure actuelle, les travaux viennent juste de commencer, je me suis interrogée comment ce nouvel équipement aux priorités d'abord fonctionnelles (répondre à un besoin de mobilité) réussira in fine à s'intégrer à toutes les échelles patrimoniales de la ville (secteur sauvegardé, bords de Loire, traversée du Cher...). Au fil de mes lectures sur le tramway, j'ai découvert que le statut de cet équipement allait de paire avec une future patrimonialisation : « comme le patrimoine bâti, le tramway et ses équipements deviennent le patrimoine de demain au titre d'une seule et même œuvre urbaine animée »¹.

Le sujet de départ qui devait concerner des principes de protection du patrimoine s'est alors engagé vers la notion même de patrimoine et pourquoi un tramway qui répondait déjà aux objectifs de durabilité allait-il aussi accéder au rang de patrimoine ?

La problématique ne devait pas concerner un « comment » mais plutôt un « pourquoi » car le capital patrimonial croît de jour en jour et l'accession d'un élément au patrimoine ne revêt plus d'intérêt puisque tout peut devenir patrimoine ; il est plus décisif de se questionner sur le pourquoi de cette accession.

Le futur tramway de l'agglomération de Tours pourrait se cantonner à un rôle de simple équipement qui améliorerait la circulation et le transport de voyageurs en répondant à l'objectif d'éco-mobilité de la ville. Promouvant sa politique de développement durable,

¹ Les carnets de la ligne, prescriptions et recommandations pour le 4^{ème} paysage, version 2 du 30/09/09, p7

cette innovation devrait satisfaire déjà sous cette forme sans ajout supplémentaire, hormis bien entendu une phase d'intégration pour se marier au mieux à l'architecture et à l'implantation des bâtiments comme le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) et le Plan Local de l'Urbanisme (PLU) l'exigent.

Pourtant, le futur tramway n'est pas attendu que sous cet objectif, il revêt également un rôle plus important de quatrième paysage de la Touraine et accède donc à une future position de patrimoine. Alors pourquoi ce choix, pourquoi ne pas l'avoir laissé à son rôle d'équipement, pourquoi le patrimonialiser et le démarquer à ce point par rapport aux autres projets de tramways en France ?

Afin de répondre à l'ensemble de ces questions, j'ai voulu rencontrer une partie des acteurs de ce projet : politiques, designers, architecte des bâtiments de France... Les réunions du cabinet de design RCP Design Global qui a remporté le marché ont été en partie filmées et j'ai pu obtenir l'autorisation de les regarder afin d'obtenir un aperçu de l'envers du décor pour mieux juger et comprendre le travail réalisé.

Afin de répondre à cette problématique du devenir patrimonial du tramway de l'agglomération de Tours, nous ferons tout d'abord un retour dans le passé pour comprendre les débuts et la vie de l'équipement tramway, comprendre les raisons de sa disparition ainsi que sa réintroduction en France. Par la suite, nous détaillerons le projet de ligne de tramway de Tours en mettant en évidence les projets de requalification urbaine qui l'accompagne et nous essayerons d'analyser le projet de design de cette ligne. Enfin, nous retournerons à l'essence même de la notion de patrimoine pour mieux comprendre pourquoi aujourd'hui ce terme est utilisé à tout va et si le tramway peut répondre à sa définition.

PARTIE 1

LE PASSE DU TRAMWAY

Quand on aborde aujourd'hui la mise en service d'une nouvelle ligne de tramway c'est en termes de nouveauté, d'innovation et de requalification de l'espace. En réalité, ce mode de transport ne fait pas son apparition mais sa réapparition dans les agglomérations françaises et l'histoire de cet équipement est indiscutablement liée au progrès technique toujours plus rapide ainsi qu'à l'engouement des populations pour une tendance ou une autre.

Dans cette partie, nous verrons les débuts du tramway de l'autre côté de l'Atlantique, puis son développement en Europe. Par la suite, nous essayerons de comprendre son expansion mais aussi les raisons de sa disparition puis de son retour en France.

1. Naissance des transports en commun

L'apparition des transports en commun urbains est tardive dans l'histoire car le besoin de se déplacer autrement qu'à pied ou à cheval ne s'est fait sentir que lorsque les distances au sein des villes sont devenues trop importantes avec l'étalement urbain.

Les transports de ville à ville officiaient depuis l'Antiquité tout comme le transport à titre particulier (chaise à porteurs) mais aucun système de transport collectif ne permettait de se rendre à différents endroits d'une même ville.

11. Une invention pascalienne

En 1662, Blaise Pascal invente les carrosses à cinq sols². Il s'agit de créer, à Paris, un réseau de carrosses employés comme transports en commun par lequel, moyennant cinq sols, des passagers se font transporter dans la ville sur des itinéraires fixes comportant stations et changements. Cinq lignes sont définies avec l'accord de Louis XIV ; quatre passent ou ont leur terminus au palais du Luxembourg et la dernière, circulaire, est appelée « tour de Paris ». L'entreprise de Pascal met en place des obligations qui deviendront les préceptes de tout futur transport en commun encore aujourd'hui :

- les voitures feront toujours le même trajet d'un point à un autre ;
- les départs auront lieu à « heures réglées », quelle que soit l'occupation des voitures, même si elles sont vides ;
- chaque occupant ne paiera que sa place, soit cinq sols, quelle que soit l'occupation des voitures ;
- la route du tour de Paris sera divisée en « bureaux », le tarif de cinq sols ne donnant droit qu'au franchissement d'un bureau. Au-delà, il faut de nouveau s'acquitter du tarif ;
- aucun paiement en or ne sera accepté pour éviter les manipulations et pertes de temps au change.

Le succès ne se fit pas attendre mais l'instauration par le Parlement de Paris d'un interdit d'accès pour « *les soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, même les manœuvres et les gens de bras* »³ fit diminuer sensiblement la fréquentation. De plus, les salaires de l'époque sont en moyenne de huit sols par jour et l'augmentation du tarif de cinq à six sols conduit l'entreprise à cesser son activité en 1677.

12. Un essai mancunien transformé à Nantes

En 1824, John Greenwood, habitant de Manchester et propriétaire d'une barrière d'octroi, instaure un service régulier de voitures de cette barrière vers le centre-ville. Les voitures peuvent transporter huit ou neuf personnes et font trois rotations par jour. Néanmoins, leur tarif assez élevé ne vise qu'une clientèle de personnes aisées, notamment des commerçants.

Côté français, au début de l'année 1826, le jeune Etienne Bureau imagine transporter les employés de son grand-père, armateur, entre les bureaux de l'entreprise situés au centre de Nantes et les entrepôts où se trouvent les services de la Douane.

² Le sol est une monnaie de l'ancien régime français valant un vingtième de livre.

³ Chaumeil (Louis), *Les omnibus et les tramways à Paris*, p14.

Au même moment, Stanislas Baudry, colonel d'empire en demi-solde⁴ à Nantes, décide d'ouvrir une minoterie à vapeur à Richebourg, situé dans les faubourgs nantais. Il la couple avec des bains-douches publics en utilisant l'eau chaude, sous-produit de celle-ci. Mais l'activité ne prend pas et Baudry pense que l'éloignement en est la raison principale.

Dès lors, il décide de mettre à disposition des voitures à cheval pour acheminer sa clientèle jusqu'aux bains. Mais, si le taux de remplissage est maximal au départ de Nantes, les passagers ne se rendent toujours pas à l'établissement de Baudry et utilisent ces navettes pour leurs courses quotidiennes. Par conséquent, celui-ci décida de fermer les bains-douches ainsi que la minoterie pour se consacrer pleinement à cette nouvelle activité qui sera baptisé omnibus (selon le musée des Transports Urbains cette appellation proviendrait du fait que les voitures à cheval stationnaient devant une boutique dont l'enseigne était « OMNES OMNIBUS », littéralement Omnes [nom du propriétaire] pour tous »).

13. De Nantes à Paris

Le 10 août 1826, Baudry met en service à Nantes deux voitures pouvant transporter 16 personnes chacune, qui desserviront deux lignes. La même année, il décide d'utiliser un nom d'opéra à succès, « la Dame Blanche » de Boieldieu, pour rebaptiser ses attelages. La fréquentation est en constante augmentation et, en avril 1828, il étend son activité en proposant son concept aux parisiens après l'obtention d'une autorisation maintes fois refusée par peur que les rues de Paris ne soient trop encombrées par ses véhicules.

L'entreprise, créée avec l'aide de fonds d'investisseurs parisiens, se nomme L'Entreprise Générale des Omnibus de Paris (EGO). Huit mois plus tard, la société emploie plus de deux cents personnes et fait fonctionner quatre-vingts-neuf omnibus hippomobiles sur onze lignes. Par ailleurs, le fils de Stanislas Baudry, Edmond, fonde les sociétés d'omnibus de Bordeaux et de Lyon.

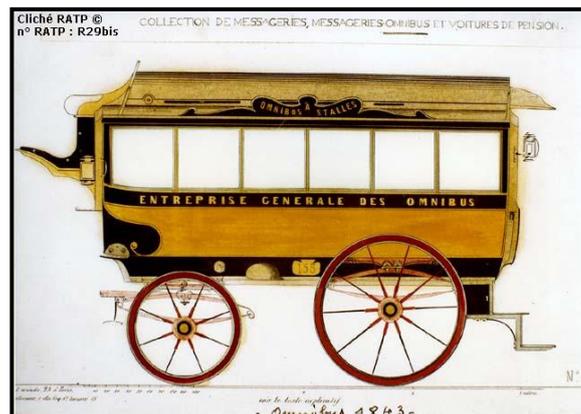


Figure 1: Une des premières voitures omnibus en service à Paris

Source : Musée des transports en commun

L'hiver 1830 se révèle très froid et fait augmenter rapidement les prix du fourrage. De plus, une concurrence féroce s'est établie et Baudry père pressentant une faillite se suicide. En réalité, l'entreprise parviendra à dépasser cette crise et fera partie en 1855 de

⁴ Demi-solde : Officier du premier Empire mis en non-activité par la Restauration.

la Compagnie Générale des Omnibus (CGO), fusion de plusieurs compagnies d'omnibus dans le but de fluidifier la circulation parisienne.

Les prémices des transports en commun urbains ont donc été plutôt discrètes et ne concernaient au départ que les clientèles les plus aisées. Leur succès leur a néanmoins permis de se développer et de toucher au fur et à mesure une population de plus en plus large. Pourtant et comme souvent, les innovations qui suivirent eurent encore de meilleurs arguments pour répondre aux besoins des utilisateurs et se démocratiser encore davantage.

2. Apparition et apogée du tramway

Le développement de l'omnibus est rapide et très pratique. Néanmoins, l'état des chaussées est très mauvais et impacte lourdement sur leur trafic. Il devient donc pressant de trouver une solution voire un nouveau mode de locomotion.

20. L'invention du rail

Dès l'époque de la Grèce antique, les esclaves ou des animaux poussaient voire tractaient des chariots guidés sur des chemins de pierres taillées. Mais la véritable naissance du rail se situe en Grande Bretagne, il y a plus de 300 ans, au moment où l'industrie d'extraction du charbon se développait et qu'il fallait le transporter jusqu'aux ports d'embarquement. L'état des routes de l'époque est exécration et la moindre averse rend les conditions de circulation très difficiles. De ce fait, on pose des planches de bois au fond des ornières⁵ ce qui était plus simple que de les combler à l'aide de pierres. A leur tour, les inconvénients des ornières amenèrent à placer sur le sol des planches ou des rails en bois. En 1676, les wagons étaient conduits sur des rails de bois allant de la mine à la rivière et posés suivant des lignes droites et parallèles. On utilisait du chêne et les rails faisaient environ dix centimètres d'épaisseur. Mais l'usure rapide des rails et des traverses conduisirent à en placer un supplémentaire sur le premier. Le rail supérieur pouvait de cette façon être changé plus facilement et cela permettait d'enfouir les traverses et d'éviter ainsi qu'elles ne soient écrasées par les chevaux.

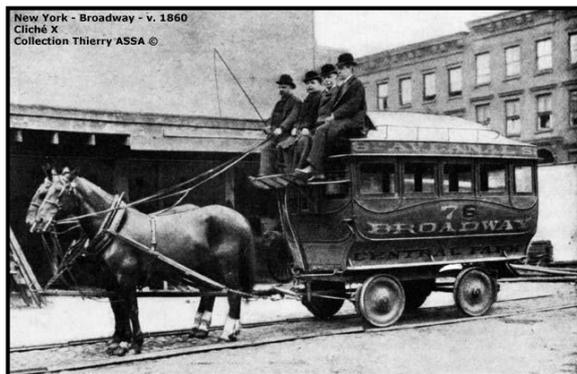
Avec ce système, les charges tractées par les chevaux étaient quasiment triplées, permettant de nettes améliorations de rendement en termes de transport. Lorsque les dénivellations étaient plus importantes, on clouait des barres de fer sur la surface des rails. En 1767, la compagnie métallurgique de Colebrooke Dale décide de remplacer le bois par de la fonte. Ces nouveaux rails métalliques marquent le départ du chemin de fer.

21. Un tramway américain à la conquête de l'Europe

D'après D. Kinnear Clark, dans son ouvrage *Tramway, Construction et Exploitation*, c'est en 1832, à Harlem, que le premier omnibus hippomobile sur rail fit son apparition mais ses rails étaient saillants, ce qui provoquait une gêne pour la circulation et des accidents. Face à ces problèmes, le réseau fut abandonné quelque temps. En 1852, Alphonse Loubat, entrepreneur français vivant aux Etats-Unis, a l'idée de réaliser des rails en fer laminé posé sur des longuerines⁶ en bois. Ces rails présentaient, à leur partie supérieure, une rainure ou ornière pour guider les roues des voitures. Le succès ne se fit pas attendre et plusieurs villes comme Philadelphie ou Boston se mirent à construire leurs réseaux. Le nom de tramway vient étymologiquement de l'anglais tram qui signifie rail plat et de way qui signifie voie.

⁵ Sillons plus ou moins profonds creusés dans le sol des chemins par les roues des véhicules.

⁶ Terme de chemin de fer. Sorte de pièce employée dans la pose des rails.



Photographie 1: Tramway primitif du réseau de New York, Broadway 1860

Source : Musée des transports en commun

De retour à Paris, Loubat demande une autorisation pour installer une ligne de tramway de Vincennes à Boulogne et à Sèvres, traversant la capitale en longeant les quais. Les réticences furent nombreuses et il fallut plusieurs démonstrations pour l'obtenir. Avant la guerre de 1870, trois lignes appelées « chemin de fer américain » sont effectives à Paris.

Si sa présence reste timide sur le territoire français, le tramway a déjà convaincu de nombreuses villes européennes : Londres (1862), Vienne (1865), Liverpool (1869)...

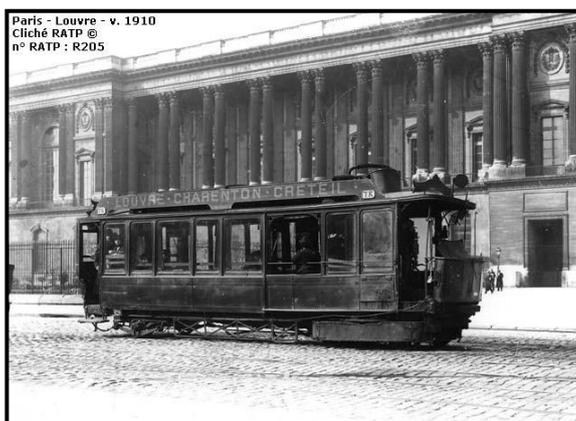
L'après guerre franco-allemande de 1870 est difficile pour les transports en commun parisiens. La désorganisation du réseau et le manque de nourriture pour les chevaux a entraîné une nette diminution du trafic des tramways. De plus, les villes se sont développées et il apparaît évident que les omnibus, lents et inconfortables, ne suffisent plus à la desserte de tous les nouveaux quartiers. Son prix d'exploitation est, par ailleurs, bien supérieur à celui du tramway. L'avantage fondamental des tramways, selon le *Grand dictionnaire universel du XIX^{ème} siècle* de Pierre Larousse, c'est la réduction fondamentale de l'effort de traction,

« deux chevaux de force médiocre peuvent tracter des voitures non seulement plus longues, mais aussi plus larges et plus hautes, conséquemment plus confortables que les omnibus ordinaires ».

Par conséquent, dès 1872-1873, le nombre de concessions octroyées pour développer le tramway à Paris est augmenté, dédiant la ligne circulaire à la CGO et les dix lignes de banlieue aux deux nouvelles entreprises de gestion: les Tramways Nord et les Tramways Sud. Le matériel se modernise et permet notamment de s'affranchir des boucles de retournement aux terminus. Les villes de province se dotent petit à petit de cet équipement : Le Havre et Lille en 1874, Roubaix, Marseille, Orléans et Tours en 1877, Strasbourg en 1878, Bordeaux en 1880... Tous ces nouveaux réseaux sont hippomobiles hormis Rouen qui en 1877 choisit la traction vapeur.

L'augmentation des tramways va de paire avec un souci d'économie et donc la recherche d'une alternative à la traction animale très coûteuse. On s'est donc orienté vers la traction mécanique en utilisant la vapeur. Aux Etats-Unis, en 1872, le docteur Lamm met au point la première locomotive sans foyer pour éviter les dégagements de fumée. Les premières automotrices sont construites et essayées à Londres en 1873 et font leur apparition en 1875 à Paris. Cette innovation s'accompagne de recherches scientifiques afin de perfectionner ou de sophistication le système de Lamm : les machines sans foyer de l'ingénieur français Francq, la traction à air comprimé de Mékarski, les automotrices à vapeur Rowan et enfin la traction à câble mis au point pour atteindre les hauteurs de la ville de San Francisco. Ces différentes tentatives

convainquent plus ou moins par leurs résultats et donc n'ont aucun mal à être supplantées par la découverte de la traction électrique.



Photographie 2: Automotrice Rowan de la CGO devant le Louvre, cliché de 1910

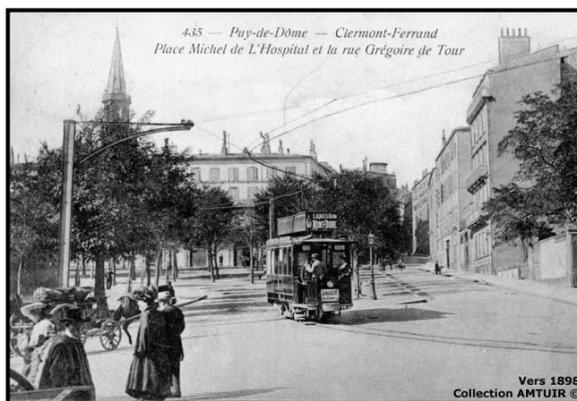
Source: Musée des transports en commun

En effet, après la présentation en 1879 à l'Exposition industrielle de Berlin du premier chemin de fer électrifié, construit par Siemens⁷, le premier tramway électrique exploité commercialement est mis en service à Gross Lichterfelde, près de Berlin, le 16 mai 1881. Son alimentation électrique s'effectue par les deux rails, les roues étant isolées de l'essieu. Par ailleurs, c'est encore en mai 1881 qu'un tramway électrique à accumulateurs est testé à Paris. Dans le même temps, lors de l'Exposition d'électricité à Paris, Siemens installe une ligne de tramway alimentée par le courant fourni par une double ligne aérienne, ce qui en fait le premier tramway électrique à prise de courant aérienne. A partir de 1883 et 1884, les premiers tramways électriques apparaissent en service régulier à Vienne, Francfort-sur-le-Main et Offenbach. Les innovations se poursuivent avec le tramway de Cleveland dont la prise de courant se fait par caniveau, c'est-à-dire qu'une charrue vient capter le courant dans une fente entre les deux rails. En 1885, Kansas City entame l'électrification de ses tramways avec l'apparition des premières perches d'alimentation.

En 1888, Frank J.Sprague⁸ met en service à Richmond en Virginie le tramway électrique avec prise de courant par perche à roulette sur fil aérien. Dès lors, ce nouveau système va se développer très rapidement sur le territoire américain alors que l'Europe reste réticente et fidèle aux tractions animale et mécanique (seulement quelques lignes électriques en Allemagne, Autriche, Grande Bretagne et en Suisse). La première ligne de tramway électrique française circulera à Clermont-Ferrand le 7 janvier 1890.

⁷ Siemens est un groupe international d'origine allemande spécialisé dans les hautes technologies et présent dans les secteurs de l'industrie, de l'énergie et de la santé. Il a été fondé en 1847 par Werner von Siemens.

⁸ Frank Julian Sprague (1857–1934) était un officier de la marine des États-Unis et un inventeur qui a contribué au développement du moteur électrique, des automotrices électriques (en particulier du tramway) ainsi que des ascenseurs électriques.



Photographie 3: En 1890, la première ligne de tramways électriques de France à prise de courant par fil aérien est mise en service à Clermont-Ferrand

Source: Musée de transports en commun

Si cette nouvelle technique a du mal à percer, cela n'empêche pas les villes de province françaises de mettre en place un tramway même quand elles n'en ont pas une utilité flagrante. Assurément, posséder à tramway est à l'époque une marque de modernité et de prestige apportant un certain dynamisme à la ville qui le reçoit.

A partir de 1900 et jusqu'au début de la Grande Guerre (1914-1918), le réseau français amorce ou bien continue son électrification. On modernise ou on change le matériel roulant, de nouvelles lignes sont créées et le tramway devient le principal moyen de locomotion des grandes agglomérations du pays.

La CGO qui continuait à utiliser des omnibus hippomobiles, décide en 1900 de trouver une alternative plus économique et convia, à l'instar de Londres, des constructeurs automobiles à travailler sur un omnibus automobile. En 1906, les premiers autobus parisiens sont mis en service et font quelques émules en province.

Par ailleurs, le 19 juillet 1900 est inauguré le « Chemin de Fer Métropolitain de Paris », précédé un an auparavant par la création de la Compagnie du chemin de fer Métropolitain de Paris (CPM). Ce nouveau mode de transport répond aux problèmes de circulation déjà difficiles dans la capitale. La même année, des essais d'omnibus électriques appelés « électrobus » connaîtrons un petit succès mais limité par l'apparition de l'omnibus à pétrole.

22.Des tramways qui subsistent après la première Guerre Mondiale

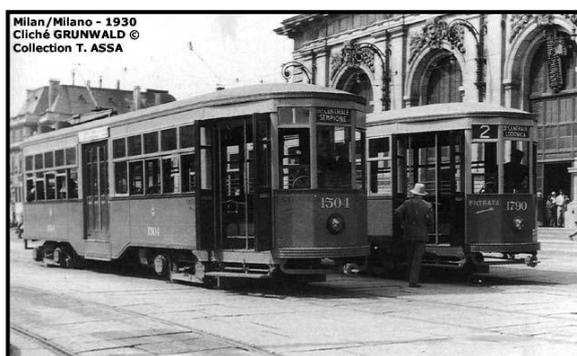
La guerre éclate durant l'été 1914, au moment même où les compagnies de tramway achèvent leur modernisation. La mobilisation entraîne la réquisition sur le front des autobus et, dans les zones proches des champs de bataille, le tramway permet de ravitailler les armées, de transporter les troupes et les blessés.

Une grande partie du réseau français est durement touché et certaines installations sont totalement détruites. Ainsi, les tramways de Charleville ou de Sedan par exemple sont définitivement abandonnés.

A la fin de la guerre, les équipements et les finances des compagnies souffrent. Afin de mener à bien les travaux nécessaires, les compagnies de tramway et d'autobus

fusionnent et forment la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (STCRP). Cette procédure est également appliquée en province.

Une modernisation des véhicules est débutée notamment avec l'invention par la STCRP de la motrice L, qui bénéficie entre autre d'une suspension améliorée et se distingue par un poids réduit par rapport à ces prédécesseurs. A l'étranger, on s'engage aussi dans l'amélioration du matériel. L'ingénieur américain Peter Witt met au point le premier tramway de conception moderne : une grande voiture de 15 mètres où les passagers peuvent monter par la porte avant ou arrière et payer immédiatement au conducteur en entrant ou bien attendre et le faire à la sortie. Cette innovation permet de réduire le temps d'arrêt aux stations et par conséquent de respecter les horaires et d'augmenter le nombre de voyageurs. Cependant, les motrices Witt ne trouveront pas preneur sur le territoire français.



Photographie 4: Motrice Peter Witt du réseau de Milan en Italie, cliché de 1930

Source: Musée des transports en commun

23. Un entre-deux-guerres plutôt néfaste

Malgré tous les efforts entrepris, l'autobus gagne de plus en plus de place sur le marché du transport en commun urbain. En outre, ses coûts de fonctionnement sont inférieurs à ceux des tramways et cela conforte certains dans l'idée que ces derniers doivent être abandonnés. Dans le même temps, l'automobile (commercialisée à partir de 1873) commence à prendre son essor.

A partir des années 1920, l'électrobus refait son apparition. La société Vétra (Véhicules et Traction Electrique), filiale d'Als-Thom⁹, lui donne une nouvelle impulsion grâce à la construction d'équipements standardisés étudiés pour les véhicules routiers. Nommés « trolleybus », ils circulent pour la première fois à Constantine (Algérie) en 1926. Ce nouveau véhicule ne prendra pleinement sa place que des années plus tard.

En réalité, c'est bien l'automobile qui prend les parts de marché du transport urbain. En effet, avec l'amélioration des routes et le développement de nouvelles méthodes de production tels que le fordisme, la voiture devient un produit de grande consommation. A partir de cette époque, le nombre de voitures circulant dans les villes s'accroît et la cohabitation entre autobus, tramway et voitures devient un sujet sensible qui ne va pas dans le sens du tramway qui a besoin de rails. Ainsi, de 1931 à 1938, tout le réseau parisien est démantelé bien qu'il soit le plus moderne de France et le plus long réseau de tramway unifié du monde. En province, la première ville touchée par ces suppressions

⁹ Als-Thom : Société de Construction électro-mécanique, par la fusion de la Compagnie française Thomson-Houston et de la Société Alsacienne de construction mécanique. Deviendra par la suite Alsthom (1932) puis Alstom (1999).

est Nice. Les trolleybus, quant à eux, commencent à être adoptés, notamment à Rouen ou à Lyon puisqu'ils s'adaptent facilement aux fortes rampes.

Aux Etats-Unis, les grandes compagnies de tramway pressentent la menace automobile et mettent au point un tramway proche de ceux que l'on connaît actuellement : la PCC¹⁰. Ce nouveau type de motrice présente une grande caisse de 15 mètres de long et amène surtout des améliorations au niveau du freinage et de l'accélération. Néanmoins, cette innovation ne va concerner que les grandes lignes du réseau américain, les plus petites seront abandonnées au profit des trolleybus et des autobus.

24. Un regain durant la deuxième Guerre Mondiale

Comme pendant la première guerre, les différents réseaux de transports sont ralentis voire détruits (parfois complètement comme celui de Calais). Les pénuries de carburant rendent difficile l'utilisation des autobus et les tramways deviennent alors indispensables. Leur robustesse permettra l'acheminement de remorques très chargées pour le ravitaillement des populations et du front. A Paris, seul le métro peut être réquisitionné. Mais dans la capitale comme en province, le trolleybus devient le digne remplaçant de l'autobus et, par ses spécificités, prend au fur à mesure la place des tramways.

A cela s'ajoute que les dégâts sur les réseaux de tramways sont beaucoup plus graves qu'en 1918. De fait, il devient plus rentable de changer de système de transport en commun que de rétablir un matériel et des voies vieillissantes sans compter sur l'impression d'obsolescence que dégage le tramway qui n'a pas connu de véritable changement depuis son alimentation électrique. L'amélioration constante des trolleybus confortera les villes d'échanger leur tramway pour cet équipement. Malgré cela, de nouveaux modèles de tramway d'après guerre arrivent sur le marché mais ne réussissent pas à se développer.

25. Un destin joué

Les années cinquante marquent le retour de l'essor de l'automobile et par conséquent la gêne occasionnée par le tramway revient sur le devant de la scène. On démantèle les réseaux et, alors qu'en 1951 on dénombre vingt huit villes françaises desservies par les tramways, elles ne seront plus que six une dizaine d'années plus tard. Au final seule l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing et les villes de Marseille (la ligne 68) et de Saint-Etienne (ligne Terrasse-Bellevue) maintiendront le flambeau en conservant chacune une ligne de tramway. Par ailleurs, l'avenir leur donnera raison.

Une grande partie des villes européennes suivra également cette tendance hormis en Belgique ou dans les pays du COMECON¹¹ par exemple qui utiliseront ou s'inspireront de la PCC américaine.

Chaque réseau de tramway se voit remplacé par des lignes d'autobus, le trolleybus ayant quant à lui montré des difficultés d'adaptations aux nouveaux plans de circulation qui augmentent les sens unique. En effet, la congestion du trafic dans les centres urbains est telle qu'il est devenu indispensable de repenser les conditions de circulation. En 1964, la

¹⁰ PCC : Presidents' Conference Committee.

¹¹ Conseil d'assistance économique mutuelle (CAEM) désigné par l'acronyme anglais COMECON était une organisation d'entraide économique entre différents pays du bloc communiste. Créée par Staline en 1949, il s'est dissout en 1991 avec la chute de l'URSS.

préfecture de Paris met en place le principe de voies réservées aux autobus. Puis en 1969, l'inauguration de la première ligne du Réseau Express Régional (RER) par la RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens)¹² marque le lien entre Paris et sa banlieue en pleine expansion.

En règle générale, le besoin d'espace associé à l'utilisation de plus en plus importante de l'automobile induit, à partir de cette époque, un desserrement des agglomérations. Les transports en commun sont alors négligés face à la voiture particulière, considérée comme la réponse adaptée à cette nouvelle mobilité. Ce choix a pour conséquence sous-jacente la paralysation d'une partie de la population aux plus faibles revenus.

26. Un retour inattendu

Le choc pétrolier de 1973 met en évidence la dépendance vis-à-vis du pétrole et des pays producteurs. De ce fait, il devient vite utile de s'en démarquer en mettant à nouveau l'accent sur les transports en commun. Par conséquent, la modernisation des autobus est accentuée avec la mise en service de véhicules articulés et d'abonnements mensuels. On étend également les perspectives du RER parisien.

Néanmoins, le trafic dans les villes s'intensifie toujours plus et les autobus restent bloqués dans les longues files de voitures. On commence alors à entendre parler de la construction de « métros légers » en surface. Le 27 février 1975, le Secrétaire d'Etat aux Transports, Marcel Cavaillé, envoie une lettre aux maires de huit villes de France (Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse) pour l'introduction d'un système ferroviaire en site propre. Il mentionne la

« nécessité d'arrêter les choix techniques et les échéanciers de réalisation (...) et d'étudier au plus vite des solutions utilisant au maximum la voirie actuelle et recourant à un minimum d'infrastructures nouvelles, en particulier souterraines. »¹³

Quelques mois plus tard, il lance un concours international pour la définition « d'un véhicule terrestre de transport de voyageurs, guidé, électrique, pouvant circuler sur la voirie banale en site réservé »¹⁴.

Cette volonté politique obtient des résultats mitigés sur le court terme car si les lauréats du concours pour le matériel roulant sont désignés (ce sont Alstom, Francorail-MTE et Matra¹⁵ associé à La Brugeoise et Nivelles et TCO), aucune des huit villes contactées ne se manifeste. La renaissance de cet équipement viendra alors d'une ville qui n'était pas désignée : Nantes.

Après une arrivée très remarquée, le tramway a été peu à peu supplanté par les machines fonctionnant au pétrole (automobiles, autobus). Cette faiblesse ou plutôt cette

¹² La RATP fut créée le 1^{er} janvier 1949, en remplacement de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) et de la Société des transports en commun de la région parisienne (STCRP), afin de gérer l'ensemble des moyens de transport publics souterrains et de surface de Paris et de sa banlieue, qui étaient assurés par des entreprises privées jusqu'en 1944.

¹³ Tricoire (Jean), *Le tramway en France*, p102.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Matra : Mécanique Aviation TRAction est une entreprise fondée en 1941. Elle s'est peu à peu diversifiée vers l'aéronautique, l'aérospatiale, l'automobile, le sport automobile, le transport, les télécommunications et la défense.

particularité lui a permis de redevenir un leader du transport pendant les deux guerres mondiales. Malgré ces sursauts, le tramway a été peu à peu délaissé et a disparu de la scène nationale voire internationale au profit de la voiture particulière, véritable symbole d'indépendance et de progrès pour des millions de personnes.

3. La deuxième vie du tramway

La fin du XX^{ème} siècle voit l'apparition d'un nouveau concept : le Développement Durable. Si la conférence internationale de Stockholm, en 1972, formule les attentes et les intérêts attendus, il faut attendre 1987 et le rapport Brundtland pour officialiser la notion : « *Le développement durable c'est s'efforcer de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures* ». Il s'agit dorénavant de gérer les effets secondaires issus de tout développement et d'évoluer dans le respect des principes de durabilité. En effet, la prise en compte de l'irréversibilité de certains actes passés (catastrophes industrielles entre autre) a déclenché une prise de conscience collective qui se penche enfin sur l'environnement qui nous entoure. Désormais, la diminution des gaz à effet de serre rentre dans les mœurs et, petit à petit, chaque programme d'aménagement national ou local y fait une ou plusieurs références. Dans le même temps, le dogme de la voiture particulière est réfréné par de constants embouteillages dans les plus grandes agglomérations, certains se plaignent du bruit et renvoient ce modèle consommateur d'espace et d'énergie.

30.L'arrivée du VAL (Véhicule Automatique Léger)

Après avoir constaté que la masse salariale et le génie civil étaient responsables d'une grande partie des coûts engendrés par une infrastructure de transport, l'idée du VAL est apparue en 1968 avec un cahier des charges répondant aux problématiques des transports en commun tout en offrant une alternative sûre à l'automobile. En effet, ce concept permet de diminuer les coûts de personnel car la conduite est automatisée et le véhicule, très maniable, permet de ne pas avoir à effectuer de nouveaux ouvrages d'art pour sa mise en place. Dès lors que sa viabilité est reconnue, Matra propose ce projet à plusieurs villes de France comme Bordeaux ou Toulouse. En 1971, la Communauté urbaine de Lille décide de le développer afin de relier Lille à Villeneuve-d'Ascq. La première ligne est mise en service en 1982. Au final, seules les villes de Toulouse et de Rennes suivront cet exemple.



Photographie 5: Le VAL de Lille

Source: Musée des transports en commun

31.Nantes, véritable précurseur des transports en commun

Depuis la fin annoncée du tramway sur le territoire français dans les années 50-60, cet équipement ne circule plus que dans trois villes : Lille, Marseille et Saint-Etienne. Néanmoins, le concours lancé par Cavaillé relance le concept de tramway et ralenti nettement les nouveaux systèmes automatisés. Si aucune des villes qui a reçu le courrier du secrétaire d'Etat n'a répondu, Nantes, qui ne fait pas partie de la liste car la ville pense davantage à cette époque à un projet de métro, se voit très intéressée.

Malgré les vicissitudes de la vie politique nantaise (la ville passe à droite pendant les travaux et devant leur avancée le nouveau maire ne peut que continuer), le tramway est mis en service le 7 janvier 1985. Au préalable, la ville a organisé une balade gratuite pendant trois jours visant à le faire découvrir aux habitants. Le succès est au rendez-vous et ne se démentira pas : 50.000 personnes apprécient ce véhicule moderne, silencieux et confortable. Tous les souvenirs de tramways fragilisés et en inadéquation avec les besoins sont effacés. Des aménagements urbains avaient aussi été pensés rendant la cohabitation entre voitures, piétons et tramway plus facile.



Photographie 6: La première ligne des tramways nantais

Source: Musée des transports en commun

En 1987, Grenoble s'engage elle aussi dans la mise en place d'un tramway. Comme à Nantes, la question du retour de cet équipement s'est posée sur fonds de désaccords politiques mais le débat a été tranché par référendum auprès des habitants. Pour ne pas reproduire les problèmes d'accessibilité des personnes à mobilité réduite du tramway de Nantes, Grenoble se dote du nouveau matériel d'Alstom comportant un plancher abaissé appelé Tramway Français Standard (TFS).



Photographie 7: Tramway de Grenoble

Source: Musée des transports en commun

32. Une contagion rapide

Les cas nantais et grenoblois donnent à nouveau l'envie aux agglomérations françaises de réfléchir à la réintroduction d'une ou plusieurs lignes de tramway.

Dès 1992, la ligne T1 est mise en service dans la banlieue nord de Paris. Les problèmes d'embouteillage et la dégradation du service des bus strasbourgeois amène la Communauté urbaine de Strasbourg à mettre en place un tramway en 1994, moins cher que le VAL. La même année, Rouen inaugure son Métrobus, c'est-à-dire deux lignes de tramway nord-sud avec un tronçon commun.

L'an 2000 voit l'arrivée des tramways de Montpellier, Nancy (TVR¹⁶), Lyon et Orléans. Deux ans plus tard Caen adopte le même procédé que Nancy.

En 2003, Bordeaux célèbre le retour du tramway mais s'engage aussi dans l'utilisation d'une nouvelle technologie : l'Alimentation Par le Sol (APS). En effet, depuis l'origine des tramways, la traversée des centres-villes ou de certains quartiers urbains a toujours posé des problèmes d'esthétique. Une première expérience fut menée à Lyon en 1894, par un dénommé Claret, qui équipa une ligne de tramways avec des plots installés dans l'axe de la voie. D'autres systèmes furent mis en service (plots Diatto par exemple) mais les nombreuses électrocutions de chevaux ou même de piétons mirent fin à ce type de technique. C'est en s'inspirant de ces essais plus ou moins concluants que l'APS a été développé par Alstom. Les débuts sont difficiles car de nombreux incidents surviennent à répétitions (court-circuits et disjonctions des boîtiers d'alimentation). Par ailleurs, le maire Alain Juppé, ira jusqu'à menacer d'abandonner le procédé avec les pénalités prévues dans ce cas. La situation s'arrangea rapidement car la société Alstom remplaça tous les boîtiers ce qui fiabilisa le système.



Photographie 8: Tramway de Bordeaux

Source: Musée des transports en commun

En 2004, la ville de Marseille, qui avait toujours maintenu en service une ligne de tramway stoppe la ligne 68. Pendant trois ans, elle engage des travaux importants afin de donner naissance à un nouveau réseau de tramway.

L'année 2006 voit le retour de lignes à Mulhouse, Valenciennes et Clermont-Ferrand. Dans cette dernière ville, capitale mondiale du pneumatique (Michelin), la municipalité n'aura d'autre choix, pour contenir l'hostilité de certains vis-à-vis du tramway, que de

¹⁶ Le Transport sur voie réservée (TVR), est un modèle entre le tramway et le (trolley)bus qui circule sur pneumatiques, construit par Bombardier Transport.

lancer un appel d'offres uniquement pour un tramway sur pneu (2000). Elle choisira un autre constructeur que celui de Nancy ou de Caen, dont le matériel laisse à désirer à cette époque. C'est l'entreprise alsacienne Lohr, qui entretient d'excellentes relations avec Michelin, qui obtiendra le marché. Cela donnera naissance au Translohr.

Nice et Le Mans inaugurent à leur tour leur première ligne en 2007 et Toulouse fait de même en complétant son offre de transport en commun (deux lignes de métro) en 2010.

A l'heure actuelle, une quinzaine de villes françaises ont dans leurs cartons des projets de tramway concernant une ou plusieurs lignes (Ajaccio, Toulon, Lens...). Mais certains équipements sont sur le point d'être mis en service (Angers et Reims durant l'année 2011) quand d'autres commencent ou sont au début des travaux (Brest, Dijon et Le Havre prévus pour 2012 et Tours en 2013).

La situation à l'étranger confirme la tendance française d'améliorer ses réseaux de transports collectifs mais aussi de se soucier davantage des effets de la mobilité sur l'environnement. Si beaucoup de pays européens (Suisse, Allemagne, Autriche...) mènent activement une politique en faveur des transports en commun depuis des décennies, les Etats-Unis réintroduisent en masse le tramway. En revanche, la Russie ou les anciennes républiques soviétiques ont diminué sensiblement leurs réseaux au fil des années en raison d'une situation économique pas toujours des plus favorables.

Les tramways jugés vieillots et inadaptés à la ville moderne à la fin de la seconde Guerre Mondiale font un retour retentissant dans les agglomérations françaises au début du XXI^{ème} siècle. En effet, le concept a beaucoup évolué et ce système de transport répond dorénavant aux besoins de se déplacer fréquemment, rapidement, confortablement et surtout de manière nettement moins polluante que la voiture particulière. La réintroduction de cet équipement va également de paire avec une requalification de l'espace urbain et fait de lui une sorte d'« outil d'aménagement » (voir partie 2).

Malgré une arrivée tardive, les transports en commun ont rapidement su trouver une place dans le paysage urbain. Les innovations techniques se sont succédés à un rythme soutenu et ont permis de coller au plus près des demandes exprimées par les utilisateurs de l'époque. Après avoir connu une période particulièrement difficile après la dernière guerre, le transport urbain et plus particulièrement le tramway est enfin reconnu comme un moyen incontournable de se déplacer efficacement et écologiquement dans la ville. Les problèmes de pollution et de nuisance engendrés par la circulation automobile ainsi que la sensibilisation aux problèmes climatiques ont joué en faveur du développement des transports collectifs. Le retour du tramway, en France comme à l'étranger, ne signifie pas la fin des autres moyens de locomotion comme le métro, les autobus ou les trolleybus. Bien au contraire, la réussite de cette réintroduction est directement liée au développement harmonieux et en coopération de tous ces moyens de transports en commun.

PARTIE 2

TOURS, TRAMWAY ET 4^{EME}

PAYSAGE

D'ici deux ans, Tours aura mis en service sa nouvelle ligne de tramway. L'agglomération qui compte aujourd'hui environ 390.000 habitants (dont 138.783¹ à Tours) et fait partie des vingt plus grandes agglomérations de France, revient donc à ce mode de transport abandonné il y a soixante et un ans. Comme beaucoup d'autres villes françaises, Tours a fait le choix de ce système de transport avec cependant des particularités qui donnent à ce tramway un intérêt à être étudié.

Nous ferons tout d'abord une présentation de la ville de Tours et de sa politique en matière d'aménagement puis nous retracerons l'évolution du tramway dans cette ville. Nous détaillerons enfin l'ensemble du projet et plus spécifiquement son design marqueur d'identité : le 4^{ème} paysage.

¹ Insee, recensement de la population en 2008.

1. Portrait de Tours

La ville de Tours tend à se démarquer et à revendiquer une identité propre en mettant en avant l'éventail de ses atouts : son activité culturelle et intellectuelle, sa qualité de vie, ses nombreux jardins... Afin de mettre toutes les chances de son côté, la municipalité a lancé ces dernières années plusieurs projets qui doivent concourir à donner à Tours ses galons de métropole régionale.

10. La ville en elle-même

La ville de Tours est située au centre ouest de la France sur les rives de la Loire et du Cher. D'un point de vue administratif, Tours appartient à la région Centre, au département de l'Indre-et-Loire ainsi qu'à la communauté d'agglomération Tour(s)Plus créée en 2000. Géographiquement, elle se situe sur l'axe reliant Paris au seuil du Poitou ce qui lui permet d'être très bien desservie par les autoroutes (étoile autoroutière à cinq branches formée par l'A10, l'A85 et l'A28) et par la ligne TGV qui place Tours à environ une heure de la capitale. La future Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) permettra également de rallier Bordeaux en une heure.

La ville appartient depuis 1988 au réseau national "Ville d'art et d'histoire" et bénéficie d'un patrimoine architectural et naturel très riche. De plus, le Val de Loire c'est à dire le pourtour du fleuve allant de la commune de Sully-sur-Loire (45) à celle de Chalonnes-sur-Loire (49), ce qui représente une longueur de 280 km soit au total une étendue de 800 km², est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco au titre de paysage culturel évolutif et vivant depuis l'an 2000. Cette inscription impacte nécessairement la ville de Tours qui en fait partie. Cette commune possède en outre l'un des plus grands secteurs sauvegardés de France. Initié en 1973 sur une surface de 90 hectares², sa création doit protéger de la démolition annoncée les quartiers construits aux XIV, XV et XVI^{ème} siècles du centre ancien, atteints d'une profonde usure mais épargnés par la guerre. En 2007, afin d'inclure les immeubles bordant les boulevards Heurteloup et Béranger, le périmètre du secteur sauvegardé a été élargi et s'étend dorénavant sur 150 hectares. Ce secteur est régi par un règlement inscrit dans le PSMV dont la dernière approbation date du 14 février 2001. (cf. Annexe 1)

11. Une ville en mutation

Depuis une vingtaine d'années, la municipalité de Tours, aujourd'hui dirigée par le maire étiqueté PS Jean Germain, s'est lancée dans la construction de sa ville du XXI^{ème} siècle. Elle s'est en ce sens engagée en 1995 dans un plan d'embellissement, dont l'objectif est d'appréhender les éléments divers du patrimoine architectural et naturel comme faisant réellement partie intégrante du paysage urbain d'aujourd'hui. Pour cela, plusieurs monuments, places ou jardins sont rénovés ou valorisés. Par suite, en 1996, la municipalité lance son plan lumière visant à magnifier les édifices et les sites tourangeaux tout au long de la nuit (Cathédrale, Tour Charlemagne, Basilique Saint-Martin, Tour de l'Horloge, Pont Wilson, Pont de fil...).

² Ces 90 hectares sont divisés en quatre secteurs : la place Plumereau, l'avenue des Tanneurs et la place de la Victoire pour la rénovation et la restauration; l'ensemble Colbert-Scellerie et Cathédrale pour la réhabilitation. Hormis quelques dizaines d'édifices religieux, publics ou civils qui remontent à l'Antiquité ou au Moyen-âge, l'essentiel de l'architecture urbaine du centre historique appartient aux cinq derniers siècles.

Compte tenu de la dynamique démographique de l'aire urbaine de Tours ces vingt dernières années (plus 7% pour Tours) et des résultats de la dernière enquête en 1997 pour le POS (Plan d'Occupation des Sols), la ville a décidé de remplacer ce dernier par un PLU. Ce document doit guider le développement d'une vingtaine de secteurs : les îlots d'activité en reconversion (Saint-Sauveur, les casernes Beaumont-Chauveau, Site Mame), les cœurs d'îlots à investir (Farman, Plauderie), les grandes emprises foncières peu denses et enfin les secteurs situés dans le corridor du futur tramway. Sur ce dernier secteur, les aménagements auront pour but de rendre attractif les habitations, les commerces et de densifier, le tout dans le respect des démarches initiées par les Grenelles I et II. En effet, selon M. Devineau, adjoint chargé de l'urbanisme,

« le PLU dépasse le seul projet d'urbanisme pour devenir un outil stratégique qui tient compte de plusieurs enjeux : l'attractivité et la qualité de vie, des déplacements moins polluants et des circulations apaisées, la proximité et la mixité, le respect de l'organisation naturelle de la ville »³.

Avec la réalisation de son PLU, Tours ne ménage pas ses efforts afin de se hisser au rang de métropole de la Région Centre. Grâce à ce document et aux autres initiatives prises ces dernières années, la ville s'aménage pour faire face et surtout anticiper les enjeux démographiques, économiques et environnementaux de demain. En outre, l'engagement des élus pour rendre cette ville digne du XXI^{ème} siècle doit se concrétiser avec l'arrivée de la première ligne de tramway en septembre 2013. En réalité, cet équipement n'est pas une nouveauté en soi car il est le descendant d'un important réseau qu'ont utilisé les Tourangeaux pendant plus de soixante dix ans.

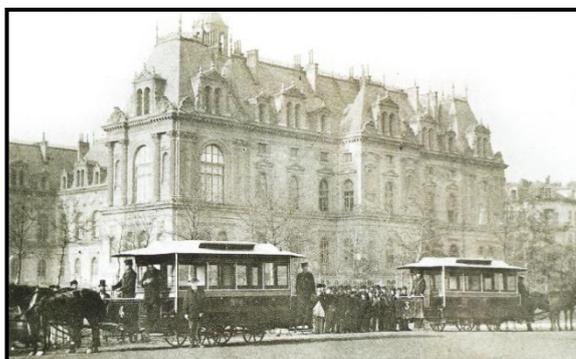
³ Tours infos, « PLU : construire la ville de demain », n°127, p16.

2. Les tramways de Tours

Tours fait partie des villes qui ont vécu et se sont développées avec les évolutions de leur tramway. Marqué par des épisodes tragiques, ce mode de transport qui avait fait ses adieux a pourtant aujourd'hui une nouvelle chance de reprendre un rôle prépondérant dans la mobilité des Tourangeaux.

20. Les ancêtres

La première ligne de tramway à Tours fut mise en service le 8 juillet 1877, de la Barrière de Vouvray à la barrière de Grammont sur 3,9 km. A cette ligne fut rapidement ajoutées deux autres, l'une vers la gare (abandonnée en 1882) et l'autre vers le pont Napoléon. Au total, le réseau couvrait une longueur de 5,28 km et l'écartement normal avait été privilégié de façon à faciliter le passage des chevaux. A cette époque, la gestion est assurée par la Compagnie Générale Française des Tramways (CGFT), issue de l'association entre la Banque française et italienne⁴ et d'un entrepreneur belge, Frédéric de la Hault.



Photographie 9: Les premiers tramways de Tours à traction chevaline, vus ici face à l'Hôtel de ville en 1877

Source: Connaissance du Rail

En 1889, une ligne à vapeur est ouverte par un entrepreneur entre la place des Arts (actuelle Anatole France) et Vouvray. Longue de 6,8 km, elle utilise sur plus d'un kilomètre la ligne déjà existante. Elle est ensuite rétrocédée à la Société du Tramway à Vapeur de Vouvray par décret en avril 1891.

L'adoption de la vapeur se fait également sur le réseau principal et implique le remplacement des tramways hippomobiles par des automotrices à vapeur en 1895. La situation des transports à Tours est alors complexe car il existe deux autorités concédantes (la ville et le département), deux exploitants (la CGFT et la Société du Tramway à Vapeur de Vouvray) et un postulant : M. de Brancion. Celui-ci est partisan de l'électrification avec les plots Diatto⁵ en centre urbain car l'esthétique des lignes aériennes est déjà sujette à polémiques. Peu à peu, M. de Brancion prit de l'importance dans la société de Vouvray et finit par obtenir la concession des lignes des Fondettes, de Saint-Avertin et de Luynes. Ces deux dernières sont créées en 1899 et se différencient

⁴ La Banque française et italienne fusionna avec la Banque d'Escompte de Paris en 1884 pour former la Banque de dépôts et d'amortissement qui disparu dans la crise de 1894.

⁵ Les plots Diatto, du nom de leur inventeur Alfredo Diatto, permettaient par des contacts superficiels d'éviter le recours aux batteries, lourdes et à la durée de vie particulièrement réduite.

cette fois-ci par des voies étroites moins chères à la construction. Pendant que les chantiers se succèdent en ville comme en banlieue, la nouvelle Compagnie des tramways de Tours prend le contrôle de l'ensemble des exploitations (1901). L'électrification se poursuit également mais l'utilisation des plots Diatto est abandonnée en 1914. En effet, l'expérience montra que certains plots restaient inopinément sous tension ou bien refusaient d'être alimentés sans oublier que le frotteur qui servait à capter le courant avait tendance à attirer toutes les ferrailles présentes sur la chaussée. De plus, de nombreux chevaux furent électrocutés ce qui, sans mettre de côté la dangerosité et le traumatisme occasionnés, coûtait très cher à la compagnie.



Photographie 10: Une motrice tractant une baladeuse ouverte s'engage dans la rue Nationale en 1908. Le captage du courant s'effectue par plots Diatto

Source : Connaissance du Rail

A la veille de la première Guerre Mondiale, le réseau s'étendait sur plus de cinquante kilomètres et desservait environ 95.000 habitants (cf. annexe 2). Malheureusement le conflit fragilisa l'ensemble des infrastructures et les premiers tronçons fermèrent en 1916.

Dès 1930, les autobus concurrencent sérieusement les tramways et les lignes de Luynes, de Vouvray ou encore du Pont-Cher sont abandonnées. La deuxième guerre continua à détruire le réseau, les dégâts sont bien plus considérables que lors du précédent conflit : les bords de Loire sont dévastés, le pont de pierre (Wilson) est en partie détruit, le centre-ville a été bombardé... Les tramways cessèrent de circuler le 13 mai 1944 par défaut d'alimentation car une bombe détruisit les installations du dépôt. Le trafic reprit cinq mois plus tard mais avec des installations durement affaiblies.

En 1946, les responsables du département et de la municipalité créent le Syndicat des Transports de la Région Tourangelle. Par suite, la décision définitive d'arrêter toute circulation des tramways est prononcée. Le 14 septembre 1949 voit la fin d'une époque sans véritablement susciter la moindre émotion chez les Tourangeaux.

21. Les successeurs du tramway

Sitôt les tramways disparus, vingt-deux trolleybus sont mis en service. Ils reprennent les anciens itinéraires des lignes de tramways. Malgré une fréquentation non négligeable (5,6 millions de voyageurs en 1963) ce système ne convainc pas totalement et est abandonné le 30 juin 1968. Les autobus ne connaissent pas le même sort et continuent à régner sur le transport collectif de Tours et de ses environs.

Cette nouvelle cession d'activité ne signifie pas que les transports en commun tourangeaux sont délaissés par les usagers. Au contraire, entre 1962 et 1972 le

nombre de voyageurs double et l'année 1985 voit la création de la Société d'économie mixte des transports de l'agglomération tourangelle (Semitrat). De nouveaux dépôts sont construits et de nouvelles dessertes ouvertes.

Les premiers véhicules articulés arrivent en 1978 et les couloirs de bus font leur apparition sur le pont Wilson au départ en 1982. En 1992, le réseau prend le nom de Fil Bleu.

22. Deux mandats décisifs

La municipalité de Tours fut dirigée de 1959 à 1995 par Jean Royer. Avec son image de maire bâtisseur, il lance lors de son dernier mandat (1989-1995) des études concernant l'établissement d'un transport en commun en site propre (TCSP). En effet, les bus connaissent des difficultés de circulation et il devient nécessaire de trouver une solution ou une alternative. Sa majorité (de droite) s'intéresse à plusieurs systèmes comme les transports sur voie réservée (TVR). Après plusieurs essais de tracé, le projet prévoit deux lignes se croisant au centre de Tours. Une en forme de Y renversé, allant du quartier de l'Europe à Joué-lès-Tours et au Parc-Grammont. L'autre devant relier Saint-Pierre-des-Corps à la Riche. Ces plans n'aboutissent cependant pas car en plus des tensions politiques qui sèment le trouble en cette fin de mandat, les deux autorités organisatrices du transport de l'époque, la ville de Tours et le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération tourangelle (SITCAT)⁶, ne trouvent pas d'accord sur le matériel à adopter : la première optant pour des mégabus hybrides sans rail tandis que le second préconise un tramway classique. Le choix s'est finalement porté sur la création d'un site propre pour les bus de la Tranchée jusqu'à Grandmont.

Ce projet n'est pas réalisé sous l'aire Royer mais sous celle de son successeur : Jean Germain. En effet, les élections municipales de 1995 ont été gagnées par le candidat de gauche et mettent donc un terme aux trente six années de mandats de M. Royer sur la ville de Tours. Néanmoins, la solution adoptée n'a des que des effets temporaires et « des trains de bus » commencent à faire leur apparition.

En 2003, l'agglomération élabore son Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui met l'accent sur le développement du TCSP et remet sur le devant de la scène les tracés proposés à l'époque où Jean Royer dirigeait la municipalité. Ce futur réseau doit s'articuler en quatre branches et desservir les principaux corridors de population et d'activités de l'agglomération. Il pourrait concerner à terme quatre communes : Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué-lès-Tours et Chambray-lès-Tours. Ce projet est défini selon deux lignes dont la première est celle qui sera toutefois réalisée avec quelques variantes d'ici 2013.

⁶ Tours n'a intégré le SITCAT qu'en 2002 après avoir formé avec 18 autres communes la communauté d'agglomération Tour(s)plus en 2000. Jean Germain est président de ces deux institutions. Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2010, Tour(s)plus est rejointe par trois autres communes mais celles-ci ne seront desservies par le SITCAT qu'après les restructurations des lignes suburbaines. Enfin, six autres communes en plus des 15 appartenant à Tour(s)plus font partie du réseau du SITCAT.

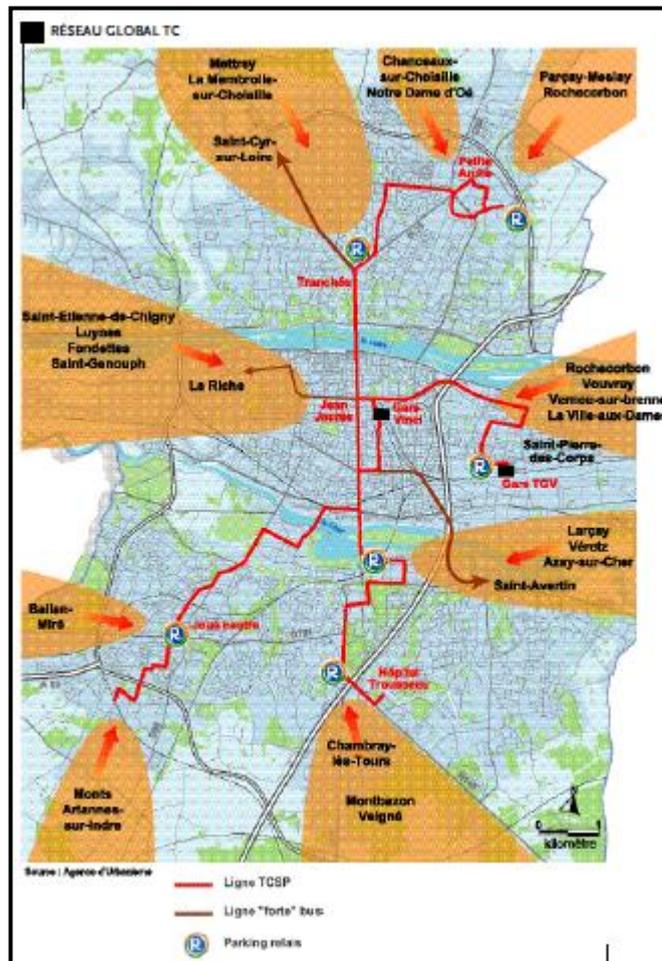


Figure 2: Réseau global de Transport en Commun pour l'agglomération tourangelle

Source : PDU 2003

Malgré l'hostilité de Jean Royer durant ses mandats à la réintroduction du tramway sur rails, c'est pourtant cet équipement qui est choisi par Tour(s)Plus. Afin de mener à bien la politique de mobilité durable au sein de l'agglomération, plusieurs choix pouvaient concourir :

- Les bus tout d'abord, efficaces actuellement et qui desservent à la fois le réseau urbain et suburbain. Pourtant, leur capacité à absorber le nombre croissant de voyageurs a ses limites et même la récente restructuration du maillage du réseau urbain Fil Bleu (nom du réseau de bus de Tour(s)Plus) en 2009, dans le but de desservir de manière plus équilibrée l'ensemble de l'agglomération, ne peut être une réponse sur le long terme.
- Les BHNS (Bus à haut niveau de service)⁷ auraient pu être aussi privilégiés car ce sont des bus fiables, rapides, cadencés et capacitaires. Leur installation ne nécessitant pas de travaux importants comme c'est le cas lors de la mise en place de rails, ils sont alors considérés comme moins structurants que les tramways et aussi moins aboutis au niveau du design.

Les 60.000 usagers attendus ont été comparés aux capacités des rames : les bus ou les BHNS, en configuration maximale, n'atteignent pas les 3000 personnes par heure et par sens alors que le tramway peut accueillir jusqu'à 3600 usagers avec une vitesse commerciale de 20km/h. Selon la COTITA (Conférence Technique Interdépartementale

⁷ Selon le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le BHNS peut prendre trois formes : le busway, le tronc commun et le système mixte.

sur les Transports et l'Aménagement) Centre-est, si l'investissement au kilomètre est plus faible pour le BHNS que pour le tramway (de 2 à 10M€ hors taxes pour le premier et de 10 à 40 M€ HT pour le second), les coûts de fonctionnement sont 1,5 fois plus importants que pour un tramway⁸. Les BHNS ont néanmoins des possibilités capacitaires et structurelles très importantes en Amérique latine notamment grâce à des voies de circulation très larges.



Photographie 11: Transmilenio à Bogota

Source: www.publicamion.com.co

De plus, le tramway fonctionne à l'électricité et cela réduit les émissions de CO₂ dans l'atmosphère (en circulation le rapport est de 1 à 7 ou 8 entre un tramway et un bus roulant au diesel) et de répondre ainsi aux objectifs environnementaux que s'est fixé Tour(s)Plus : l'agglomération s'est engagée depuis décembre 2008 dans l'élaboration d'un plan climat territorial dont une partie des actions concernent la « mobilité bas carbone ». S'il est vrai que d'un point de vue écologique les bus au gaz ou électriques (trolleybus) n'émettent peu ou pas de CO₂, ils ont d'autres inconvénients qui les disqualifient par rapport au tramway :

- L'utilisation de gaz conduit à des normes et règles de sécurité à respecter dans le stockage du matériel roulant, du carburant et la construction de véhicules ;
- Les bus électriques sont alimentés par deux perches qui suivent deux fils ce qui conduit à doubler la nuisance visuelle et empêche une quelconque flexibilité en cas de problème sur la chaussée.

Choisir le tramway ne signifie pas pour autant que les autres moyens de transport seront abandonnés. Au contraire, la transversalité et l'intermodalité sont les maîtres mots de la stratégie établie par le SITCAT. Le réseau global, qui s'articulera autour du tramway, sera épaulé par des lignes de BHNS sur l'avenue de Grammont et par des pôles d'échanges qui permettront également de passer du tram au TER, au TGV, au vélo ou encore à son véhicule stationné dans les parkings relais mis à disposition.

La congestion du centre-ville, la pollution due à une circulation automobile toujours plus importante et le souci d'être davantage à l'écoute des préoccupations environnementales ont conduit l'agglomération de Tours, comme de nombreuses agglomérations françaises et internationales, à se lancer dans la reconstitution d'un réseau de tramway moderne. Tour(s)Plus sera alors la 23^{ème} agglomération française à se doter de cet équipement, la 26^{ème} si l'on comprend les tramways sur pneu de Clermont-Ferrand, Caen et Nancy. Cette renaissance plutôt tardive, en comparaison des autres projets, n'est pourtant pas à mettre en dernier dans la réflexion opérée.

⁸ D'après l'exemple de l'agglomération de Rouen qui possède des lignes de tramway (Métrobus) et des BHNS appelés TEOR (Transport Est-Ouest Rouennais).

3. Le projet de la nouvelle ligne

Dans trois ans, les habitants de Tour(s)Plus pourront voyager à bord d'un tramway qui traversera l'agglomération du nord au sud. La décision de remettre en circulation cet équipement va de paire avec une volonté d'organiser le territoire différemment, de partager l'espace urbain de façon apaisée entre voitures, piétons, cyclistes et transports collectifs.

La demande de déclaration d'utilité publique de mai 2010 associée aux informations recueillies auprès des professionnels en charge de ce dossier ont permis d'établir une vision globale de ce projet sans pour autant mettre en exergue toute la technicité de la mise en œuvre d'un tel équipement.

30. Les acteurs du tramway

L'importance du chantier du tramway impose une équipe pluridisciplinaire tant les actions à mettre en œuvre requièrent des connaissances et des expériences diverses. En lançant son projet de plus de 360 millions d'euros, l'agglomération a mobilisé l'ensemble des acteurs locaux afin de définir ensemble les dispositions à suivre.

a) Les décisionnaires

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le SITCAT, autorité organisatrice des transports de l'agglomération tourangelle et présidé par le maire de Tours Jean Germain. Ses missions principales sont d'élaborer la politique en matière de transports en commun (coordination, exploitation et développement) ainsi que de construire et de mettre en œuvre le PDU. Cet organisme a également la charge du réseau de bus, dont l'exploitation revient à Keolis⁹ sous la marque Fil Bleu.

Pour réaliser cette ligne, le SITCAT a désigné le 27 novembre 2008 le groupement CitéTram comme mandataire de la maîtrise d'ouvrage. C'est un consortium formé par la SET¹⁰ (Société d'Équipement de Touraine) et Transamo¹¹, qui assure la maîtrise d'ouvrage déléguée. CitéTram est chargé de l'ensemble du projet, des études jusqu'à la mise en service de l'équipement en 2013 et même pendant l'année suivante pour la garantie de parfait achèvement. Il assure la représentation du SITCAT, la coordination du projet, son pilotage, le suivi des études et des procédures administratives, les acquisitions foncières, la communication opérationnelle pendant la période de travaux et le respect du budget et du planning de ces mêmes travaux. De plus, il organise les passations de marchés pour la maîtrise d'œuvre : infrastructure, équipements, systèmes, ouvrages d'art, centre de maintenance mais aussi design du matériel roulant.

Le SITCAT étudie et acte les propositions de CitéTram à toutes les étapes du projet. C'est lui qui se charge également de la communication institutionnelle. Un comité de pilotage et un second technique s'assurent de garder le lien avec les collectivités concernées par le projet.

⁹ Opérateur européen de la mobilité, leader du transport public de voyageurs en France.

¹⁰ Société mixte créée en 1957.

¹¹ Leader français de l'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le secteur des transports en commun en site propre.

b) L'Architecte des Bâtiments de France

Comme nous l'avons signalé plus en amont, la ville de Tours possède un des plus grands secteurs sauvegardés de France qui s'étend sur 150 hectares. Le tracé du tramway doit y circuler sur deux kilomètres ce qui impose l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) pour tous les aménagements qui auront lieu dans ce secteur.

Depuis 1993, le corps des ABF a été fusionné avec celui des urbanistes de l'Etat et aujourd'hui « architecte des bâtiments de France » est (décret du 2 juin 2004) le titre conféré par le ministre de la Culture à des « architectes et urbanistes de l'Etat ». Ils exercent leurs fonctions au sein des Services Territoriaux de l'Architecture et du Patrimoine (STAP) et ont pour missions de préserver le patrimoine dans les espaces protégés (abords des monuments historiques, sites inscrits et classés, ZPPAUP¹², secteurs sauvegardés) en conseillant mais aussi en contrôlant.

Le terme « secteur sauvegardé » est une mesure de protection apparu dans la loi du 4 août 1962, dite loi Malraux. Ils « *peuvent être créés lorsqu'ils présentent un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non* »¹³. L'ABF obligatoirement consulté dans ce secteur par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation (en général le maire), émet un avis conforme (c'est-à-dire auquel la dite autorité doit se conformer) dans un délai d'un mois à réception du dossier dans le cadre de l'instruction de ce dernier. Cet avis conforme concerne toutes les autorisations d'urbanisme, permis de construire (y compris déclarations de travaux), de lotir, de démolir, d'installation et travaux divers, de coupe et d'abattage d'arbres, de camping ou stationnement de caravanes.

Les travaux non assujettis à ces procédures sont soumis à une procédure particulière d'autorisation spéciale de travaux directement délivrée dans un délai de deux mois par l'ABF par délégation du préfet. Il peut s'agir de travaux d'aménagement intérieur des immeubles (sans changement d'affectation), de travaux techniques sur façade (installation/renforcement notamment de dispositifs divers tels que réseaux d'alimentation ou d'évacuation), de travaux d'aménagement d'espaces libres qu'ils soient privés ou publics.

c) Le constructeur

Cinq fabricants ont manifesté leur intérêt vis-à-vis de l'appel d'offre lancé par CitéTram pour réaliser le matériel roulant du futur tramway de l'agglomération tourangelle : Alstom, Bombardier, Stadler, CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) et AnsaldoBreda. Néanmoins, seuls CAF et Alstom sont allés au bout de la démarche et ont présenté un dossier. La décision finale s'est alors portée sur Alstom et son tramway Citadis, le projet de CAF présentant une défaillance technique pour la mise en œuvre de la partie sans ligne aérienne.

Le Citadis, apparu après le TFS (Tramway Français Standard) dans les années 2000, a su répondre aux besoins du marché et des collectivités. Depuis son lancement, son succès ne se dément pas : 1400 de ces véhicules circulent ou circuleront dans dix-huit villes françaises (Montpellier, Bordeaux, le Mans...) et trente-quatre dans le monde (Brésil, Israël, Algérie...). Devenu le standard de la marque Alstom, ce tramway à

¹² Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager.

¹³ Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, entrée secteur sauvegardé, p716.

plancher bas intégral et assemblé par modules est éventuellement extensible en longueur. La possibilité de « customiser » les rames (le nez et l'agencement intérieur) donnant aux collectivités l'assurance de modèles uniques a beaucoup contribué au phénomène de séduction. D'un point de vue écologique, ce tramway est recyclable à 98% et consomme, selon le constructeur Alstom, 10% d'énergie de moins que les précédentes générations grâce à l'utilisation de matériaux composites et à l'amélioration du système de traction.

Comme les autres rames de ce type, le tramway de Tours sera conçu sur le site d'Aytré en Charente-Maritime et assemblé à Reichshoffen dans le Bas-Rhin.

d) Les designers

Conscient de l'impact du design des tramways avec les différentes expériences déjà réalisées (tramway de Montpellier ou de Bordeaux par exemple), CitéTram a soumis un appel d'offre visant une cible plus large que l'équipement en lui-même. Il s'agissait de travailler sur l'identité de la première ligne de l'agglomération tourangelle et non seulement sur le tramway. Ce document exigeait des participants au concours quatre réalisations et missions:

- Définir l'identité de la ligne à travers la rédaction d'un livre blanc. Celui-ci devait à la fois comporter de l'écrit mais aussi des illustrations graphiques. A ce livre blanc devait s'ajouter un cahier de préconisations avec des dessins pour montrer ce qu'il fallait faire ou ne pas faire,
- Dessiner le tramway en lui apportant un design de façon à pouvoir le suivre industriellement,
- Suivre les préconisations des abords immédiats de la ligne (les ponts, les stations, le centre de maintenance...),
- Conseiller ou donner son avis sur la cohérence entre le livre blanc, le cahier des préconisations et la zone de porosité¹⁴ des cinq cents mètres.

Le concours fut remporté par le bureau RCP Design Global basé à Tours et dirigé par Mme Régine Charvet-Pellot.

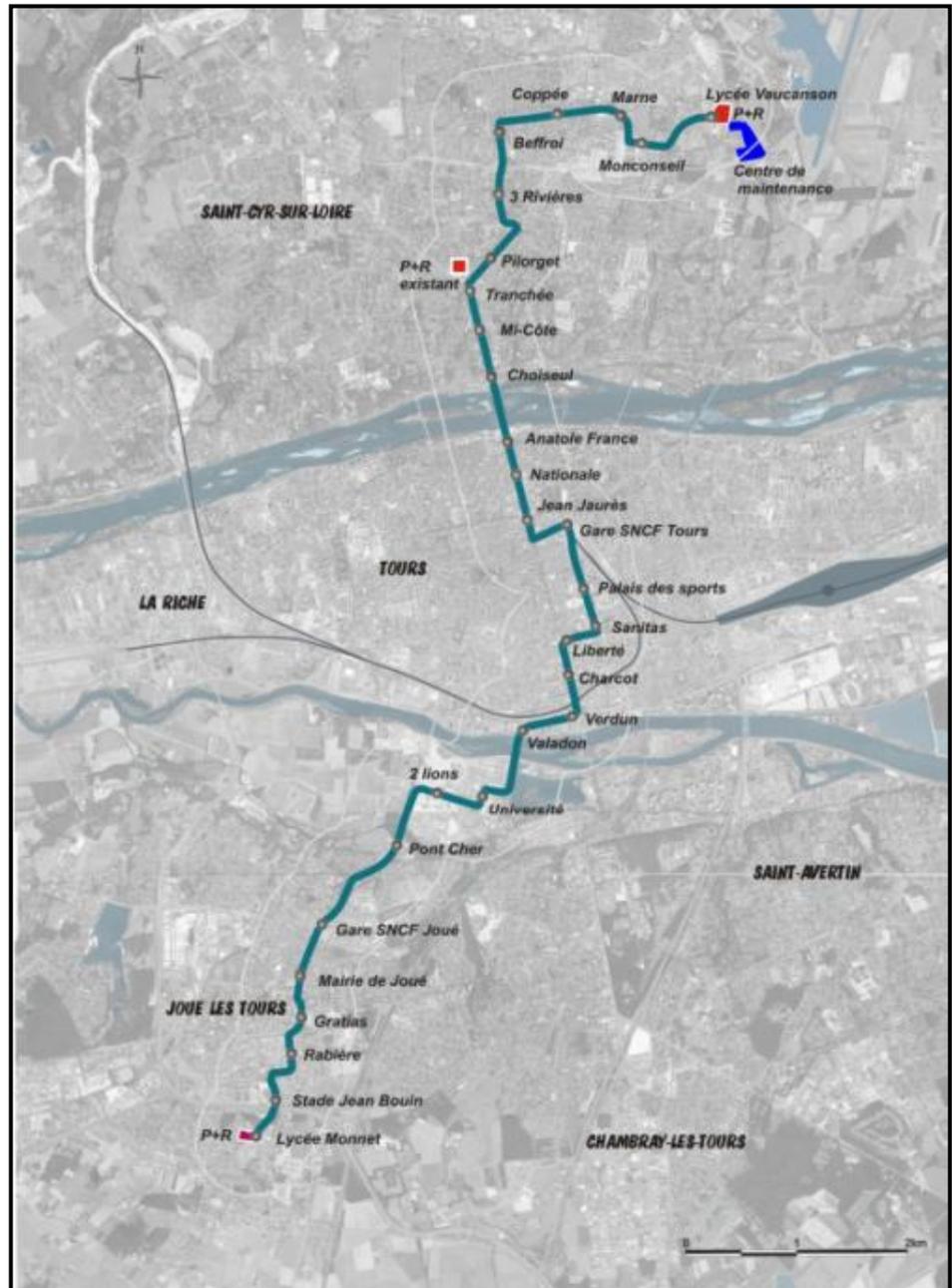
31. Un tracé Nord/Sud

L'itinéraire sur lequel circulera la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle en 2013 est le résultat des études passées et de quelques modifications qui se sont opérées avec les années. Des tracés dessinés à l'époque de Jean Royer à la variante prévue par l'équipe des Verts en 2008¹⁵, la réflexion opérée s'est ajustée sur une longueur de 14,8 kilomètres au final.

Afin d'apprécier au mieux ce tracé qui reliera, du nord au sud, le lycée Vaucanson (Tours-Nord) au lycée Jean-Monnet (Joué-lès-Tours), il est intéressant de développer quelques points clés au fil du parcours :

¹⁴ Appelée aussi zone de perméabilité, il s'agit des abords de part et d'autre de la ligne. L'estimation de ceux-ci est de cinq cents mètres soit un kilomètre en largeur.

¹⁵ Ce tracé devait relier Joué-lès-Tours au centre de Tours en passant par l'ouest de Tours et le pont St-Sauveur, économisant ainsi la construction d'un nouveau pont sur le Cher (cf. Annexe 3).



Carte 1: Tracé de la ligne et localisation des stations

Source: Demande de Déclaration d'Utilité Publique

a) Le centre de maintenance

Le prolongement du tracé du tramway vers le nord-est a permis de trouver le terrain approprié (cinq hectares et demi en liaison directe avec la ligne) pour l'installation du centre de maintenance. Celui-ci, qui doit être livré en 2012, aura plusieurs fonctions : remiser les rames et les entretenir, abriter le poste de commandement centralisé des bus et des tramways et gérer les informations pour les voyageurs qui emprunteront ces deux modes de transport. Il suivra également une démarche HQE (haute qualité environnementale) avec le label BBC (Bâtiment Basse Consommation)¹⁶ via l'installation de panneaux photovoltaïques sur le toit et l'utilisation de la géothermie profonde pour le chauffage. L'eau utilisée proviendra pour soixante dix pour cent des eaux de lavage recyclées et les trente pour cent restants seront fournis par la

¹⁶ Le bâtiment doit limiter sa consommation d'énergie à moins de 50 kWh en énergie primaire par m² et par an.

récupération de l'eau de pluie. Par ailleurs, ce bâtiment est dimensionné pour accueillir les rames d'une possible seconde ligne soit quarante cinq rames au total.



Figure 3: Image de synthèse du centre de maintenance

Source: www.tram-tours.fr

b) Le lycée Vaucanson

Aujourd'hui véritable terminus nord du tramway, ce lycée n'a pas toujours été desservi selon les tracés. A l'époque de Jean Royer, il n'avait pas été considéré car son inauguration était très récente (1989). Dorénavant, l'établissement accueille 1200 élèves et doit encore s'agrandir : la poussée démographique de Tours-nord et le développement des sections BTS et classes préparatoires (elles comptent deux cents étudiants) ont en effet gonflé, au fil des ans, les effectifs du lycée. Afin que les automobilistes ne s'aventurent pas en centre-ville, un parking relais de deux cent cinquante places (extensible à quatre cent) sera construit à côté du lycée.

c) L'éco-quartier Montconseil

Après avoir quitté le centre de maintenance et être passé par le lycée Vaucanson, le tramway entrera dans l'éco-quartier Montconseil. Au stade d'ébauche dans les années quatre-vingts dix, il ne figurait donc pas dans le tracé de départ. Né d'une volonté de la municipalité de Tours de redensifier et de renforcer la partie nord de la ville, ce quartier doit répondre aux objectifs de durabilité : gestion des eaux, optimisation des espaces verts, bâtiments respectant la nouvelle réglementation thermique... Sa localisation à trois kilomètres du centre-ville lui permettra d'attirer à terme entre 2000 et 3500 habitants dans de petits immeubles qui pour le tiers seront des logements aidés. Il accueillera aussi des entreprises et des services. Le passage par Montconseil a été préféré à la zone commerciale « La Petite Arche » car cela aurait coûté plus cher et aurait entraîné de multiples questionnements techniques.

La suite du parcours verra la transformation du carrefour de la Marne en une entrée de ville sur l'ancienne nationale 10 qui menait à Paris. Par la suite, le tramway traversera le quartier de l'Europe, grand ensemble construit dans les années soixante. Le beffroi quelques mètres plus loin est l'ancien terminus nord prévu pour la ligne.

d) La Tranchée

A l'extrémité de l'Avenue Maginot, la place de la Tranchée est l'unique lieu sur le corridor du tramway à avoir fait l'objet d'un concours d'architecture. Elle doit être réhabilitée de façon à lui rendre son rôle de belvédère. Percée au XVIII^{ème} pour faire passer la nouvelle route vers l'Espagne, la Tranchée est un axe de plus de cinq

kilomètres qui surplombe la ville de Tours. Son réaménagement valorisera le bâti, notamment l'ancienne mairie de Saint-Symphorien. De plus, l'alignement des arbres devrait être respecté de façon à garder toute la perspective jusqu'à la rue Nationale.

e) La place Choiseul

Avant de débiter sa traversée de la Loire, le tramway passera par la place Choiseul. Celle-ci doit être entièrement refaite en devenant une esplanade revêtue de granit gris afin de lui donner un aspect plus minéral. A l'heure actuelle, les discussions avec l'Architecte des Bâtiments de France en charge du secteur sauvegardé n'ont toujours pas réussies à aboutir à un projet satisfaisant tous les acteurs (Sitcat, RCP Design Global, STAP,...). Il est néanmoins certain que les quatre octrois de la place, datant du XVIII^{ème} siècle, seront mis en valeur. C'est à partir de ce lieu que l'APS viendra remplacer l'alimentation aérienne par caténares afin de respecter l'unité esthétique du secteur sauvegardé.

f) Le pont Wilson

La commission d'enquête pour le tramway, menée entre le 15 juin et le 31 juillet 2010, a jugé dangereuse la cohabitation entre tramway, voitures, piétons et vélos sur le pont Wilson.

« En effet, il lui semble que faire cohabiter sur un tronçon, même avec une vitesse limitée à 30 km/h, des cyclistes et des voitures sur des voies de 2,50 m de largeur induira des risques importants d'accidents et de blocage de la circulation. Il paraît donc souhaitable à la Commission que d'autres possibilités soient étudiées et choisies telles que, par exemple, la déviation des cyclistes vers le pont de Fil¹⁷. »¹⁸

D'après M. Devineau,

« La cohabitation sur le pont Wilson n'est que temporaire car au final, on aura fait en sorte que la circulation automobile se fasse ailleurs. [...] La priorité sera donnée aux transports en commun et aux deux roues. Il faut diminuer un trafic inutile à Tours Nord [...]. Le vélo et les pistes cyclables seront favorisés avec des parkings vélos sécurisés. »¹⁹

g) La place Anatole-France

Située de l'autre côté du pont Wilson, la place Anatole-France changera elle aussi d'aspect. Le projet prévoit un parvis devant l'église Saint-Julien et un centre d'art contemporain portant le nom du peintre Oliver Debré qui sera installé dans les locaux de l'actuelle école des Beaux Arts. Un hôtel de standing de grande capacité doit aussi voir le jour, peut être sous la forme d'une tour comme un signal urbain d'une entrée de ville mais les contraintes en secteur sauvegardé et l'inscription de la Loire au patrimoine mondial de l'Unesco font de ce projet un cas à part pour l'ABF. Enfin, la hauteur des bâtiments sera rehaussée de façon à densifier par le haut, les parkings en surface actuellement seront enterrés et des autorisations d'aménager seront accordées dans les deux îlots qui bordent la place.

Plus au sud et après avoir circulé sur la rue Nationale, le tramway passera par la place Jean Jaurès qui gardera son rôle de pôle d'échange des transports tourangeaux.

¹⁷ Situé à coté du pont Wilson, Le pont de fil est emprunté uniquement par les piétons et les 2 roues non motorisés.

¹⁸ Rapports, conclusions et avis de la commission d'enquête, p58.

¹⁹ M. Alain Devineau, adjoint à l'urbanisme de la mairie de Tours, entretien réalisé le 9 mars 2011.

h) La gare

Le passage par la gare avait été pour des raisons techniques omis du tracé. Néanmoins, afin de répondre à sa stratégie d'intermodalité, l'agglomération se devait de prendre en considération ce lieu et ses abords fréquentés par quarante mille personnes par jour. Une ancienne ligne SNCF qui ne servait qu'au lavage des trains a permis ce ralliement. Ce prolongement permet de desservir et donc de désenclaver le quartier du Sanitas, construit en 1958 et qui relève de la politique de la ville. Par ailleurs, l'APS qui au départ devait s'arrêter place Jean Jaurès ira finalement jusqu'à la gare sur demande de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le tramway retrouvera par la suite l'avenue Grammont qu'il partagera avec les bus. Il est possible d'imaginer en bas de celle-ci le départ de la deuxième ligne de tramway qui ralliera Grandmont et l'hôpital Trousseau comme les plans de 1990 le préconisaient. En attendant, la ligne 1 continuera jusqu'aux Rives-du-Cher, autre grand ensemble des années soixante.

i) Un nouvel ouvrage d'art sur le Cher

Pour rallier Tours sud, un nouveau pont sera édifié sur le Cher entre les Rives-du-Cher et le quartier des Deux lions²⁰. Pour des raisons esthétiques et techniques, la réutilisation des restes de piles du « Pont de Vendée » a été abandonnée. L'ouvrage d'art adopté aura une longueur de 230 mètres et une largeur de 12,4 mètres et sera réservé au tramway, bus, cyclistes et piétons. Sur ce pont voulu très sobre, des effets d'onde lumineuse se produiront à chacun des passages nocturnes du nouveau moyen de transport.



Figure 4: Image de synthèse de l'ouvrage d'art sur le Cher

Source: www.tram-tours.fr

j) Joué-lès-Tours

Passé le quartier des Deux lions, le tramway s'engagera vers Joué-lès-Tours, deuxième ville d'Indre-et-Loire avec 37.000 habitants. Il circulera à proximité de la gare (desservie par les TER venants de Loches et de Chinon), de l'hôtel de ville et des nouveaux programmes immobiliers. Viendra ensuite la ZUP (Zone d'Urbanisation Prioritaire) de la Rabière, réalisée entre 1960 et 1970 et actuellement en pleine rénovation. Le périphérique sud sera traversé via la construction d'un second pont lui aussi dédié au tramway et aux mobilités douces avant d'arriver à son terminus : le lycée Jean Monnet. De la même manière qu'au terminus nord, un second parking relais avec des capacités identiques sera construit à côté de ce lycée.

²⁰ Ce quartier que Jean Royer aurait voulu un technopôle à été transformé en quartier mixte par Jean Germain faute des retards de travaux.

Ce descriptif du passage du tramway dans les villes de Tours et de Joué-lès-Tours démontre le niveau de requalification de l'espace urbain qu'engendre un tel projet. L'arrivée de cet équipement n'a pas uniquement une visée utilitaire, il permet également de redessiner les espaces, de rénover certaines façades, de mettre en valeur les monuments importants (Hôtel de ville, église, pont..) mais aussi des équipements comme un château d'eau, qui sera aussi mis en lumière par exemple. Le tramway se démarque donc des autres modes de transport par son côté structurant :

« Le tramway est un atout qui permet d'organiser la ville différemment. »²¹

²¹ M. Alain Devineau, adjoint à l'urbanisme de la mairie de Tours, entretien réalisé le 9 mars 2011.

4. Le projet de RCP Design Global

Après avoir travaillé sur plusieurs design de tramway en France (Le Mans, Angers, Paris) et à l'étranger (Alger, Constantine), Régine Charvet-Pello et son équipe de RCP Design Global (créé en 1986) ont répondu à la commande de CitéTram via la rédaction d'un livre blanc ainsi que de carnets pour la ligne, contenant des recommandations sur les formes ou les couleurs par exemple à privilégier pour le tramway de l'agglomération de Tours. Ce rendu fruit d'une collaboration avec le groupe « Ensemble(s) la ligne » s'est démarqué par ses spécificités.

40. Une mise en œuvre en deux temps

a) Une réflexion approfondie

Tourangelle d'adoption depuis vingt trois ans, Régine Charvet-Pello a eu l'occasion de montrer ses compétences en matière de communication et de design. Afin de répondre à ce projet pour cette ville dont elle est la sixième adjointe²², elle a lu et collecté pendant six mois voire un an tous les ouvrages qui concernaient la Touraine ou Tours depuis des siècles (poésies de Ronsard ou de La Fontaine, littérature, carnets de voyage de chroniqueurs étrangers). Elle a noté les phrases, les idées qui l'intéressaient et en a fait une compilation :

« *Je me mettais au diapason de la Touraine.* »²³

Ce cheminement a permis de réaliser les ébauches de travail pour les futurs brainstormings avec toute son équipe.

b) Un collectif créatif

A la suite de ce travail introspectif sur l'identité de la Touraine, Régine Charvet-Pello a décidé de réunir un collectif autour de l'équipe de designers du cabinet. « [Avec une volonté constante d'être] *en phase avec son temps, avec son époque qui bouge, il faut savoir se remettre en question* [et donc choisir et mêler des avis et des expériences différentes] »²⁴. Les membres choisis, français et reconnus à l'international se sont baptisés : Ensemble(s) la ligne. Dans l'ordre alphabétique l'artiste Daniel Buren (« *car il sait travailler in situ. Il est celui qui prend l'espace à bras le corps et sait en exprimer le sens* »²⁵), le musicien et designer sonore Louis Dandrel (« *pour retranscrire la musique de la ville mais en évitant de faire un masquage sonore* »²⁶), le géographe Jacques Lévy (« *pour sa démarche en faveur de l'urbanité et sa connaissance des villes européennes* »²⁷), le spécialiste des mises en lumières Patrick Rimoux (« *pour rendre compte de l'épaisseur lumineuse de la région* »²⁸), le designer et créateur du TGV Roger Tallon (« *le père du design du transport français* »²⁹) et le chercheur en urbanisme Serge Thibault (« *pour sa vision territoriale, sa connaissance parfaite de la ville et le raccrochement à l'université* »³⁰). Tous ces acteurs ont signé un manifeste dans lequel

²² Déléguée à l'étude et à la préparation des questions concernant l'éducation.

²³ Régine Charvet-Pello, entretien réalisé le 24 mars 2011.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

ils exposaient leurs conceptions et leurs buts : la ligne de tramway créateur de paysage. A ce groupe est venu s'ajouter le savoir de Jean-François Basco, chercheur en sensoriel.

41. La notion de 4^{ème} paysage

Le collectif et Régine Charvet-Pello ont imaginé le tramway comme le 4^{ème} paysage de la Touraine. Faire l'amalgame entre la ligne de tramway et un territoire à part entière provient du fait qu'une ligne ne se résume pas à l'équipement et ses abords mais signifie une perméabilité de cinq cents mètres de part et d'autre. Par conséquent, un itinéraire de 15 kilomètres signifie un territoire de 15 km².

a) Définition

Le tramway vient donc se placer derrière les trois premiers paysages de la Touraine : la Loire, les jardins et enfin le patrimoine bâti. Le concept de ces paysages provient d'interrogations sur l'identité même de la Touraine en se basant sur le visuel affilié à ce territoire. La Touraine³¹, ancienne province de France traversée par la Loire et ses affluents (le Cher, l'Indre et la Vienne) et continué vers l'amont par la Creuse, est un ancien lieu de batellerie et de flottage. La Loire, véritable vivier de ces activités, est par ailleurs le plus long fleuve de France et s'étend sur plus de mille kilomètres. Telle une ouvrière, la Loire a façonné le territoire tant physiquement qu'économiquement. La ville de Tours s'est historiquement construite entre elle et le Cher. L'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco du Val de Loire qui traverse la Touraine a permis de mettre une nouvelle fois en lumière la richesse naturelle et architecturale de cette zone. Les nombreux espaces verts présents à la fois sur les bords de Loire comme au pied des châteaux témoignent de la qualité de conception des architectures de l'époque Renaissance ou bien de l'interaction des hommes sur la nature. Ces efforts ont été récompensés par le grand prix du fleurissement national en 2000, 2003 et 2006 ainsi que la médaille d'or au concours européen « Entente Florale »³² en 2008 décernés à la ville de Tours. Les châteaux de la Loire font par ailleurs partie de la longue liste du patrimoine bâti de la Touraine au même titre que les cœurs historiques des villes comme ceux de Chinon, Blois ou Tours.

b) Ses composantes

Cette identité déterminée, le groupe s'est attaché à en décrire les différentes facettes, de l'esthétique du tramway en lui-même à l'ensemble du mobilier urbain. Par la suite, les maîtres d'œuvre leur ont proposé les aménagements correspondants à ces préconisations. Le collectif est donc revenu sur l'intégration de cet équipement dans la ville (perception, signalisation...) et a établi la carte d'identité urbaine de celui-ci : la trace, l'onde, le reflet ainsi que l'œuvre urbaine.

- La trace, véritable empreinte du tramway avec son écartement constant entre les rails marquant l'unité de la ligne avait pour seul objectif de ne pas utiliser de gazon pour des impératifs de durabilité.

« La préférence porte sur les traitements minéraux, à même de faire échos aux rythmes aquatiques de la Loire, nous pouvons imaginer un tapissage aléatoire de matières d'origine locale que la lumière ferait vibrer. »³³

³¹ Elle tire son nom de la tribu des Turones, peuple gaulois qui a donné le nom de Tours.

³² Créé en 1975, à l'initiative de la France et de la Grande Bretagne, géré par l'Association Européenne du Fleurissement et du Paysage (AEFP), le concours est ouvert à tous les pays de l'Union Européenne.

³³ Cahier de recommandations et de préconisation, p56.

Au final, la plate forme du tramway sera végétalisée (enherbement, couvre-sol, sédums) au maximum mais se fera minérale dans les secteurs à forte densité avec des pierres naturelles pour le secteur sauvegardé et le grand axe nord-sud de la place de la Tranchée à la place Jean Jaurès, les autres sites se verront associé des textures coulées en béton.

- Il est nécessaire de marquer l'arrivée du tramway et son passage. L'équipement est comme un bateau qui induit des déplacements d'eau qui s'élèvent et se rabaissent appelés ondes. L'onde du tramway doit être matérialisée à l'aide d'animations sonores ou lumineuses.

- Le reflet est celui de la ville sur l'équipement. Recouvert d'un revêtement réfléchissant comme la surface de la Loire, celui-ci doit refléter les paysages qu'il traverse et donner à voir le 4^{ème} paysage. Cet aspect particulier sera réservé uniquement au tramway, aucun autre élément ne lui ressemblera.

« Sa coque vibre au rythme de la ville s'habillant des couleurs et lumières des lieux traversés »³⁴

Par ailleurs cette préconisation est une première technique pour Alstom qui communique constamment avec Régine Charvet-Pello pour approcher au mieux cette ambition.

- Les 15 km de tracé sont une œuvre urbaine animée imaginée par Daniel Buren. Célèbre et reconnu pour ses bandes noires et blanches (réalisées par exemple dans la cour d'honneur du Palais Royal à Paris et obtenu grâce à du ciment mélangé de marbre blanc et de marbre noir des Pyrénées), il a cultivé ses motifs sur l'équipement, les stations ainsi que sur certains lieux traversés.

«La séquence régulière des bandes s'adapte à l'architecture du véhicule. Au droit de chaque porte, nous posons un motif de 3 bandes noires et 4 bandes blanches de 8,7 centimètres. Les bandes se développent au delà du véhicule dans une seule direction. Elles prennent possession de l'espace sans la moindre digression. Si elles rencontrent un obstacle, elles le chevauchent ou le traversent mais jamais ne le contournent. »³⁵

c) Une consultation citoyenne

En ce qui concerne le nez du tramway, les designers de RCP ont proposé au public trois concepts et CitéTram les a soumis, via le site web du tramway, pour que les internautes puissent voter pour élire celui qu'ils préféreraient, même si la décision finale appartenait au SITCAT. Ces trois nez réalisables étaient en termes de coût identiques. Le public avait donc le choix entre :

- le curseur sur la ligne : avec sa forme d'une simplicité extrême et tout en rondeur, il s'inscrivait dans la continuité de la voie, accompagnant la trace avec un volume complémentaire.

- le belvédère mobile : son design au volume oblong proposait une interprétation contemporaine des premiers tramways, convenant davantage d'une architecture mobile que d'un véhicule.

- la sculpture dynamique : ce dernier design proposait à l'inverse des deux autres un style très minutieux sur le principe d'une enveloppe à facettes totalement déstructurée, offrant un nouvel emblème à la ville. Il faisait une allusion sans équivoque au

³⁴ Cahier du 4^{ème} paysage, p19.

³⁵ Ibid. p61.

« Monstre » de la place du Marché réalisé par le sculpteur lyonnais Xavier Veilhan, qui a également signé « le lion » de Bordeaux.



Figure 5: Les trois designs de nez soumis à l'avis du public

Source: www.geocaching.com

Au final c'est le curseur sur la ligne qui a remporté un maximum de suffrages et qui a été aussi choisi par le maître d'ouvrage. Il sera encadré de deux bandeaux de LED (diodes électroluminescentes) en alignement avec les rails. La lumière diffusée devra être un faisceau continu et les phares seront cachés à l'intérieur de ces bandeaux. Par ailleurs, l'essuie-glace sera sur le côté de ce nez.

d) Autour et à l'intérieur

Les vingt-neuf stations de la ligne ne seront pas toutes conçues sur le même modèle. La majorité d'entre-elles auront un dispositif symétrique classique. Afin de concilier l'intermodalité, les deux faces d'un même quai seront partagées par les tramways et les bus ou bien la station sera commune aux deux modes, ce qui impliquera des quais plus longs. D'autres seront « plantées » c'est-à-dire qu'elles seront végétalisées au sol et certaines auront le quai sans discontinuité de dénivellation avec le trottoir lorsque cela est possible. Celles dites « patrimoniales » dans le secteur sauvegardé auront aussi un traitement symétrique pour garder l'alignement de la rue Nationale (cf. annexe 4).

Toutes ces stations marqueront une jointure entre les leurs bandes noires et blanches dessinées au sol et celles de l'unité mobile quand le tramway marquera l'arrêt pour prendre les usagers. Le mobilier urbain conçu avec ces stations est composé d'un grand totem recouvert des bandes de Buren où se trouvera la billetterie et permettra de signaler la présence de la station. Dans le secteur sauvegardé, l'arrière des stations devrait être en forme de T et non d'équerre comme les autres du parcours. Il y a actuellement une discussion à propos de la couleur du mobilier car d'après le PSMV, une couleur réglementaire existe et interdit alors l'utilisation du rouge prévu au départ. D'un point de vue pratique, ces stations seront éloignées d'une distance moyenne de 530 mètres avec des intersections plus longues du fait de coupures naturelles (franchissement de la Loire et du Cher).

Du côté de l'aménagement intérieur, le tramway devra retrouver l'apparence d'une rue avec ses matériaux et ses couleurs. Le sol rappellera l'asphalte, la partie bois évoquera la tonnelle, le rouge la force des bâtiments. Comme dans la plupart des rues, les deux côtés auront des différences. Les sièges se présenteront sous forme de bancs, de plateaux ou de plate-formes de façon à répondre aux multiples temps de trajet.

42. Le tramway, un patrimoine de demain

Le futur tramway de l'agglomération tourangelle, définit comme le 4^{ème} paysage de la Touraine est par ailleurs considéré comme un nouveau patrimoine, un patrimoine de demain:

« Comme le patrimoine bâti, le tramway et ces équipements deviennent le patrimoine de demain au titre d'une seule et même œuvre urbaine animée. »³⁶

En se juxtaposant derrière les paysages du Val de Loire (Loire, jardins et patrimoine bâti), inscrit récemment au patrimoine mondial de l'Unesco, l'équipement et ses abords sont patrimonialisés dans leur définition même. Ils ne revêtent plus seulement un statut d'œuvre d'art, déjà difficile à qualifier et non négligeable par ailleurs, mais sont à même d'appartenir à un ensemble de biens qui témoignent pour les générations futures des savoir-faire du passé. A la question de savoir si cette dénomination est une vérité et/ou une volonté des acteurs qui travaillent pour l'image et le design du tramway, les réponses des personnes interrogées ont été unanimes :

« Le tramway peut complètement devenir un patrimoine du futur vivant. »³⁷,

« Oui absolument, le patrimoine de la Touraine car c'est une œuvre. »³⁸

Considérer le tramway comme un patrimoine avant qu'il n'ait été mis en circulation, ni même présenté aux habitants sauf dessins de synthèse et animations virtuelles lors du choix du nez, met en exergue une prise en considération de la notion de patrimoine qui pourrait être qualifiée d'osée. En effet, la vision la plus commune de ce terme renvoie à l'image du patrimoine monumental même si au niveau national la France lançait en 1980 la Mission du patrimoine ethnologique et qu'au niveau international, l'Unesco créait la convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel en 2003. Malgré ces « nouveautés », il demeure associé à une définition ainsi qu'à des principes. Le questionnement mis en œuvre ne remet pas en cause le « comment » mais plutôt un « pourquoi » le tramway doit-il devenir un élément du patrimoine. En effet, le capital patrimonial s'agrandit et l'accession d'un élément à ce statut ne revêt plus autant d'intérêt car tout peut devenir patrimoine si l'on se réfère à certaines interprétations (voir partie 3). Il est donc plus décisif de se questionner sur le pourquoi de cette accession et si la prise de décision des acteurs du tramway de prédire à cet équipement ce statut est en accord avec la définition même de ce qu'est le patrimoine.

Le choix de l'agglomération de Tours de réintroduire le tramway est le fruit d'un travail qui s'est étalé sur plus de vingt ans. Cette période a été synonyme de réflexion mais aussi d'apprentissage. Outre les évolutions techniques ainsi que celles en matière de politique transport (moins d'émissions de CO₂), ce sont de multiples exemples de réimplantation de lignes de tramways qui ont pu être étudiées, analysées et dont ont découlé des forces et des faiblesses. Les élus ont pu s'apercevoir que le design de l'équipement était prépondérant dans l'acceptation d'un tel projet et que son intégration dans la ville pouvait transformer l'image de celle-ci. L'exemple le plus démonstratif est le cas du tramway de Bordeaux qui fut la première ville à faire réaliser industriellement l'APS. Le bureau de design RCP a donc remporté le concours via un projet qui

³⁶ Les carnets de la ligne, prescriptions et recommandations pour le 4^{ème} paysage, version 2 du 30/09/09, p7.

³⁷ M. Alain Devineau, adjoint à l'urbanisme, entretien réalisé le 9 mars 2011.

³⁸ Mme. Régine Charvet-Pello, entretien réalisé le 24 mars 2011.

s'adaptait au plus près des caractéristiques du territoire dans lequel l'équipement doit circuler. La définition du 4^{ème} paysage répondait une demande particulière qui intégrait

« une pensée globale de l'intervention d'une ligne de tramway dans une ville. Une pensée globale créative, qui définissait une identité territoriale plutôt que de demander à tous les corps de métiers leurs visions qui pourraient se croiser. »³⁹

Pourtant, le projet préjuge du tramway comme un futur patrimoine sans pour autant donner de définition de ce terme. Seule une volonté de donner à Tours une véritable expression du XXI^{ème} siècle domine.

Le tramway qui circulera d'ici deux ans dans l'agglomération tourangelle aura donc été conçu pour Tours et avec l'histoire et les spécificités de la Touraine. Cette identité très marquée doit permettre à ce territoire de s'enorgueillir de ses richesses tant naturelles qu'architecturales mais aussi d'affirmer sa crédibilité en tant que grande ville française voire européenne (Tours a été classée en 2010 12^{ème} ville la plus compétitive et avec la meilleure qualité de vie en France⁴⁰). Les retombées d'un tel projet sont donc particulièrement attendues et seront vivement observées car sa place de 23^{ème} ville à réintroduire un tramway l'a met directement sur le devant de la scène.

³⁹ Mme. Régine Charvet-Pello, entretien réalisé le 24 mars 2011.

⁴⁰ Falga, Pierre, Feltin, Michel, « La revanche de la Province », L'Express, n°3074, 2 au 8 juin 2010.

PARTIE 3

UN FUTUR TRAMWAY

PATRIMOINE

Présager du devenir du tramway de Tours en tant que patrimoine pose la question de ce qu'est le patrimoine et amène nécessairement à revenir à l'essence même de cette notion. Par ailleurs, l'utilisation intempestive de ce terme au fil des années doit être expliquée et tend à déterminer les limites de cet usage si elles existent.

Dans une première partie nous aborderons les difficultés qu'il y a à définir le patrimoine puis nous verrons par la suite le paradoxe qu'entretient le design de l'équipement avec cette désignation. Nous nous attacherons à analyser les liaisons faites entre œuvres d'art et tramways et nous tenterons de commenter l'introduction massive de regards d'artistes dans les villes. Enfin, nous verrons que le transport n'est plus qu'utilitaire et voit sa dimension aller irrémédiablement vers des considérations esthétiques.

1. Un patrimoine énigmatique

Si la notion de patrimoine est aujourd'hui mondialisée, sa définition a pourtant changé selon les époques. De la désignation de monument historique à celle de patrimoine, le temps et ses événements sont à l'origine de cette transformation lexicale.

10. Une notion évolutive

a) Naissance de la notion de patrimoine

Du latin *patrimonium*, dont la racine *pater* signifie père, le patrimoine désigne le

« bien d'héritage qui descend, suivant les lois, des pères et mères à leurs enfants. »¹

Jusqu'à la Renaissance, les hommes préservent et conservent selon leur bon vouloir leur patrimoine personnel. Cependant, le Quattrocento en Italie marque une rupture avec ces habitudes. La redécouverte et l'admiration des vestiges de l'Antiquité donnent à réfléchir à la valeur de ces objets, l'esthétisme prenant le pas sur l'historicité. La ville de Rome représente à cet égard un cas privilégié par le nombre et la qualité de ses vestiges antiques dont beaucoup demeuraient intacts à la fin du Moyen-âge. La Renaissance aura lieu un siècle plus tard dans les pays voisins à l'instar de la France. Qu'il s'agisse de bâtiments ou d'objets transmis par les Romains ou d'autres peuples de l'Antiquité, ceux-ci sont nommés sous l'appellation « antiquités » et ceux qui s'appliquent à les étudier « antiquaires ».

Sous l'influence des Lumières qui ont mis en évidence l'intérêt de redécouvrir l'héritage de la Nation, la révolution française de 1789 a eu une influence décisive sur l'évolution du concept de patrimoine. En effet, la prise de conscience patrimoniale associée aux destructions anarchiques (les monuments étaient très menacés par leur connotation symbolique attachée à la monarchie ou à l'Église) aboutissent à la volonté de préservation des bâtiments remarquables. La notion de patrimoine devient alors extrêmement utilisée et connaît un sens public avec la nationalisation des biens du clergé par l'Assemblée nationale constituante le 2 novembre 1789. La nation se doit dorénavant de conserver les bâtiments et les œuvres d'art anciennement possession de l'Église.

L'Abbé Grégoire² fait partie des premiers à vouloir sauvegarder les édifices témoignant du passé. Pour cela, il stigmatise ceux qui s'attachent à les détruire et les appelle les « vandales ». Il donne une définition du patrimoine proche de la conception actuelle :

« [les monuments] doivent être protégés en vertu de l'idée que les hommes ne sont que les dépositaires d'un bien dont la grande famille a le droit de vous demander des comptes ».³

De plus, il crée le « musée des Monuments français » aux Petits Augustins à Paris pour y entreposer et préserver des parties de certains édifices. Dans le même temps, la Convention crée à Paris le premier « Conseil général des Bâtiments civils » qui a pour

¹ Littré, entrée patrimoine.

² Henri Jean-Baptiste Grégoire, né en 1750 et mort en 1831 à Paris. Prêtre catholique et homme politique français, il fut l'une des figures emblématiques de la Révolution française.

³ Convention nationale. Instruction publique. Rapport sur les destructions opérées par le Vandalisme, et sur les moyens de le réprimer, séance du 14 fructidor l'an second (31 août 1794).

activité la gestion des propriétés confisquées suite à la Révolution. Par ailleurs, le terme patrimoine disparaît peu à peu du vocabulaire en raison de son ambiguïté.

Napoléon prend le contrôle du pays en 1799 et implante des musées dans toute la France qu'il enrichit avec ses prises de guerre. Toutefois, cette initiative est remise en cause par Quatremère de Quincy⁴ en 1816 qui souhaite la fermeture de ces établissements et obtint finalement celle du musée des Monuments français.

Sur fond d'engouement des romantiques pour le Moyen âge et notamment Victor Hugo (avec ses ouvrages tels que *Pamphlets pour la sauvegarde du patrimoine, guerre aux démolisseurs!* ou bien *Notre-Dame de Paris*,

« *Conservons les monuments anciens ; inspirons à la nation l'amour de l'architecture nationale.* »⁵)

L'opinion publique est sensibilisée à la préservation des monuments qui l'entoure. En 1819, le terme de Monuments historiques apparaît avec l'octroi d'un crédit spécifique dans le budget du ministère de l'Intérieur. Cependant, c'est à partir de 1830, sous Louis-Philippe, que se met en place une véritable politique patrimoniale et que des historiens sont chargés de reconstituer une histoire nationale. Guizot, alors député et ministre de l'Intérieur, nomme le premier Inspecteur des Monuments Historiques : Louis Vitet. Ce dernier passe le relais à Prosper Mérimée en 1832 qui va beaucoup voyager dans tout le pays et effectuer des relevés des bâtiments remarquables nécessitant une protection. Il obtient le premier budget de restauration en 1856 et réussit à démontrer que la sauvegarde du patrimoine est un enjeu économique et social. Entre temps, en 1837, la commission des monuments historiques a été créée. Celle-ci doit analyser les monuments classés dans l'inventaire qui vient d'être lancé, en y apportant un regard scientifique et technique. En 1840, Mérimée dresse une liste de 934 monuments à restaurer. Cependant cette liste n'est pas exhaustive et n'a aucun pouvoir pour être appliquée si les propriétaires refusent de faire restaurer leurs monuments. D'un point de vue législatif les architectes aptes à pratiquer ces restaurations doivent être spécialisés mais il n'existe alors aucune école dédiée à cette formation.

L'architecte Viollet le Duc succède à Mérimée et sera le premier à établir un véritable système de restauration :

« *Restaurer un édifice, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné* »⁶

Au XIX^{ème} siècle, les bâtiments bénéficiant de restaurations sont pour la très grande majorité d'origine médiévale (châteaux, chapelles, églises, cathédrales et abbayes notamment). Les autres sont principalement gallo-romains (arènes de Nîmes, pont du Gard, théâtre d'Orange).

Jusqu'en 1882, l'Etat s'attèle à débloquent des fonds spécifiques pour les institutions en charges des Monuments historiques. Ceux-ci sont veillés par des architectes diocésains dirigés par trois architectes généraux qui deviendront par la suite Architectes des Bâtiments de France. La première loi de classement des monuments historiques d'intérêt national est proclamée en 1887 et la loi de 1906 instaure le principe de protection des

⁴ Antoine Chrysostome Quatremère, dit Quatremère de Quincy, né le 21 octobre 1755 à Paris où il est mort le 28 décembre 1849, est un archéologue, philosophe, critique d'art et homme politique français. Il a écrit un des premiers dictionnaires d'architecture de l'Encyclopédie méthodique.

⁵ Préface de *Notre Dame de Paris*.

⁶ *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^{ème} au XVI^{ème} siècle* Tome 8, « Restauration ».

sites et des monuments naturels d'intérêt artistique. La notion de patrimoine s'émancipe donc au profit de préoccupations environnementales.

La loi déterminante est celle du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques. Cette législation confirme la centralisation, l'unité et la cohérence de la politique française de conservation de ces monuments, qui se voit dotée de moyens d'actions propres. Elle a fait figure de modèle dans des pays où l'Etat était moins prépondérant et la décentralisation traditionnelle (Allemagne, Italie). Elle indique que sont susceptibles d'être classés ou inscrits au titre de monuments historiques

« les immeubles dont la conservation présente du point de vue de l'histoire ou de l'art un intérêt public (art 1^{er}) », « les immeubles ou parties d'immeubles publics ou privés qui, (...) présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation (art 2) »

La loi de 1930 fixe la protection des monuments naturels et des sites, dont la conservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Elle s'appuie très largement sur les modes de protection appliqués aux monuments de 1913 : le classement plus contraignant et l'inscription.

Il convient de souligner ici la confusion faite entre monuments et monuments historiques dont les définitions ont pu s'entremêler au fil de l'histoire et qui ont encore davantage perdu de leur signification par la suite, mais cela sera traité ultérieurement.

« Un monument est un artefact construit par un groupe d'humain quelle qu'en soit l'importance (famille, clan, cité) afin de se remémorer et de commémorer les individus et les événements, les rites et les croyances qui fondent conjointement leur généalogie et leur identité. »⁷

A l'inverse, le monument historique

« n'est pas un artefact intentionnel, création ex nihilo d'une communauté humaine à des fins mémoriales. Il ne s'adresse pas à la mémoire vivante. Il a été choisi dans un corpus d'édifices préexistants en raison de sa valeur pour l'histoire et/ou sa valeur esthétique »⁸

b) Le patrimoine urbain

Au fil du temps et essentiellement sous l'impulsion de trois protagonistes, le corpus des monuments historiques s'élargit et la notion de patrimoine urbain apparaît, la ville devenant un concept et l'urbanisme une discipline (Cerdà).

Dès les années 1840, John Ruskin fut l'un des premiers à s'élever contre les destructions dictées par la révolution industrielle anglaise en militant pour la préservation des cités européennes historiques comme Oxford ou Florence. Il désirait promouvoir les architectures domestiques et vernaculaires et s'opposait à toute métaphore du présent. Dans son ouvrage *les Sept Lampes de l'Architecture*, il assimile l'architecture à un être humain qu'il faut soutenir (en le restaurant le moins possible) mais qu'il faut aussi laisser mourir.

En Autriche Camillo Sitte conçoit la ville et les quartiers anciens comme des ensembles historiques dont l'usage est périmé et qui n'ont dorénavant plus d'intérêt. Il analysa in

⁷ Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, entrée monument, p492.

⁸ Choay, Françoise, *Le patrimoine en questions*, pVII.

situ des dizaines de villes anciennes, notamment les modes de construction et d'organisation de l'espace public pour essayer d'en tirer des règles pour les constructions à venir. Si son objectif n'était pas de préserver, il demeure de son travail l'origine d'une conservation muséale des villes historiques.

A partir de 1913, en Italie, Gustavo Giovannoni substitue au concept d'architecture domestique celui d'architecture mineure et fait de la ville historique un monument historique à part entière. Il soumet déjà les particularités de ces tissus anciens dans les documents d'urbanisme et est le premier à avoir réalisé la valeur sociale du patrimoine urbain ancien qui doit dicter une intégration avec le reste de la ville. Il perçoit que les villes traditionnelles sont en cours de désintégration au profit d'une urbanisation généralisée et diffuse mais il pense que les quartiers et les centres historiques sont réappropriables à certaines conditions dont le renoncement à toute vocation de centralité unique par exemple. Le terme de « patrimoine urbain » est proposé en 1931 dans son ouvrage *Vecchie città ed edilizia nuova*.

Sous l'égide de la Société des Nations (SDN) se tient à Athènes en 1931 la première conférence internationale sur la conservation artistique et historique des monuments. Celle-ci met en avant les préoccupations de protection et de conservation des monuments d'art et d'histoire et a réuni pour cela des spécialistes, tous d'origine européenne comme les pays participants, de façon à poser le problème et à examiner certains de ses aspects. Si aucune nouvelle définition de monument historique n'est à l'ordre du jour, cette réunion marque sensiblement la prise de conscience européenne du patrimoine.

c) Un patrimoine qui s'affirme

Au lendemain de la seconde Guerre Mondiale commence une réflexion anglaise sur l'ouverture typologique du patrimoine. Selon Françoise Choay:

« l'apport le plus considérable de nouveaux types est dû à la traversée du mur de l'industrialisation et à l'annexion par la pratique conservatoire de bâtiments de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et du XX^{ème} siècle relevant, en partie ou en totalité, de techniques constructives nouvelles : immeubles d'habitation, (...) banques, usines, hangars(...). »⁹

L'arrivée de la notion de patrimoine industriel¹⁰ permet une mise en exergue de la contemporanéité de la notion même de patrimoine. Dans un principe de passé toujours plus proche du présent, les construits sont le reflet d'une évolution des techniques de construction mais aussi des mœurs. Ainsi, si ces bâtiments sont récents relativement à ceux que l'on protégeait auparavant (châteaux, églises...), ils n'en représentent pas moins eux aussi une trace des changements opérés : exode rural et industrialisation des chaînes de production.

En France, il faut attendre 1964 pour voir s'appliquer la loi Malraux du 4 août 1962 qui marque un progrès continu depuis la protection des monuments historiques isolés à la préservation de quartiers anciens tout entiers, la surveillance des abords des monuments historiques instituée en 1943 marquant le milieu de cette évolution (création des périmètres de 500 mètres autour des monuments historiques classés ou inscrits). Les

⁹ Choay, Françoise, *l'Allégorie du Patrimoine*, p155.

¹⁰ La France a créé une section du patrimoine industriel de la Commission supérieure des monuments historiques en 1986.

secteurs sauvegardés nouvellement créés étaient le moyen de réagir dans l'urgence face aux rénovations massives des centres urbains entreprises à partir des années cinquante comme le plan Voisin de Le Corbusier qui proposait de raser le tissu des vieux quartiers de Paris remplacé par des gratte-ciel standards.

En 1964, la deuxième conférence internationale des architectes et des techniciens des monuments historiques se réunit à Venise à l'initiative de l'Unesco. Tous les états représentés sont européens à l'exception du Mexique, du Pérou et de la Tunisie. Ils adoptent ensemble la Charte de Venise en 1965 qui définit alors la notion de monument historique dans son article premier :

« La notion de monument historique comprend la création architecturale isolée aussi bien que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelle. »¹¹

Le terme de monument historique prédomine alors encore sur le plan lexical mais le spectre du patrimoine se fait ressentir, notamment celui du patrimoine urbain. La même année, la France créait le Service de l'inventaire du Patrimoine.

Suite à l'élargissement européen de la notion de monument historique, la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel élaborée par l'Unesco en 1972 entérine définitivement les notions de monument et de monument historique au profit de celle de patrimoine. A cette date est reconnu le patrimoine comme :

« l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir »¹²

Les définitions accordées distinguent alors patrimoine culturel et patrimoine naturel. Leur contenu ainsi que le processus d'inventaire rendent compte du modèle européen et plus particulièrement de celui français avec la loi de 1913 :

« Aux fins de la présente Convention sont considérés comme « patrimoine culturel » :

Les monuments : œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,

Les ensembles : groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,

Les sites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique. »¹³

¹¹ Charte Internationale sur la Conservation et la Restauration des Monuments et des Sites.

¹² Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel 1972.

¹³ Ibid. Article 1^{er}.

« Aux fins de la présente Convention sont considérés comme « patrimoine naturel » :

Les monuments naturels constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique,

Les formations géologiques et physiographiques et les zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation,

Les sites naturels ou les zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle. »¹⁴

Le caractère exceptionnel semble donc être de mise pour figurer sur la liste du patrimoine mondial qu'il soit culturel ou naturel. Néanmoins les précisions données pour juger des critères qui traduisent l'exception ne sont pas écrites car il revient au Comité de les définir (Article 11.5). En conséquence, le Comité du patrimoine mondial a défini en 2008 six critères spécifiques par rapport auxquels les biens proposés sont étudiés ; pour être inscrit, un bien devra répondre à l'un au moins des six critères et au critère d'authenticité (cf. Annexe 5). Quatre-vingt pays appartenant aux cinq continents signent cette convention, mondialisant ainsi le patrimoine.

La notion de patrimoine a donc évolué au fil des siècles, passant du statut de monuments/monuments historiques à celui englobant de patrimoine mondial. (En France l'obsolescence du terme monument historique est signifiée en 1998 lorsque la Direction des Monuments historiques devient la Direction du patrimoine).

Depuis les années soixante, l'héritage ne cesse de s'accroître par l'annexion de nouveaux types de biens aussi bien d'un point de vue chronologique que géographique. Cette évolution marque l'instabilité de ce terme qui se modifie visiblement au fil des conceptions théoriciennes élaborées à différentes époques. Par ailleurs, l'arrivée plus ou moins régulière de « membres » sur la liste du patrimoine mondial établie par l'Unesco pose la question des limites qui peuvent être attribuées à cette notion.

¹⁴ Ibid. Article 2.

11. Une notion complexe

Comme nous venons de le voir la définition du patrimoine s'est étoffée au fil des siècles en prenant le parti que de plus en plus de choses pouvait être mis sous cette appellation. Pourtant et malgré les conventions internationales récentes, ce terme n'est pas maîtrisé par tous en raison de limites très difficiles à déterminer et très changeantes selon les époques. Par ailleurs, le patrimoine est associé à des valeurs qui sont bien souvent omises dans l'utilisation du terme. S'assurer du devenir patrimonial du tramway met en évidence des décalages d'appréciation de la notion et permet dans le même temps de revenir davantage sur le patrimoine tel qu'il est compris au XXI^{ème} siècle.

a) Un patrimoine illimité

L'évolution constante du terme de patrimoine a été liée aux découvertes archéologiques et scientifiques de l'environnement qui nous entoure. Les conflits, les guerres ou bien l'industrialisation ont modifié l'espace et ont nécessairement entraîné une sorte de tri inévitable qui a amené les hommes à se poser la question de ce qu'il était nécessaire de garder ou non.

L'intégration de la nature (faune et flore) parmi les biens patrimoniaux s'est généralisée au XX^{ème} siècle où elle s'est avérée être une conséquence directe de la prise de conscience écologique née aux Etats-Unis. Ces derniers ont en effet été les premiers à considérer les richesses naturelles avant même le bâti en établissant des mesures de protection spécifiques telles que les réserves ou les parcs (Yellowstone en 1872). Ils mettent en place le National Environmental Policy Act (NEPA), signé en 1970 par Richard Nixon, dont l'objectif est « *d'encourager une harmonie productive et enrichissante entre l'homme et son environnement* ». Il s'agit du premier texte législatif définissant la politique environnementale américaine en introduisant la notion d'étude d'impact. De plus, il impose la création d'un Council on Environmental Quality (CEQ).

La France a suivi ce mouvement et l'extension de la notion de patrimoine à l'environnement au sens de nature est consacrée par la décision de créer le Ministère de l'Environnement en 1971. S'ensuit alors des mesures de protection aussi élaborées que son homologue culturel : conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (1975), ZNIEFF¹⁵ (1976), ZPPAUP (1983)...

Dans son engagement en faveur de la diversité culturelle et par implication de sa sauvegarde, l'Unesco s'est engagé dans un élargissement de sa vision de la culture. En 1982, l'organisme définit la culture ainsi :

« Dans son sens le plus large, la culture peut aujourd'hui être considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuels et affectifs, qui caractérisent une société ou un groupe social. Elle englobe, outre les arts et les lettres, les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances. »¹⁶

Cette vision appelle donc à se soucier davantage de biens dits immatériels (traditions, croyances), même si cette appellation n'est pas encore utilisée, qui se transmettent pour

¹⁵ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

¹⁶ Déclaration de Mexico sur les politiques culturelles. Conférence mondiale sur les politiques culturelles, Mexico City, 26 juillet - 6 août 1982.

une grande majorité de vive voix ou par imitation et qui implique alors une fragilité voire une disparition à court terme (trésors humains vivants japonais reconnus à partir de 1950). En effet, le phénomène de mondialisation et sa circulation des flux et des informations s'accordent à homogénéiser les cultures. Cette définition est suivie d'actes puisque trois ans plus tard, l'Unesco recommande lors de sa Conférence générale la protection des cultures traditionnelles¹⁷.

Peu à peu l'Unesco a pris conscience du danger qui pouvait peser en dehors des objets classés ou inscrits dans sa liste débutée en 1972. En 1992, l'organisation adjoint à sa liste du patrimoine mondial une liste Mémoire du monde qui recense les collections documentaires d'intérêt universel appelé alors patrimoine documentaire : Affaire pénale n° 253/1963 (l'État d'Afrique du Sud contre N. Mandela et autres), Déclaration des droits de l'homme et du citoyen (1789-1791)... Si cette entrée considère encore du matériel elle touche néanmoins à une autre sphère des biens qui nous entourent.

En 1997, la notion de patrimoine oral et immatériel de l'humanité fait son apparition. Le Programme de Proclamation des chefs-d'œuvre du patrimoine oral et immatériel de l'humanité, adjoint à cette nouvelle notion, instaure une distinction internationale conçue comme une première mesure immédiate pour faire connaître et mettre en valeur la diversité du patrimoine immatériel à travers le monde. Ce patrimoine peut s'exprimer sous deux formes :

« dans une forme d'expression culturelle à récurrence régulière comme les représentations musicales (...) ou d'autres festivités diverses »¹⁸

« dans un espace culturel définit comme un lieu concentrant des activités culturelles populaires et traditionnelles mais également comme un temps caractérisé généralement par une certaine périodicité ou par un événement (...) »¹⁹

La première liste fut établie en 2001 et devait être complétée tous les deux ans. Avec la proclamation de 2005 on dénombrait au total 90 exemples exceptionnels du patrimoine.

En 2003, la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel est adoptée mettant ainsi à complète égalité le patrimoine matériel et immatériel. Cette convention le définit de la façon suivante :

« On entend par "patrimoine culturel immatériel" les pratiques, représentations, expressions, connaissances et savoir-faire - ainsi que les instruments, objets, artefacts et espaces culturels qui leur sont associés - que les communautés, les groupes et, le cas échéant, les individus reconnaissent comme faisant partie de leur patrimoine culturel. Ce patrimoine culturel immatériel, transmis de génération en génération, est recréé en permanence par les communautés et groupes en fonction de leur milieu, de leur interaction avec la nature et de leur histoire, et leur procure un sentiment d'identité et de continuité, contribuant ainsi à

¹⁷ La culture traditionnelle et populaire est l'ensemble des créations émanant d'une communauté culturelle fondées sur la tradition, exprimées par un groupe ou des individus et reconnues comme répondant aux attentes de la communauté en tant qu'expression de l'identité culturelle et sociale de celle-ci, les normes et les valeurs se transmettant oralement, par imitation ou par d'autres manières. Ses formes comprennent, entre autres, la langue, la littérature, la musique, la danse, les jeux, la mythologie, les rites, les coutumes, l'artisanat, l'architecture et d'autres arts.

¹⁸ Proclamation des chefs-d'œuvre du patrimoine oral et immatériel de l'humanité, Guide pour la présentation des dossiers de candidatures, p6.

¹⁹ Ibid.

promouvoir le respect de la diversité culturelle et la créativité humaine. Aux fins de la présente Convention, seul sera pris en considération le patrimoine culturel immatériel conforme aux instruments internationaux existants relatifs aux droits de l'homme, ainsi qu'à l'exigence du respect mutuel entre communautés, groupes et individus, et d'un développement durable. »²⁰

Pour cela deux listes sont établies :

- Une liste pour la sauvegarde d'urgence pour laquelle les états proposent des éléments qui leur semblent d'un intérêt particulier pour les communautés qui en sont porteuse et qui désirent attirer l'attention de la communauté internationale pour qu'ensemble ils agissent pour sa sauvegarde rapide,
- une liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité. Celle-ci vise à promouvoir et à attirer l'attention sur des éléments qui ne courent pas de risque mais qui représentent quelque chose d'important pour les communautés qui en sont porteuse. Elle vise à interpeller les générations futures pour lesquelles se fassent les messagers de demain.

L'émancipation de la notion de patrimoine a donc été très rapide ces quarante dernières années rapportées au temps de prise en considération du patrimoine dit matériel. Pourtant et bien que sur le principe la sauvegarde d'un maximum de biens soit le plus important, les limites de la notion peuvent paraître floues et surtout encore discutables. L'extension des critères et leur interprétation toujours plus large peuvent obliger à avoir une approche négative du patrimoine en se questionnant sur ce qui n'est pas patrimonialisable. La récente inscription de la gastronomie française par exemple au patrimoine mondial culturel immatériel alors que la France est un des pays où l'on mange le plus de pizza amène à se demander quelle communauté élitiste est porteuse d'une telle tradition au nom de tous les Français. Le débat grandissant sur la possible inscription de la corrida suscite de virulentes oppositions d'autant qu'il s'agit d'une activité dénoncée par de nombreuses associations militantes pour le droit des animaux. Outre ces exemples un peu caricaturaux, le futur tramway de Tours met en évidence un oubli des valeurs ou des critères que porte le patrimoine.

b) Les valeurs du patrimoine

Les valeurs que l'on attribue au patrimoine ont évolué entraînant ainsi un changement de prise en considération. L'évolution même de la notion se rapproche de la façon dont on évalue ces valeurs mais sans les mettre de côté totalement.

La première valeur du patrimoine est une valeur nationale, fondamentale en soi car c'est celle qui au moment de la Révolution marque la prise de conscience collective faisant passer le patrimoine de la famille à celui de la nation. La nation devient alors entièrement responsable de lui.

Le patrimoine a aussi une valeur de savoir, d'apprentissage de l'histoire nationale. Cette histoire se lit à travers les techniques utilisées, les matériaux, les formes... Les châteaux forts et leurs églises nous rappelleront l'époque féodale et ses chevaliers quant aux usines ou fabriques, elles retracent les activités industrielles du XX^{ème}. On comprend alors mieux comment vivaient nos ancêtres et par la même occasion les événements auxquels ils pouvaient être confrontés. Le patrimoine a une vocation symbolique, il ne faut pas le prendre pour une version parfaite d'une époque à un instant « t ». Qu'il

²⁰ Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, Article 2.

s'agisse de monuments historiques ou bien d'ensembles, les aléas du passé ont fait leur travail et il se peut que l'inscription ne vise uniquement ce qui n'a pas été détruit, sans se poser davantage de questions. Le secteur sauvegardé de Tours comprend notamment des îlots qui furent totalement détruits par les bombardements allemands et italiens de juin 1940. Reconstitués à l'identique tout comme le pont Wilson, cela ne posa pas plus de problème de les inclure dans le secteur sauvegardé lorsque celui-ci fut instauré en 1973. La reconnaissance d'un savoir adjoint au patrimoine implique insidieusement aussi une valeur affective. Lorsque les personnes s'approprient le patrimoine, un sentiment de fierté et d'affection en découle qui accentue d'autant plus leur volonté de le préserver.

Après les valeurs cognitives vient la valeur économique qui supplante aujourd'hui les autres. En effet, le patrimoine reste un modèle inégalable d'inspiration pour produire ou reproduire. Ainsi

« [les] hommes ont besoin du témoignage d'autres hommes et chaque époque puise dans celles qui l'ont précédée les émotions qui lui permettront de créer et de fabriquer »²¹.

Cette valeur est aussi ancienne que le souci de préservation puisque l'Abbé Grégoire notait déjà que :

« les arènes de Nîmes et le pont du Gard ont peut être plus rapporté à la France qu'ils n'avaient coûté aux Romains »²².

Alexandre de Laborde²³ fait publier en 1816 la liste des monuments recensés et les range d'une manière chronologique. Avec cette publication naît le tourisme culturel car en attirant l'attention sur des lieux particuliers apparaît simultanément le besoin de les découvrir. Les érudits commencent alors à organiser les premières excursions qui ne se sont jamais arrêtées depuis : tout monument inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco voit en effet sa fréquentation augmenter très nettement, sans oublier les commerces et autres boutiques qui s'associent à ce succès commercial. Le prix du tourisme mondial (World Tourism Award), notamment sponsorisé par la chaîne hôtelière Corinthia Hotels, remis en 2008 à l'Unesco en est une parfaite illustration.

En France, ce processus économique patrimonial a pris son essor dans les années 80 lorsque le ministre du Tourisme, Jean-Jacques Descamps, déclare le 9 septembre 1986 :

« Notre patrimoine doit se vendre et se promouvoir avec les mêmes arguments et les mêmes techniques que celles qui ont fait le succès des parcs d'attraction »

Le patrimoine est ainsi devenu un produit de consommation au même titre que les autres, star de l'industrie culturelle et soumis à la bienveillance du Ministère de la culture et de la communication. Françoise Choay manifestait l'exploitation de nouveau secteur économique de la façon suivante :

« A leur tour, les monuments et le patrimoine historiques acquièrent un double statut. Œuvres dispensatrices de savoir et de plaisirs, mises à la

²¹ Greffe, Xavier, *La valeur économique du patrimoine*, p11.

²² Grégoire, 1er rapport, p182.

²³ Alexandre de Laborde, comte de l'Empire, est un archéologue et homme politique français, né à Paris en 1773 et mort dans la même ville en 1842.

disposition de tous ; mais aussi produits culturels, fabriqués, emballés et diffusés en vue de leur consommation. »²⁴

La quatrième valeur attribuée au patrimoine est la valeur artistique. Celle-ci est très difficile à définir et à expliquer car l'art est un domaine qui requiert des compétences spécifiques et fait appel à l'esthétique, notion particulièrement subjective. Une explication voire une remise en cause de cette valeur n'a jamais été vraiment d'actualité, seul l'intérêt pédagogique des chefs d'œuvre, pour la formation des artistes a été abordé.

Maintenant que les valeurs du patrimoine ont été explicitées, il convient d'analyser si le tramway de l'agglomération de Tours y répond. Tout d'abord, il est difficilement concevable de considérer que ce tramway, comme tous les autres par ailleurs, puissent évoquer une valeur nationale. La nation ou en d'autres termes les Français ne reconnaissent pas, ou pas encore du moins, que cet équipement soit le bien de tous. Chaque agglomération qui choisit de mettre en circulation un tramway a pour objectif de répondre aux besoins croissants de mobilité de sa population. Il n'y a pas dans ses considérations d'intérêt à couvrir la demande des habitants extérieurs à ce territoire. Il s'agit alors de posséder son propre équipement, travaillé avec les spécificités de son agglomération et non pas d'avoir un modèle standard qui sera mis en circulation dans n'importe quelle ville du pays ou à l'étranger. Ce « chauvinisme » à l'échelle locale va à l'encontre même d'une quelconque vision commune de partage d'un bien.

Cependant, d'après Régine Charvet-Pello, la localisation même de Tours en Touraine peut aller dans le sens contraire de cette démonstration. En effet, l'écrivain américain Henry James a écrit en 1884 dans un de ses ouvrages :

« Normandy is Normandy, Burgundy is Burgundy, Provence is Provence; but Touraine is essentially France »²⁵.

James voit donc dans cette région tous les spécificités françaises telles qu'elles pouvaient être conçues à cette époque et même pour certaines encore de nos jours: anciennes traditions religieuses, d'architecture (châteaux), culinaires (vins en particulier), les paysages des bords de Loire témoins de nombreux événements de l'histoire du pays... Cette vision de la Touraine est l'une des raisons pour lesquelles Régine Charvet-Pello a souhaité réunir un collectif de personnalités françaises de renom connus à l'international de façon à ce qu'ils donnent une image de la France dans chacun de leurs domaines de compétence.

« si la Touraine c'est la France, il faut donner une image locale, nationale, globale et avec les valeurs de la France. »²⁶

Mais il paraît un peu approximatif de se fier à la vision d'une seule personne et ce il y a plus de deux siècles. La vision d'Henry James fait la part belle aux stéréotypes engendrés par l'évocation de la France à l'étranger. L'argument visant à donner au tramway qui circule en Touraine une valeur nationale ne peut être justifié uniquement par cet exemple.

En matière de valeurs cognitives, le tramway de l'agglomération tourangelle ne fait pas appel à une technique révolutionnaire comme l'avait initié Bordeaux avec l'alimentation par le sol. Le matériel roulant Citadis a déjà été testé dans de nombreuses villes et toute

²⁴ Choay, Françoise, *Allégorie du patrimoine*, p157.

²⁵ James, Henry, *A Little Tour in France*, p7.

²⁶ Régine Charvet-Pello, entretien réalisé le 24 mars 2011.

sa technologie est bien rôdée. Cependant, deux choix doivent attirer l'attention : le revêtement miroir d'eau, une première pour Alstom qui doit faire en sorte que la réflexion soit à la fois esthétique et sécuritaire (reflet des phares de voitures) et les deux bandes le long du nez, incrustées de LED servant de phare, qui n'ont jamais été réalisées auparavant et font office de prouesse technologique, deux innovations que l'on peut qualifier « d'esthétiques ». Cependant, ces innovations ne sont pas distinguables par un non-initié contrairement à l'APS de Bordeaux qui est clairement visible. Cette technologie a de plus fait des émules partout en France comme à l'étranger et a marqué l'histoire des tramways, ce qui n'est pas encore prévisible pour le cas de celles du tramway de Tours qui sont difficilement réutilisables sans design similaire.

Mais ce qui semble le plus à retenir voire à perpétuer est le mode d'appel d'offre choisi par la communauté d'agglomération de Tours. Son choix de vouloir obligatoirement une équipe sur ce projet et qui de plus s'attachera non pas à réfléchir sur l'équipement en lui-même mais à toute la ligne est une véritable nouveauté dans la politique en matière de transport. Comme précédemment, cette particularité n'est pas appréciable par un profane mais elle demeure une réelle avancée dans la considération de la mobilité qui n'est plus vue seulement comme le fait d'aller d'un point à un autre le plus vite possible mais qui donne une identité à un matériel roulant et son environnement immédiat.

Sur le plan économique, le tramway réalisé entre autre par de grands noms tels que Daniel Buren ou Roger Tallon a déjà suscité l'intérêt de nombreux médias à l'instar de Ville Rail & Transport qui a consacré un numéro hors série au tramway de Tours. Ce pouvoir d'attrait est d'ailleurs une volonté affichée par Jean Germain qui n'a pas caché son envie de voir le tramway comme une future attraction :

« Ce tramway, avec son côté esthétique, sera aussi une attraction touristique. Regardez Montpellier, avec son tramway, avec les fleurs. Il y a des gens qui y vont uniquement pour le voir. C'est une œuvre et ce que l'on veut faire avec le design RCP et Buren. »²⁷

Cette attraction est un gage de la venue de touristes qui auront alors l'occasion de consommer sur place et de générer pourquoi pas une nouvelle économie pour le territoire.

En ce qui concerne l'artistique, nul doute qu'avec la présence des célèbres bandes de Buren on ne puisse que s'incliner devant le fait accompli : un artiste réalise des œuvres d'art ! La conception d'art dans la ville et plus spécialement en tant que partenaire des tramways sera explicitée plus tard dans la démonstration.

Nous avons vu précédemment que définir le patrimoine était une chose difficile et finalement plutôt dictée par les conventions mondiales de l'Unesco. Sans remettre en cause leurs actions en matière de sauvegarde, il paraît justifiable de se poser la question du jusqu'où est-il possible de voir s'étendre les limites du patrimoine et quand bien même un tramway répondrait à ses valeurs classiques serait-il concevable de le voir devenir patrimoine avant même sa mise en circulation.

²⁷ Interview de Jean Germain dans la Nouvelle République du 15/09/2010.

2. Un patrimoine paradoxal

Le changement de statut du commun au patrimoine est donc devenu plus ordinaire ces dernières années. Le terme semble s'être peu à peu démocratisé et fait dorénavant partie des éléments courants du vocabulaire. Paradoxalement, si le patrimoine se médiatise le tramway de Tours qui doit en devenir un doit aussi se faire discret.

20. Une patrimonialisation accélérée

En prenant conscience que rien ne peut être considéré comme un acquis, qu'une espèce animale peut disparaître si rien n'est fait dans la prochaine décennie ou que les ressources fossiles sont limitées entre autre, la société s'est mise à réfléchir à comment garder un maximum de choses en un minimum de temps. L'élargissement de ces choses à préserver et à protéger à peu à peu contribué à rendre la notion de patrimoine plus « commune ».

Le patrimoine peut alors être rapproché de la notion de développement durable. Avec un décalage d'une dizaine d'années dans leur prise de position, le patrimoine qui s'est imposé dans la décennie 1980 et l'avènement généralisé du développement durable datant de 1992 avec la Conférence de Rio sont très proches si l'on se rattache à leurs définitions.

« Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir »²⁸

« Le développement durable répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »²⁹

Ils s'inscrivent alors dans une même articulation entre passé, présent et futur ainsi que dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle. Olivier Lazzarotti souligne combien

« l'approche patrimoniale s'accorde finalement parfaitement avec l'idéologie du développement durable (...) S'il s'agit de conserver l'environnement naturel de la planète au plus près possible de son état actuel, sa mise en patrimoine pourrait être un des processus les mieux adaptés à cet objectif de durabilité »³⁰.

La réponse aux objectifs du développement durable est devenue au fil des années et des projets la marque d'une attitude responsable mais surtout et réellement un passage obligé permettant d'attirer les médias et les investisseurs : un « mot-valise » est né. La prise de conscience des dangers et des menaces engendrés par l'industrialisation et l'urbanisation en sont venus à désigner l'ensemble des biens hérités du passé comme du patrimoine. « Ressource rare » et « non renouvelable » sont devenus les nouveaux termes descriptifs de cette notion.

Une compression du temps est alors en marche, il ne faut plus des siècles pour se rendre compte de la portée de tel ou tel bâti ou de telle langue. Si les générations antérieures

²⁸ Convention sur le patrimoine mondial de l'Unesco de 1972.

²⁹ Rapport Brundtland de 1987.

³⁰ Bailleul (Hélène), Patrimoine et nouvelles identités urbaines, p20.

avaient beaucoup de temps pour réfléchir à la possible disparition des ressources, notre génération n'en n'a plus. Avec l'avènement du pic oil, la société s'est rendue compte qu'à l'échelle d'une vie les choses qui nous entouraient pouvaient disparaître sans retour en arrière possible. Notre comportement actuel a des conséquences directes sur un futur proche. Le processus d'identification des éléments qui nous tiennent à cœur de préserver s'est alors accéléré, mettant de côté les siècles de réflexion et de discussion qui permettaient de conduire à la patrimonialisation.

Le tramway de Tours comme la majorité des tramways remis en circulation ont été portés par des projets politiques de promotion d'éco-mobilité. En plus de ses faibles émissions en dioxyde de carbone (cette électricité est le produit de l'industrie nucléaire qui comme nous le savons génère des déchets autres mais ce n'est pas le sujet dans cette démonstration), le projet du tramway s'accompagnera de la construction d'un linéaire d'environ 16 kilomètres supplémentaires d'itinéraires vélos dont plus de 8 kilomètres de pistes cyclables nouvelles qui doit contribuer à favoriser l'usage des deux roues dans la ville. De plus, l'acquisition en 2011 de trente six nouveaux bus pour le parc Fil bleu va dans le sens de ne faire circuler que des véhicules plus « propres ». Malgré un cahier des charges technique rempli, le projet de l'agglomération se détache distinctement des autres projets et voit plus loin qu'un tramway utilitaire. Dans la pratique, la thématique du patrimoine et la mise en œuvre des politiques liées au développement durable ne vont pas toujours de soi et donnent des résultats selon le bon vouloir des acteurs locaux. Dans ce cas-ci, les élus ont pris le parti de ne pas se réduire à un choix binaire entre les deux mais de faire de ces deux notions un cas à part : un patrimoine durable.

21. Un tramway anonyme

L'accession au titre de patrimoine n'est pas anodine car elle signifie une reconnaissance des particularités de l'objet (qu'il soit matériel ou non). Ce fait n'est pourtant pas avéré dans le cas du tramway qui doit par son design refléter la ville. Le reflet, image renvoyée par la surface d'un objet, n'existe que par ce qu'il donne à réfléchir, c'est-à-dire son environnement.

Le revêtement miroir d'eau qui enveloppera l'équipement doit permettre à la Loire, le Cher, le patrimoine bâti et les jardins de se refléter, créant ainsi le 4^{ème} paysage. Au final, il semble que le tramway ne soit qu'un miroir pour les autres paysages, de façon à restituer aux habitants ou aux touristes une vision supplémentaire de ceux qu'ils perçoivent déjà au premier regard. Le tramway n'existerait alors que et qu'avec eux. Il s'affirmerait comme un élément fédérateur très fort des éléments qui structurent ce territoire mais avec une dépendance non négligeable.

La patrimonialisation de celui-ci est donc indiscutablement liée à celles des éléments qu'il relie. Faire la liaison entre plusieurs patrimoines avérés ferait du tram un patrimoine également. Cette implication pourrait être facile si l'on n'avait pas évoqué précédemment les fondements même de la notion de patrimoine. Pourtant, il semble que c'est une réponse à ne pas négliger tant les raisons de la patrimonialisation du tramway sont peu explicitées. En suivant cette logique, on peut se demander si le 4^{ème} paysage n'est pas surdimensionné par rapport aux trois premiers qui rappelons sont la Loire, les jardins et le patrimoine bâti. A cette question Régine Charvet-Pello soulignait que

« La taille ne veut rien dire, on est dans des paysages de la Ville avec un grand V et 15 km² à cette échelle c'est énorme. (...) La Loire fait 1000 km

mais celle qui nous intéresse c'est celle qui passe à Tours. »³¹

Dans le secteur sauvegardé, l'APS ajouté à ce revêtement réfléchissant conduisent à en oublier presque qu'il s'agit d'un tramway au sens de la représentation commune que se font les personnes de cet équipement : une structure marquée avec un nez imposant, des rails et surtout des caténaires. Bien que nous ne remettons pas en cause l'aspect inesthétique des câbles aériens dans le secteur sauvegardé et en dehors par la même occasion, l'impression est donnée que le tramway se veut utile et beau, d'autant plus si on ne le voit pas.

L'avènement des politiques du développement durable a donc relégué en arrière plan un des critères fondamentaux du processus de patrimonialisation : le temps. L'expérience et la reconnaissance dues à des siècles d'existence sont comme balayées par une logique irrépressible de garder un maximum de choses tant qu'il est encore temps. Il n'est pas question de remettre en doute le changement de mentalité qui s'opère car la protection des ressources est un fait durement avéré, mais dans cette précipitation la ressource patrimoine est jugée sans que tous les paramètres qui fondent l'essence même de la notion ne soient applicables. Le patrimoine en tant que construit est régi par des limites, aussi floues et obscures soit-elles, mais elles existent.

Un tramway patrimonialisé qui circule comme un axe liant les patrimoines de la Touraine semble corroborer que pris à part le tramway ne peut à lui seul encore justifier son statut précipité. En le mettant sur le même pied d'égalité que trois autres patrimoines qui ont « fait leurs preuves » depuis des siècles, lui prédire un avenir semblable était peut être une possibilité alléchante pour l'image du territoire et d'un point de vue économique.

³¹ Entretien avec Régine Charvet-Pello, le 24 mars 2011.

3. L'art dans la ville

L'art est depuis toujours présent au sein des villes et jugé par tous les usagers de l'espace public. Partisan de l'embellissement ou porteur d'un message, sa relation avec la ville et plus particulièrement les transports a été facilitée depuis 1980 et l'extension du 1% culturel³² aux transports. La valeur artistique du tramway de Tours n'est pas la première démonstration de la rencontre entre l'art et ce mode de transport.

30.L'artistique urbain

a) L'art au service de la ville

En introduisant l'art dans la ville, il n'est plus question de disposer des œuvres ici où là avec l'objectif de montrer que la ville est contemporaine et sait s'ouvrir à d'autres styles. Faire appel à un artiste permet d'obtenir un regard différent sur l'espace qui nous entoure et révéler ainsi des potentialités qui jusqu'à maintenant n'étaient pas apparues. Avec sa propre formation bien distincte de celles des professionnels de l'aménagement ou des politiques, l'artiste exprime une sensibilité plus marquée pour des détails ou des espaces qui auparavant étaient laissés à l'abandon ou n'avaient pas été perçus comme digne d'intérêt. Rendre visible l'invisible telle fut le travail de Jan Dibbets³³ qui souligna en 1994 le tracé du méridien de Greenwich à Paris³⁴ par des médaillons en bronze fixés au sol.

L'intervention artistique peut aussi fabriquer de l'espace public. En déplaçant la fontaine de Bartholdi, place des Terreaux à Lyon, Daniel Buren et Christian Drevet (architecte) ont permis de redonner toute la largeur à cette place et de délimiter ainsi l'espace réservé aux piétons par une alternance orthogonale de 69 jets d'eau bordés de 14 piliers. Ces aménagements ont fait de la place des Terreaux un lieu incontournable pour les Lyonnais ainsi que les touristes. Un des projets évoqués qui pourrait accompagner la mise en œuvre de la ligne de tramway à Tours est la restructuration de la place de la Liberté. A l'heure actuelle, cet espace est un carrefour avec quelques commerces. L'idée serait alors de générer une trame quadrillée avec les bandes de Buren donnant ainsi un nouveau visage à cet espace et alors peut être de nouvelles fonctions.

Les œuvres d'art peuvent également se révéler être des signaux dans la ville, hiérarchisant les espaces ou marquant une entrée de ville par exemple. Dans le cas du projet de RCP Design Global, les totems de Daniel Buren permettront aux usagers de localiser facilement les stations.

Dans les années 1990, une nouvelle génération d'artistes est apparue avec comme optique de travailler pour le « mieux vivre ensemble ». Créer ou recréer du lien entre des

³² Le 1% culturel est une procédure spécifique de commande d'œuvres d'art à des artistes. Elle impose aux maîtres d'ouvrages publics de réserver 1% du coût de leurs constructions pour la commande ou l'acquisition d'une ou plusieurs œuvres d'art spécialement conçues pour les constructions publiques de l'Etat et celles des collectivités territoriales. Il est ouvert à l'ensemble des formes d'expression dans le domaine des arts visuels, à la peinture ou à la sculpture, aux nouveaux-média, la vidéo, le design, le graphisme, la création sonore, la création paysagère.

³³ Jan Dibbets est un artiste néerlandais né en 1941.

³⁴ La ville de Paris avait demandé à quatre artistes de proposer un projet pour François Arago (1786-1853), astronome, scientifique novateur, humaniste et homme politique. Arago avait cartographié la partie du méridien qui traversait la France et la Méditerranée, entre Dunkerque et Barcelone ce qui inspira et fit retenir le projet de Jan Dibbets qui rendait hommage à ce travail.

espaces qui, par la force des choses ou des évènements, avaient fini par couper toute communication. Dans cet objectif, Siah Armajani³⁵ a conçu à l'entrée de l'Eslau, quartier populaire et plutôt enclavé de Strasbourg, en collaboration avec les habitants, un Gazébo c'est-à-dire un belvédère haut de 13 mètres qui est pour l'habitant, qu'il soit résident ou voisin, un lieu de rencontres, un espace de convivialité, une aire de repas pris en commun.

« La démocratie vaut plus que tout empire. L'art public n'est pas pour moi mais pour les autres. Peu importe mes goûts personnels, seuls comptent l'art et la manière dont les autres vont articuler besoins et usages dans la communauté. L'important, c'est que l'œuvre parle de civilité, d'urbanité et de bonheur (...) »³⁶

L'art peut donc être un tremplin pour générer du lien social entre des communautés qui vivent l'une à côté de l'autre sans jamais avoir le moindre contact.



Photographie 12: "GAZEBO", sculpture de l'artiste américain Siah ARMAJANI à Strasbourg

Source: evelynejoly.blog.lemonde.fr

b) De nouvelles professions

Régine Charvet-Pello a intégré au sein de son équipe « Ensemble(s) la ligne » deux professionnels qui n'avaient jamais travaillé auparavant sur ce type de projet : Louis Dandrel, designer sonore et Patrick Rimoux, sculpteur lumière. Le travail et l'intervention de ces deux personnalités marque le fait que l'art s'introduit dans les projets urbains sous l'apparence de « matériaux » que la population a l'habitude de côtoyer mais sans finalement y prêter une attention particulière.

Les compétences requises pour les projets d'aménagement changent et évoluent pour coller davantage aux besoins et par conséquent aboutir à la recevabilité du projet. Ces nouvelles professions participent afin de donner un autre versant, le travail d'ingénieur amènera quelque chose qui fonctionnera sur le plan technique mais la sensibilité sera absente. Comme nous l'avons signalé plus en amont les artistes amènent ce décalage nécessaire : celui de l'émotion.

Selon Louis Dandrel, musicien de formation, la musique ne s'arrête pas aux notes. L'urbanisme doit prendre en compte la qualité des sons de la ville et aboutir à les maîtriser. Les bruits de la ville ou de la vie tout simplement doivent être orchestrés pour aboutir à créer un environnement qui correspondra au mieux au lieu que l'on veut

³⁵ Né en Iran en 1939, Siah Armajani est citoyen américain depuis 1967. Il vit et travaille à Minneapolis (Minnesota).

³⁶ Siah Armajani, www.vision-unit.fr

considérer. La ville est un reflet d'une façon de vivre. Dans le cas de Tours, les personnes ne sont pas particulièrement pressées quand elles se déplacent à l'inverse de Paris par exemple. De plus il y a très peu d'immeubles de grande hauteur et les grandes avenues diluent le bruit de fond qui est déjà bas. La Loire et le Cher sont quant à eux assimilables à deux lignes de silence.

En ce qui concerne le travail sur les sons du tramway, il faudra considérer le poids de l'équipement sur les rails, le sol et ses revêtements constitueront des bases pour amortir certaines fréquences. Un son pourra être également créé de façon à savoir à l'oreille si le tramway accélère ou bien ralenti. Louis Dandrel a par ailleurs enregistré les sons de tramways du monde entier et compte à partir de ceux-ci et des enregistrements réalisés à Tours créer un son propre pour le tramway de Tours.

Le travail de Patrick Rimoux, sculpteur aux Beaux-arts de formation, consiste à dessiner l'espace du tramway (la ligne et l'équipement seul) avec des jeux d'ombre et de lumière. Les effets doivent être diurnes et nocturnes. Sa volonté est de favoriser au maximum l'autonomie lumineuse de la ligne et des stations. L'énergie solaire et les LED peu énergivores seront les techniques et les procédés les plus utilisés avec peut être des petites éoliennes. En ce qui concerne la trace au sol du tramway, des petits capteurs pourraient être insérés entre les deux rails de façon à la faire briller de jour comme de nuit.

31.L'art partenaire des tramways

a) Le cas strasbourgeois

Dès 1991, la communauté urbaine de Strasbourg lance la création d'une ligne de tramway qui doit répondre aux difficultés croissantes de circulation que connaît l'agglomération. Au départ rien ne prédestine ce projet à faire figure de modèle pour la suite mais un homme, Michel Krieger, élu au conseil municipal, qui suit ce projet en tant qu'handicapé ne voit pas les choses que sous cet aspect. En effet, en tant qu'artiste peintre il considère que l'art dans l'environnement quotidien change la ville. Il décide alors de convaincre les maîtres d'ouvrage (Compagnie des Transports Strasbourgeois) et les maîtres d'œuvre de voir en l'art un partenaire pour la mise en place du tramway.

Un premier groupe d'experts est alors constitué afin d'élaborer un programme d'intégration d'œuvres d'art contemporain au projet de construction de la ligne A du tramway de Strasbourg. La réflexion engagée a conduit ce comité à émettre des avis sur les projets d'aménagement architectural et paysager qui lui ont été présentés, à faire part de leur appréciation des enjeux esthétiques et pratiques induits par la construction du tramway ainsi qu'à procéder à des propositions d'ordre thématique ou artistique susceptibles de qualifier notablement les espaces et les usages liés au développement des communications par le biais du tramway. André Von der Marck, directeur du projet du tramway à la communauté urbaine et membre de ce comité a permis de faire adhérer les artistes à ce concept inhabituel.

Mario Merz³⁷, Barbara Kruger³⁸, Jonathan Borofsky³⁹ et les membres de l'Oulipo (Ouvroir de Littérature Potentiel)⁴⁰ sont sélectionnés par le comité d'experts pour

³⁷ Artiste italien (1925-2003) représentant du courant de l'Arte Povera.

³⁸ Artiste conceptuelle américaine née en 1945.

³⁹ Artiste américain né en 1946.

intervenir le long de la voie du tramway, en travaillant autour de l'idée de la considération de l'autre : la station Gare a été investie par un énorme panneau où l'on peut lire « l'empathie peut changer le monde », des chiffres sont dispersés sur des pavés lumineux entre les rails du tramway et représentent peut être la suite de Fibonacci...

En 1994, l'élaboration de la ligne B est aussi l'occasion de rencontres artistiques sur le thème de la conception d'équipements fonctionnels. La participation des artistes se fait plus en amont, celles pour la première ligne n'étaient intervenues qu'au début des travaux. La contribution des artistes prend plusieurs formes : Siah Armajani propose un pont de chemin de fer du XIX^{ème} siècle entre la cité et le quartier de Bicheim ainsi que le Gazébo, Zaha Hadid transforme la station d'Hoenheim, pôle multimodal entre tramway et train et reçoit le prix Mies van der Rohe⁴¹ 2003 ainsi qu'une mention au prix de l'Equerre d'argent⁴².



Photographie 13: Terminus Hoenheim Gare

Source: encyclo.voila.fr

Au total, l'initiative de Strasbourg, par sa démarche audacieuse, a permis la mise en place de seize œuvres d'art contemporain le long des deux premières lignes (le réseau en compte aujourd'hui quatre). L'échelle tramway avec tous les aménagements qui l'accompagnent représente un terrain d'expression magnifique car il engage des changements d'espaces et l'art à juste titre permet une nouvelle appropriation de ceux-ci.

b) Le tramway des Maréchaux

La ligne T3 qui relie depuis 2006 le pont de Garigliano (XV^{ème} arrondissement) à la porte d'Ivry (XIII^{ème} arrondissement) est la première ligne de tramway qui circule dans Paris intra-muros depuis 1937. Le projet a été porté par la ville de Paris mais aussi par la RATP, chacun avec des espaces de travail bien différenciés : la ville s'est concentrée sur les abords de la ligne tandis que la RATP s'occupait de l'équipement et des stations.

⁴⁰ Fondé en 1960, les membres de l'Oulipo inventent de nouvelles formes poétiques ou romanesques à partir de sciences comme les mathématiques.

⁴¹ Le Prix de l'Union européenne pour l'architecture contemporaine Mies van der Rohe est décerné tous les deux ans. Il a été créé en 1987 par le Parlement européen, la Commission européenne et la Fondation Mies van der Rohe de Barcelone.

⁴² Prix d'architecture attribué chaque année en France depuis 1983 par un jury composé d'architectes, de critiques d'architecture et de promoteurs, mis en place par la revue Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment. C'est un prix qui récompense une équipe composée du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre qui a contribué à la construction d'un bâtiment sur le sol français (bâtiment terminé dans l'année).

Dès les prémices du projet, la ville de Paris souhaite introduire des œuvres le long de la ligne. Prévues via le 1% culturel, le projet de tramway se révèle être un excellent prétexte positif d'unir des œuvres artistiques et culturelles le long du parcours.

Neuf œuvres réalisées par huit artistes contemporains différents jalonnent l'ensemble du parcours de la ligne T3 ou se trouvent à proximité :

- Sophie Calle, à l'origine du «Téléphone» (Pont du Garigliano)
- Dan Graham, créateur de «From Boullée to eternity» (Porte de Versailles)
- Angela Bulloch, auteur de «Incubate lactate perambulate» (Porte de Vanves)
- Claude Lévêque, créateur de «Tchaïkovski» (Porte d'Arcueil)
- Christian Boltanski, auteur des «Murmures» (parc Montsouris)
- Bertrand Lavier, créateur du «Mirage» (Poterne des Peupliers)
- Peter Kogler, créateur du « Pont » et du «Skate park» (Porte d'Italie)
- Didier Fiuza Faustino, créateur de «ISQMH» (Porte d'Ivry)



Photographie 14: "Mirage" de Bertrand Lavier, l'ensemble de palmiers fait périodiquement **irruption**

Source: www.lemonde.fr

L'exemple du tramway des Maréchaux a donc suivi la démarche opérée par Strasbourg. La communication autour de cette réinstallation de ligne a été importante :

« un nez qui va changer la face de l'Ile de France »⁴³

« une œuvre aigüe de modernité ».⁴⁴

Mais au-delà de l'aspect technique, du design jugé non révolutionnaire par Philippe Hérissé (journaliste de Transport Public) car habillé des couleurs traditionnelles de la RATP (blanc et vert) et du succès de fréquentation, les œuvres d'art n'ont pas convaincu. Ce jugement ne va pas à l'encontre des œuvres en elles-mêmes mais de leur localisation. Elles ne sont pas toutes le long du parcours et surtout en covisibilité directe avec l'équipement (cachée sous un banc par exemple pour les « Murmures » de Christian Boltanski).

L'art peut être partenaire du tramway que s'il y a symbiose avec l'équipement et son mobilier. L'idée de la ville de Paris était bonne et les œuvres intéressantes et réfléchies. Mais d'un point de vue de leur agencement et du rapport au tramway il ressort que les œuvres ont été juxtaposées ici ou là avec une intervention artistique plus tape à l'œil que réellement créatrice de liens sociaux avec le nouveau boulevard des Maréchaux.

c) Le cas de Tours

Avec le collectif « Ensemble(s) la ligne », Régine Charvet-Pello a proposé d'associer des artistes et leurs visions des choses dès les prémices du projet de la ligne de tramway.

⁴³ Jean Paul Huchon, Transport Public, n°1044, février 2005.

⁴⁴ Bertrand Delanoë, Transport Public, n°1044, février 2005.

La volonté était avant tout de créer et non de juxtaposer quand le cadre est déjà donné par l'existant. L'art se situe ici à l'origine de la conception et c'est de cette réflexion sur le territoire qui compose le tracé de la ligne que débutera toutes les autres constructions ou requalification d'espaces.

Cette différence de prise en considération du travail des artistes est visible dans le cas de l'expérience de Daniel Buren. A l'inverse de Patrick Rimoux ou de Louis Dandrel pour qui cette mission « tramway » est une première, Daniel Buren a déjà travaillé pour le tramway de Mulhouse, mis en circulation en mai 2006.

Contrairement à sa participation au projet de Tours, son intervention à Mulhouse s'est opérée alors que le design du tramway avait déjà été défini par l'artiste espagnol Peret. Celui-ci a imaginé un tramway jaune ardent sur lequel des motifs graphiques spécifiques à chaque rame sont déclinés en rouge et noir. Deux artistes ont été appelés par la suite, Tobias Rehberger pour la ligne 1 et Daniel Buren pour la seconde afin de traiter les abords de ces lignes. Le premier a imaginé huit projets artistiques différents en divers points de la ligne sur le thème des connexions entre le passé, le présent et le futur, entre les passagers et les passants, entre le tramway et les quartiers qu'il dessert, entre la ville et son histoire. En ce qui concerne le travail de Daniel Buren, il repose sur l'implantation régulière, à chaque arrêt de la ligne Ouest- Est (sauf à la Porte Jeune) de deux arches qui signalent les stations et créent un sentiment de continuité sur le parcours du tramway. Les arches symbolisent une porte d'entrée et une porte de sortie dont l'espacement correspond à la largeur de la plate-forme. Ces arches ont une section rectangulaire et leur surface extérieure est partagée en cinq bandes d'égales largeurs, donnant l'aspect de rayures alternativement blanches et noires dont le prolongement est matérialisé au sol. Les trois autres faces sont traitées de couleurs différentes.



Photographie 15: Tramway de Mulhouse, ligne 2

Source: photos.linternaute.com

Ces deux interventions artistiques ont marqué le paysage mulhousien mais les deux artistes n'ont pu qu'ajuster leur projet sur de l'existant, sans pouvoir proposer la moindre modification du design initial du matériel roulant ou bien sur le mobilier comme les stations.

Cette impression de ne pas avoir pu aller jusqu'au bout de ses idées est grandement lisible lorsqu'on étudie le cas du travail de Buren à Tours. En effet, il était là dès le début des réflexions et l'on peut remarquer que ses bandes sont posées sur l'équipement, sur le mobilier et sur le sol des stations. Cette jointure entre les bandes quand le tramway est à l'arrêt aux stations demande « *une discipline des personnes qui*

conduisent, sinon ça ne marche pas »⁴⁵. Il compare cette discipline à celle qu'on les métros parisiens qui s'arrêtent pour certaines lignes devant des portes prédéfinies. Pour le tramway de Tours rien n'est donc venu bloquer la création des artistes, le champ était entièrement libre et leur expression ne s'en est trouvée que meilleure car tout pouvait donc être pensé en même temps et donc ajusté en fonction des volontés de chacun, évitant au maximum les incohérences.

L'apport de l'art au tramway de Tours comme dans les autres cas décrits est louable car il permet de mettre l'art à la portée de tous. Par leur sensibilité et leur regard sur l'environnement qui les entoure, les artistes imaginent comment lier la nouvelle ligne au reste de la ville, comment aussi la faire accepter par les usagers et les autres habitants. Intégrer le travail artistique au tout début d'un projet permet de mettre en commun toutes les idées (techniques, esthétiques...) pour qu'elles s'interconnectent et produisent une unité. Au-delà de la simple exposition, l'introduction artistique se révèle être un excellent catalyseur économique prenant une grande part dans ce que l'on appelle le marketing territorial.

⁴⁵ Interview de Daniel Buren réalisée le 23/06/09 par CitéTram.

4. Le design des tramways, supplément d'âme ou marketing ?

Aujourd'hui chaque agglomération qui met en service une ligne de tramway à de surcroît choisi aussi un design pour l'équipement. Ce choix qui revêt une volonté de se différencier pour ne pas présenter tous le même matériel roulant qu'on soit à Paris ou à Montpellier est également partisan d'une politique de communication pour la ville.

40.L'apparence extérieure, élément incontournable

Il y a une quinzaine d'années, le seul fait de remettre en circulation un tramway était un évènement et suffisait à déclencher un élan médiatique. Cet effet de surprise s'est peu à peu estompé et c'est l'habillage du tramway qui est actuellement mis en avant.

La réalisation d'une ligne implique de gros investissements financiers, de temps et un ballottage politique pouvant aller jusqu'à une sanction aux prochaines élections. Le résultat attendu doit donc, au-delà du fonctionnement technique, se voir et marquer les esprits des habitants. On exhibe son tramway alors qu'il y a soixante ans on fêtait sa disparition.

Ce changement de mentalité vient du fait que le nouveau tramway n'a plus à conquérir l'opinion, ses spécificités de durabilité, de capacité et de vitesse commerciale ne sont plus à démontrer. L'équipement est alors entré dans une phase de séduction des habitants, des entreprises et des touristes.

41.Le design comme reflet de l'identité des villes

En choisissant l'habillage des tramways, on conforte le choix d'un nouveau mode de transport. Cette volonté va de paire avec une envie d'aller au bout du projet, qu'il ne soit pas quelconque et qu'il s'approprie au mieux le territoire.

Cette attitude est une spécificité française d'après Wolfgang Meyer, président de l'UITP (International Association of Public Transport) :

« Si l'on veut visiter un pays qui a su refaire son tramway, c'est bien en France »⁴⁶

On doit lire à travers l'image du tramway et de sa ligne depuis peu toutes les particularités du territoire dans lequel il circule, savoir le distinguer parmi les autres. Dans le cas de la ligne 2 de Montpellier, ville qui compte plus de 90.000 étudiants⁴⁷, le maire de l'époque Georges Frêche souhaitait que cette jeunesse ressorte du design du tramway. Le choix s'est orienté vers d'énormes fleurs symbole entre autre de gaieté et d'amour. Parfois les envies de modernité vont vers une couleur forte comme le jaune « ardent et chaud » de celui de Mulhouse.

⁴⁶ Lemarc (Franck), Transport public, Le design du tramway : un « véritable supplément d'âme », février 2005, n°1044.

⁴⁷ Académie de Montpellier.



Photographie 16: Tramway de la ligne 2 de Montpellier

Source: www.univers-nature.com

Dans d'autres cas, le design fait ressortir un élément identitaire de la ville. A Lyon, le tramway ressemble au ver à soie car la ville fut et reste un des hauts lieux de la soierie en France (les canuts). A Marseille, l'extérieur rappelle la coque d'un navire, dont la proue est la cabine de conduite. À l'intérieur, la tradition maritime se perpétue avec un plancher, des parois et un plafond bleu ainsi que des sièges et des persiennes estivales en bois. On peut citer également le cas du tramway de Reims dont la mise en circulation, très récente depuis le 18 avril dernier, n'a pas manqué à ce choix du détail. L'agglomération a en effet choisi d'évoquer le vin pétillant le plus célèbre du monde, le champagne. La forme de la face avant évoque donc une flûte de champagne.

Le choix du nez est donc un des éléments primordiaux des projets de design ; vu en premier par les habitants, c'est lui qui détermine le caractère de la ligne en bien ou en mal. En ce qui concerne Strasbourg, son nez effilé qui ressemble à celui du TGV fait peur à certains d'après Régine Charvet-Pello.



Photographie 17: Tramway de Lyon

Source: www.transbus.org

Le design et l'importance donnée au visuel sont en accord avec la place qu'occupe le tramway dans les modes de déplacements de la ville. A Tours, le tramway doit devenir l'épine dorsale du réseau de transport, jouant l'intermodalité avec tous les autres types de transport (vélo, train, bus...). A Paris les choses sont bien différentes car le tramway n'est qu'un maillon d'un énorme réseau en surface et souterrain (métros, bus). La RATP a donc choisi pour la ligne T3 un design discret aux couleurs du réseau RATP déjà existant.



Photographie 18: Ligne T3 à Paris

Source: www.french-podcasts.com

Au-delà du matériel roulant, les agglomérations ont pris conscience que l'aménagement de la ligne devait être aussi une priorité. Les revêtements se sont végétalisés, le mobilier a reçu aussi sa part de design, des œuvres d'art ont été insérées... Tours suit donc ce modèle en travaillant l'habillage du tramway en accord avec celui des stations et du mobilier qui l'accompagne. Le reflet identitaire de ce futur tramway sera visible à travers les bandes de Buren, noires pour l'ardoise et blanches pour le tuffeau, les deux matériaux les plus emblématiques de l'architecture tourangelle.

42. Le tramway comme outil marketing pour les politiques

La décision de remettre en circulation un tramway est une décision d'élus. En tant que maître d'ouvrage, ils se doivent d'avoir les meilleurs résultats possibles et d'obtenir l'adoption de leurs projets par la population car en cas de mécontentement le maire, qui est souvent le président de l'agglomération, aura peu de chances d'être réélu.

Réintroduire une ligne de tramway n'est pas un acte anodin si l'on considère l'importance des travaux et le coût engendré⁴⁸. Les attentes en termes de retombées médiatiques et économiques sont par conséquent vivement souhaitées par les agglomérations. Il faut néanmoins distinguer deux types de marketing : le premier centré sur les habitants (leurs besoins et attentes en termes de cadre de vie) et le second à destination des décideurs économiques (investisseurs, promoteurs, cadres et dirigeants d'entreprises...).

Afin de séduire au maximum les habitants, le design du matériel roulant est de plus en plus soumis à l'avis du public. A Mulhouse par exemple, le choix du nez s'est fait en mai 2004 (deux ans avant la mise en circulation effective) à l'occasion de la Foire exposition. Trois maquettes étaient alors proposées par le constructeur Alstom et au total 16.000 Mulhousiens ont voté pour celui qui avait leur préférence. En ce qui concerne les couleurs, les habitants ont voté par Internet pour deux projets exposés pendant trois semaines avec maquettes au 1/10^{ème}. Les résultats des enquêtes Internet peuvent être remis en cause car n'importe quel internaute peut voter sans habiter sur le territoire concerné mais la consultation du public demeure toujours une excellente initiative car le tramway sera un élément prépondérant de l'espace public.

L'agglomération de Tours comme nous l'avons précisé précédemment a également associé les Tourangeaux au choix du nez du tramway via Internet mais a aussi inauguré

⁴⁸ L'investissement moyen est entre 15 à 20 millions d'euros par kilomètre selon Jacques Stambouli, Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable.

la Maison du tramway en centre-ville ainsi que deux points Info Tramway à Tours Nord et à Joué-lès-Tours. Ces lieux d'accueil du public ont pour but d'informer en temps réel des travaux du tramway ainsi que de mettre à disposition des maquettes et autres simulations pour donner à voir le résultat final attendu. Plusieurs réunions de quartier ont également été organisées de façon à répondre et informer plus précisément sur la nature des chantiers et sur les réorganisations de circulation. Jean Germain et son équipe peuvent commencer à mesurer l'approbation de leur projet avec le stand dédié au tramway (maquette à l'échelle 1 de la motrice, tablettes avec animation 3D des lieux de passage de l'équipement...) à la Foire exposition de Tours du 6 au 15 mai 2011.

Au-delà de la phase de contact avec le public sont publiés chaque mois voir chaque semaine des articles de presse dans les journaux et magazines locaux et régionaux : Tour(s)Plus le Mag, La Tribune de Tours, C'est en Touraine, La Nouvelle République... et dans d'autres médias comme la chaîne de télévision TV Tours ou la radio France Bleu Touraine. Le site Internet est régulièrement mis à jour et un blog « Un tram pour Tours » relaye en continu toute l'actualité du tramway depuis septembre 2009. Ce blog s'est construit une légitimité à travers l'obtention d'interviews des acteurs clés de la scène politique tourangelle et du projet du tramway. Pour que toutes les tranches d'âge se familiarisent avec le tramway de petits cahiers de coloriage et de jeux ont été édités.

En ce qui concerne les décideurs économiques, l'agglomération tourangelle s'engage à posséder l'équipement de transport qui aujourd'hui semble être distinctif en termes d'image et de dynamisme. Les promoteurs du quartier des deux Lions par exemple, situé à Tours sud, engagent dans leur publicité le fait que le tramway circulera en bas de leurs nouveaux immeubles. Le futur éco quartier de Montconseil à Tours nord est considéré comme géographiquement proche du centre-ville car la ligne passe au sein même du quartier. Pour les commerçants, être sur le tracé est une deuxième vitrine car voyager dans un tramway permet de regarder plus distinctement les enseignes environnantes que depuis un bus qui ne se faufile pas aussi bien dans de petites rues. De plus, les usagers d'un bus sont assis plus en hauteur que dans un tramway et sont moins à même de regarder ceux que vendent les boutiques.

Avec sa proximité de la capitale parisienne via le TGV, son carrefour autoroutier et son aéroport, l'agglomération tourangelle envoie un message aux investisseurs potentiels : le tramway et ses aménagements sont les derniers leviers du dynamisme économique pour Tours et ses environs. La compétitivité avec les autres grandes villes de France peut se faire sur un pied d'égalité dorénavant.

Cette course à la compétitivité est visible par la composition des équipes qui travaillent sur ce type de projet. On le confie à des cabinets de renom comme RCP Design Global pour Orléans, Le Mans ou encore Angers, Wilmotte & Associés pour la ligne des Maréchaux (Paris) ou la première ligne de Lyon. Pour sa troisième ligne, l'agglomération de Montpellier a fait appel à Christian Lacroix, grand couturier français dont la simple évocation du nom suffit à déclencher le « buzz » médiatique comme le nom de Buren ou de Tallon pour le projet de Tours. Au final, on retient dans la communication les « grands » noms associés au projet, ce sont eux qui créent la surprise et attirent l'attention. On finit par ne plus considérer le tramway sous son aspect utilitaire de transport mais comme un jouet à customiser, une attraction pour la ville.

« un tram un peu gloubi-boulga (...), un gros jouet gentil avec des rondeurs, un peu naïf (...) pas l'île aux Enfants mais presque. »⁴⁹



Figure 6: Tramway de Montpellier, ligne 3

Source: www.montpellier-agglo.com

« Ce tramway, avec son côté esthétique, sera aussi une attraction touristique. Regardez Montpellier, avec son tramway, avec les fleurs. Il y a des gens qui y vont uniquement pour le voir. C'est une œuvre et ce que l'on veut faire avec le design RCP et Buren. »⁵⁰

43. Le projet de Tours va-t-il trop loin ?

En mettant en circulation son tramway presque trente ans après Nantes, l'agglomération de Tours se devait de marquer les esprits. L'expérience apprise en matière de technique (alimentation par le sol, poids des motrices...) ainsi qu'en matière d'habillage est toujours une bonne chose car elle empêche de faire des erreurs ou bien de se retrouver dans le rôle parfois inconfortable de « cobaye » comme Bordeaux avec son choix audacieux d'éviter les lignes aériennes dans son centre-ville. Ce tramway est l'occasion de répondre à la volonté de Tours de se positionner tant en termes d'attractivité que de compétitivité ces trente prochaines années face à la concurrence des métropoles françaises et européennes.

« La compétitivité demain se gagnera encore davantage dans la densification des villes, l'optimisation des transports collectifs et leur « intelligence »⁵¹ ».

« Les villes de l'ouest français ont une tradition d'étalement, on gère les conflits en allant à côté ! L'enjeu du tram à Tours : faire passer la ville plus à l'est, la rendre plus européenne au sens de la middle Europa, là où les trams n'ont jamais disparu »⁵²

La démarche d'un design pensé pour et avec le territoire parvient au final à un projet qui est réalisé pour l'agglomération tourangelle. Le passé de la Touraine, les visions d'artistes et d'écrivains dépeignant leurs émotions sur celle-ci ainsi que la volonté de Tours d'accéder au rang de métropole régionale ont été analysés et ont permis d'aboutir à un design innovant mais qui joue la sobriété. Ceci permet d'éviter un effet de mode et donc de se démoder au fil des années. Jouant de couleurs plus vives dans son intérieur, le revêtement miroir d'eau ne reflétera jamais tout à fait la même chose, selon les saisons, la lumière et les personnes qui passeront à proximité. La surenchère de design aux couleurs vives voire agressives ou de dispositifs monumentaux le long de la ligne n'a « heureusement » pas été suivie.

Pourtant dans son projet le tramway se veut patrimoine :

⁴⁹ Christian Lacroix, Alstom Drôle de tram, www.sudouest.fr

⁵⁰ Jean Germain, la Nouvelle République du 15/09/2010.

⁵¹ Pascale-Marie Deschamps, Enjeux Les Echos, la fin du tout-voiture, mars 2009.

⁵² Jacques Lévy, février 2009.

« Vers un tram patrimoine ! Le tram est vecteur de l'image de l'agglomération et de son amélioration d'image »⁵³

L'agglomération de Tours a comme optique d'ancrer la ville dans le XXI^{ème} siècle et le projet de tramway s'impose comme un allié de choix. Après Victor Laloux pour le XIX^{ème}, architecte et réalisateur de l'Hôtel de ville et de la gare de Tours (classée monument historique), Jean Nouvel au XX^{ème} et son centre international de congrès de Tours appelé Vinci, il manquait selon les acteurs interrogés la marque du renouveau urbain du XXI^{ème} siècle.

Selon Françoise Choay c'est la diversité stylistique qui rend compte du pouvoir de séduction d'une ville par rapport à une autre. Les architectures ne doivent pas être figées par une conservation intransigeante mais continuées, ainsi va l'exemple de la pyramide du Louvre. Il est très louable que Tours fasse coexister et articule des marques du temps qui passe à travers les projets qu'elle choisit. Cependant et même si la ville peut se targuer de posséder un magnifique patrimoine, il demeure inconcevable de patrimonialiser quelque chose qui n'existe pas encore et qui n'apporte en soi qu'une nouveauté en matière de transport. Si le tramway change l'image de la ville par les aménagements et les restructurations urbaines qui l'accompagne le long du corridor, son statut patrimonial ne fait penser qu'à une prospective économique, une façon de faire « passer » le projet plus facilement pour les commerçants qui pendant les travaux subissent des tranchées juste devant leurs boutiques. Vouloir marquer de façon consciente un siècle tout entier est un peu prétentieux et ne relate pas la vision et par suite le ressenti de la population toute entière.

Le projet tourangeau apporte bien une innovation en matière de mobilité. Il la conçoit de façon globale, ouverte à de multiples disciplines et tournée vers des expériences multisensorielles. La mobilité peut se vanter d'une identité propre, d'être une œuvre d'art. Pourtant toutes ces spécificités ne feront pas du tramway un patrimoine ou du moins pas tout de suite car personne ne peut deviner qu'elle sera son usage ni même ses impacts sur le long terme.

Il semblerait qu'au final le choix de se distinguer par l'habillage de son tramway soit une technique pour convaincre l'opinion publique de manière à ce quelle l'accepte plus vite. Les habitants doivent être fiers de leur ville, de son passé et de ses spécificités et cela doit se retranscrire dans le design. Au-delà de cet élan sentimental, il convient surtout pour les élus de faire parler de leur territoire, que les autres élus et habitants savent à quel point ils ont su faire preuve d'innovation et d'audace. On pourrait faire une petite comparaison avec une cour de récréation où des enfants comparent qui a le plus beau et le plus gros jouet. Danien Buren comparait d'ailleurs dans une interview le tramway à une maquette de train comme les enfants se plaisent à avoir. En faisant de son tramway un patrimoine à part entière, l'agglomération tourangelle passe une étape dans cette course à l'attractivité et prend le parti que le patrimoine fait vivre les territoires en omettant que celui-ci a une définition et une identité propres à ne pas utiliser trop légèrement.

Faire du tramway un nouveau patrimoine de la Touraine n'est pas critiquable en soi car nous ne savons pas le rôle final que jouera l'équipement pour ce territoire. La notion de

⁵³ Cahier des clauses techniques particulières du SITCAT/CitéTram, p3.

patrimoine s'est énormément enrichie et va de plus en plus vers un patrimoine contemporain. Cependant, cet élargissement de la notion n'a pas comme ambition de tout patrimonialiser et à juste titre ce qui n'a pas encore existé. Si l'intégration de la ligne tourangelle est une magnifique preuve de la prise en compte des expériences passées et d'un regard artistique allant jusqu'à poser les bases du projet, il demeure que le retard pris par rapport aux autres villes françaises a peut être déclenché un sursaut d'orgueil et un rapide amalgame entre un territoire très riche au niveau patrimonial et de ce fait un tramway qui y prendra part. La faible maîtrise de la notion et la compétitivité accrue entre les territoires seraient alors les clés de cette prise de position très audacieuse.

CONCLUSION

Les politiques associées au développement durable nécessitent de se concentrer en partie sur les rejets dans l'atmosphère de gaz à effet de serre. La poursuite de cet objectif va de paire avec une utilisation moindre de la voiture particulière et par conséquent un rabattement massif des usagers vers les transports collectifs. Les collectivités ont le choix entre différents modes de transports en commun et se basent sur des critères à la fois techniques, structurels et économiques.

Longtemps le tramway a occupé une bonne place voire de leader dans le choix des décideurs politiques français et étrangers. Son obsolescence ajoutée aux dégâts occasionnés par les deux Guerres Mondiales ont peu à peu eu raison de cet équipement qui a disparu dans la grande majorité des villes qui l'accueillaient. Pourtant, depuis une trentaine d'années, de nombreuses agglomérations en ont construit ou ont dans leurs projets une voire plusieurs lignes. Le tramway a changé, il s'est modernisé par une diminution du poids du matériel et les possibilités de s'affranchir des caténaires sont plus fiables. Son fonctionnement sur rails longtemps considéré comme un inconvénient est devenu une de ses forces. En effet, les aménagements dus à la mise en place de la ligne entraînent des chantiers importants qui en même temps peuvent être accompagnés d'autres travaux. L'arrivée du tramway est donc l'occasion de redéfinir un nouveau partage des espaces publics le long de la ligne en faveur des transports collectifs, des piétons et parfois des vélos, un encouragement aux opérations de restructuration urbaine (ravalement de façade, réaménagement de places,...). D'un point de vue écologique, on note une réduction du bruit le long de la ligne ainsi qu'une réduction de la pollution de l'air puisque le tramway ne dégage pas de CO₂.

Tous ces atouts ont séduit les élus qui souhaitent ce qu'il y a de mieux pour leurs territoires afin de rayonner sur le plan national voire, pour certaines métropoles (Toulouse, Montpellier...) au niveau international. Dans cette course à l'attractivité, l'agglomération de Tours arrive relativement tard puisqu'elle se positionne comme la 23^{ème} agglomération française à se doter d'un tramway. Son projet a voulu être pensé de façon globale et s'est attaché à définir une identité pour la ligne toute entière, équipement et mobilier compris. Pour réaliser cela, la maîtrise d'ouvrage a organisé un appel d'offre pour le design de cette ligne, remporté par le cabinet RCP Design Global. Autour de la directrice Régine Charvet-Pello, un collectif artistique a été réuni avec de grands noms comme Daniel Buren ou encore Roger Tallon. L'aboutissement de leurs réflexions a donné naissance au 4^{ème} paysage de la Touraine, derrière la Loire, les jardins et le patrimoine bâti. L'identité de la ligne de tramway revêtant en plus un caractère patrimonial. Ainsi donc, le tramway qui n'a pas encore circulé et qui ne fut présenté que brièvement sous forme de maquette à la Foire exposition de Tours serait le patrimoine de demain.

Cette désignation met en exergue une utilisation accrue du terme patrimoine et souligne combien au fil des époques les limites de cette notion se sont élargies allant jusqu'à se poser la question de qu'est-ce qui ne pouvait pas être patrimonialisé. Malgré cela, le patrimoine est associé à des valeurs que le tramway de Tours ne revêt pas toutes.

Par ailleurs, la recherche du design pour le tramway et sa ligne marque la tendance à la prise en compte de l'habillage de ces équipements. Les élus, toujours à la recherche

d'attractivité pour leurs villes et agglomérations, savent que réintroduire une ligne de tramway ne suffit plus. Dorénavant, l'effet marketing est catalysé par les designs et les grands noms qui leur sont associés. Le nom de Daniel Buren fera autant parler les médias sinon plus que le tramway qui circule à Tours habillé par un revêtement miroir d'eau par exemple. Le patrimoine fait vivre les territoires en générant une économie à lui seul (boutiques, restaurants, visites...).

L'ambition de marquer le XXI^{ème} siècle ainsi que d'hisser Tours au rang de métropole régionale aura eu raison du temps nécessaire à estimer ce qui est patrimonialisable ou non. La richesse patrimoniale de ce territoire a été prise comme référence mais aussi à défaut comme une règle établie : tout ne devient pas forcément patrimoine en Touraine. Ce jugement, peut être aussi hâtif que la patrimonialisation de ce tramway, convient qu'il n'existe aucune façon de prédire les événements futurs et de connaître la « vie » et le degré d'acceptation de ce projet par les habitants mais aussi par les professionnels de ce secteur. La dimension patrimoine est vaste et communément utilisée par les acteurs politiques mais ne doit pas à cet égard être prise comme un mot valise qui donnera une bonne image au projet.

BIBLIOGRAPHIE

Patrimoine :

Audrerie, Dominique, *La notion et la protection du patrimoine*, Paris : PUF, 1997.127p. (coll. Que sais-je ?).

Bailleul, Hélène. *Patrimoine et nouvelles identités urbaines : vers un processus de patrimonialisation gouvernée localement ?* 109 p. Mémoire de recherche : DEA Villes et territoires-Aménagement et Urbanisme. Université de Tours : EPU-DA 2003-2004.

Choay, Françoise, *L'allégorie du patrimoine*, Paris : Editions du Seuil, 2004, 270p, (coll. La couleur des idées)

Choay, Françoise, *Le patrimoine en questions : anthologie pour un combat*, Paris : Editions du Seuil, 2009. 215p. (coll. La couleur des idées).

Elissalde, Bernard, Santamaria, Frédéric, *Lexique de l'aménagement du territoire européen*, Paris : Editions TEC&DOC, 2008. 249p. (coll. Lavoisier)

Geoget, Léa, *Orientations contemporaines des projets urbains: Patrimoine et Développement Durable, les nouvelles armes du renouvellement des centres historiques*. 78 feuilles.PFE: Génie de l'aménagement, Université de Tours: EPU-DA, 2009-2010.

Greffe, Xavier, *La valeur économique du patrimoine : La demande et l'offre de monuments*, Paris : Anthropos, 1990, 253 p.

Greffe, Xavier, *La valorisation économique du patrimoine*, Paris : Editions Delphine Renard, 2003. 384p. (coll. Questions de culture).

Henriet, Alain, Pellegrin, Nicole, *Le marketing du patrimoine culturel*. Voiron : « la lettre du cadre territorial », 2003. 157 p. (coll. Dossier d'experts).

ICOMOS, « Charte Internationale sur la Conservation et la Restauration des Monuments et des Sites », in www.icomos.org, www.icomos.org/docs/venise.html, consulté le 25 avril 2011.

Laurent, Xavier, *Grandeur et misère du Patrimoine d'André Malraux à Jacques Duhamel*, Paris: Ecole des Chartes: Comité d'histoire du Ministère de la Culture, 2003, 384p.

Mairie de Tours, « Tourisme-Histoire et patrimoine », in www.tours.fr, www.tours.fr/tourisme/histoirepatrimoine/, consulté le 24 mars 2011.

Merlin, Pierre, Choay, Françoise, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, entrée secteur sauvegardé*, 3^{ème} édition, Paris : PUF, 2010, 843 p.

Ministère de la culture et de la communication, « Fiches pratiques: Créer et mettre en valeur un secteur sauvegardé », in www.culture.gouv.fr, www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/fiches/fiche14.htm, consulté le 15 avril 2011.

Mission Val de Loire, « carte interactive du Val de Loire », in www.valdeloire.org, [www.valdeloire.org/Carte/\(layer\)/315/\(donnees\)/Communes-du-site-inscrit](http://www.valdeloire.org/Carte/(layer)/315/(donnees)/Communes-du-site-inscrit), consulté le 28 mars 2011.

Neyret, Régis, « Du monument isolé au tout patrimoine », in *Géocarrefour*, vol 79/3,

2004, URL : <http://geocarrefour.revues.org/index746.html>, consulté le 13/10/2010.

Porhel, Jean-Luc, *Le secteur sauvegardé de Tours a 30 ans, 1973-2003*, Tours : Hôtel de ville, 2003, 26 p.

Recht, Roland, « Hommage à Prosper Mérimée. L'invention du monument historique », in www.aibl.fr, www.aibl.fr/fr/seance/discours/disc_recht.html, consulté le 26 avril 2011.

Unesco, « Qu'est-ce que le patrimoine culturel immatériel? », in www.unesco.org/new/fr/unesco/, www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=fr&pg=00002, consulté le 27 avril 2011.

Unesco, « Recommandations sur la sauvegarde de la culture traditionnelle et populaire », in www.unesco.org/new/fr/unesco/, portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=13141&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html, consulté le 27 avril 2011.

Unesco, « Sauvegarde du patrimoine culturel immatériel », in www.unesco.org/new/fr/unesco/, www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=FR, consulté le 27 avril 2011.

Unesco, « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes », in www.unesco.org/new/fr/unesco/, whc.unesco.org/fr/list/933, consulté le 15 avril 2011.

Transport :

Amar, Georges, *Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité*. Saint-Just-la-Pendue: fyp éditions, 2010. 207 p.

Amis et Passionnés du Père Lachaise, « BAUDRY Stanislas (1780-1830) », in www.appl-lachaise.net, www.appl-lachaise.net/appl/article.php?id_article=37, consulté le 3 mars 2011.

Centre International Blaise Pascal, « Le formulaire – Les carrosses à cinq sols – La maladie et la mort », in odalix.univ-bpclermont.fr/Accueil.htm, odalix.univ-bpclermont.fr/Cibp/BP/BP-3.htm, consulté le 2 mars 2011.

Cercle de généalogie et d'histoire du Crédit Lyonnais, « comment circulaient nos ancêtres: à pied, à cheval, en voiture... », in cghcl.free.fr, http://cghcl.free.fr/bonnesfeuilles/comment_circulaient_nos_ancetres.pdf, consulté le 2 mai 2011.

Chaumeil, Louis, *Les omnibus et les tramways à Paris*, Thèse pour le doctorat : Sciences juridiques, Paris : Arthur Rousseau, 240p.

Chollet, David, « Tramway de Tours: la première ligne est sur de bons rails! », in www.davidchollet.fr, www.davidchollet.fr/2010/12/30/tramway-de-tours-la-premiere-ligne-est-sur-de-bons-rails/, consulté le 3 avril 2011.

CitéTram, www.tram-tours.fr (toutes les pages du site), consulté le 30 octobre 2010.

Conseil général de Loire-Atlantique, « Les omnibus à traction hippomobile », in www.loire-atlantique.fr, www.loire-atlantique.fr/jcms/cg_18405/les-omnibus-a-traction-hippomobile, consulté le 3 mars 2011.

Fil Bleu, « Présentation de l'entreprise, Petite histoire d'un grand réseau », in www.filbleu.fr, www.filbleu.fr/page.php?id=3-7, consulté le 30 mars 2011.

- Hérissé, Philippe. « Alstom. Le Citadis en version courte ». *Ville Rails & Transports*, n°502, 2010. p 54.
- Kinpear, Clark, *Tramways : construction et exploitation*. Paris : Dunod, 446 p. (disponible en ligne : bibli.ec-lyon.fr/exl-doc/patrimoine/10856V01/10856V01.pdf).
- La nouvelle république, Ecomobilité : avec le tram tout va changer. Tours : La nouvelle république, n° 20.031 du 15 septembre 2010. 19 p.
- Larousse, « VAL », in www.larousse.fr/encyclopedie, www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Val/148030, consulté le 10 mars 2011.
- Laval, Patrick, « Angers. Le tram « arc-en-ciel » prend forme », *Ville Rail & Transport*, n°494, 21 avril 2010, p26-33.
- Leborgne, Guillaume, Nangeroni, Cécile. « Villes moyennes. L'appel du BHNS ». *Ville Rails & Transport*, n°512, 2011. p 22.
- Lemarc, Franck. « Le design du tramway : un véritable « supplément d'âme » ». *Transport Public*, n°1044, 2005. p 10.
- Manière, Fabienne, « 10 aout 1826 Premiers omnibus à Nantes », in Dossier Innovations et vie quotidienne, in www.Herodote.net, www.herodote.net/histoire/evenement.php?jour=18260810&ID_dossier=299, consulté le 11 mars.
- Méheux, René, « Les designers du rail », *Connaissance du rail*, n°282-283, 2005. p.4-11.
- Miguet, Olivier), « La voiture perd 7 points à Strasbourg », *Ville Rail & Transport*, n°188, 27 janvier 2010, p 23-24.
- Musée des transports urbains, www.amtuir.org, (consulté en totalité), consulté le 2 mars 2011.
- Nangeroni, Cécile, « Moins de voitures dans les grandes villes », *Ville Rail & Transport*, n°188, 2010. p 20-22.
- Nangeroni, Cécile. « BHNS, quand le bus se fait tram ». *Ville Rails & Transport*, n°490, 2010. p 28-33.
- Nangeroni, Cécile. « Le tramway confirme son retour en force ». *Ville Rails & Transports*, n°288, 2003. p 29.
- Pierre Larousse, *Grand Dictionnaire universel du 19e siècle*, Paris, Administration du Grand Dictionnaire Universel, 1866-1879, 17 tomes. Entrée tramway.
- RATP, « la mémoire et l'ADN de la marque RATP », in www.ratp.fr, www.ratp.fr/fr/ratp/c_5114/patrimoine-vivant/, consulté le 2 mai 2011.
- RCP, ensemble(s) la ligne, *Cahier de recommandations design urbain*, juin 2009, 16 p.
- RCP, ensemble(s) la ligne, *Carnets de la ligne : prescriptions et recommandations pour le 4^{ème} paysage*, septembre 2009, 80 p.
- RCP, ensemble(s) la ligne, *L'alphabet de la ligne : livre blanc collaboratif*, juin 2009, 25 p.
- Ribadeau Dumas, Laurent, « La revanche du tramway », in www.france2.fr, <http://www.france2.fr/info/dossiers/france/760834-fr.php>, consulté le 7 mars 2011.

Stambouli, Jacques, *Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable, Développement durable et territoires*, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, consulté le 02 mars 2011. (consultable en ligne : developpementdurable.revues.org/3579).

Tour(s)Plus Le Mag, Hors série *Demain le tram*, mars 2010. 31 p.

Tricoire, Jean, *Le tramway en France*, Paris : La vie du Rail, 2007, 159 p.

VRT Communication, « Tours. Un tramway qui reflète la ville », *Ville Rail & Transport*, n°505, 20 octobre 2010, supplément de 20 p.

Développement Durable :

Atger, Catherine, Lemonier, Marc, « De la contradiction à la convergence ». *Diagonale*, n°180, 2010. p 30-31.

Brunel, Sylvie, *Le Développement Durable*, Paris: PUF, 2009, 128p, (coll. Que sais-je ?)

Deschambre, Vincent, « Angers. Patrimoine et développement durable: pléonasmе ou contradiction?, *Urbanisme*, n°348, 2006-p 57-60.

Autres :

Birck, Danielle, « Les artistes du T3 et leurs œuvres », in www.rfi.fr, www.rfi.fr/francefr/articles/084/article_48241.asp, consulté le 4 mai 2011.

Chronique du piéton, « Plaisir et mélancolie des œuvres d'art sur le parcours du tramway T3 des Maréchaux Sud (311) », in <http://chroniquedupieton.blogs.com>, http://chroniquedupieton.blogs.com/chronique_du_pieton/2011/03/311.html, consulté le 4 mai 2011.

Commission d'enquête, *Réalisation de la première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle Enquêtes publiques conjointes : Rapports, conclusions et avis de la commission d'enquête*, 2010, 202 p.

Cros, Caroline, « France (arts et culture) L'art public » Chapitre 7: Des commandes autour des tramways, in www.universalis.fr, www.universalis.fr/encyclopedie/france-arts-et-culture-l-art-public/7-des-commandes-autour-des-tramways/, consulté le 4 mai 2011.

Falga, Pierre, Feltin, Michel, « La revanche de la Province », *L'Express*, n°3074, 2 au 8 juin 2010, p 36-68.

Guillermin, Johan, « Le lycée Vaucanson va se donner de l'air », in www.tours.maville.com, www.tours.maville.com/actu/actudet_-Le-lycee-Vaucanson-va-se-donner-de-l%E2%80%99air-_loc-1330558_actu.Htm, consulté le 3 avril 2011.

Insee, « Tours populations légales 2008 de la commune », in www.insee.fr, www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/recensement/populations-legales/commune.asp?annee=2008&depcom=37261, consulté le 23 mars 2011.

Loubière, Antoine. « Editorial la ville marketing ». *Urbanisme*, n°344, 2005. p 45-46.

Masboungi, Ariella, *Penser la ville par l'art contemporain*, Paris : Editions de la Villette, 2004. 111p. Projet Urbain.

Masson, Daniel, « Tram & art », in <http://membres.multimania.fr>, http://membres.multimania.fr/dmasson/tramway-strasbourg/f_art.htm, consulté le 4 mai 2011

Philbru Production, « Train vapeur d'hier et train d'aujourd'hui », in <http://trainvapeur.fr>, <http://trainvapeur.fr/7.html>, consulté le 9 mai 2011

Soléa, « L'art au fil du tramway », in www.solea.info, http://www.solea.info/ville_dynamisee.html, consulté le 5 mai 2011.

Steward (Elsa) et Ayeb (Kamel), « PLU : construire la ville de demain », Tours infos, n°127, février 2011, p 16-18.

Tour(s)plus, « Programme d'actions », in www.climat.agglo-tours.fr, www.climat.agglo-tours.fr/index.php?idtf=5005, consulté le 2 avril 2011.

Vision Unit, « Le Comité d'experts », in www.vision-unit.fr, www.vision-unit.fr/strasbourg/principal.htm, <http://www.vision-unit.fr/strasbourg/strasetales/page03.htm>, consulté le 4 mai 2011.

Vision Unit, « Le Gazebo de l'Elsau », in www.vision-unit.fr, www.vision-unit.fr/strasbourg/principal.htm, www.vision-unit.fr/strasbourg/armajani/menuarmajani01.htm#suite, consulté le 3 mai 2011.

TABLE DES FIGURES

Figure 1: Une des premières voitures omnibus en service à Paris	15
Figure 2: Réseau global de Transport en Commun pour l'agglomération tourangelle ...	35
Figure 3: Image de synthèse du centre de maintenance	41
Figure 4: Image de synthèse de l'ouvrage d'art sur le Cher	43
Figure 5: Les trois designs de nez soumis à l'avis du public	48
Figure 6: Tramway de Montpellier, ligne 3.....	78

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

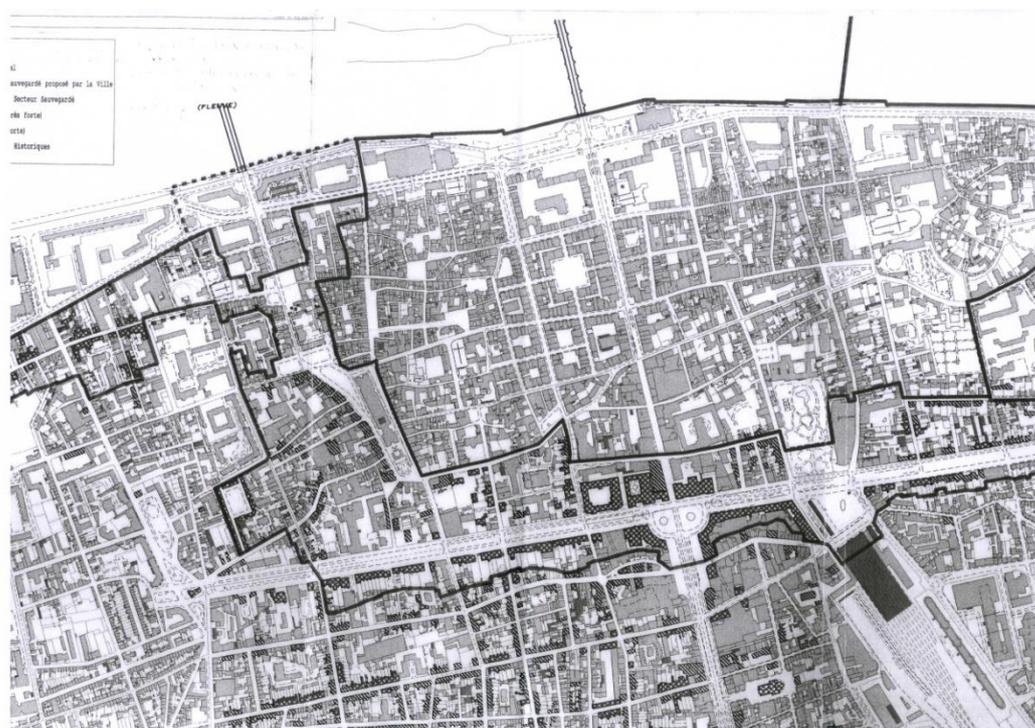
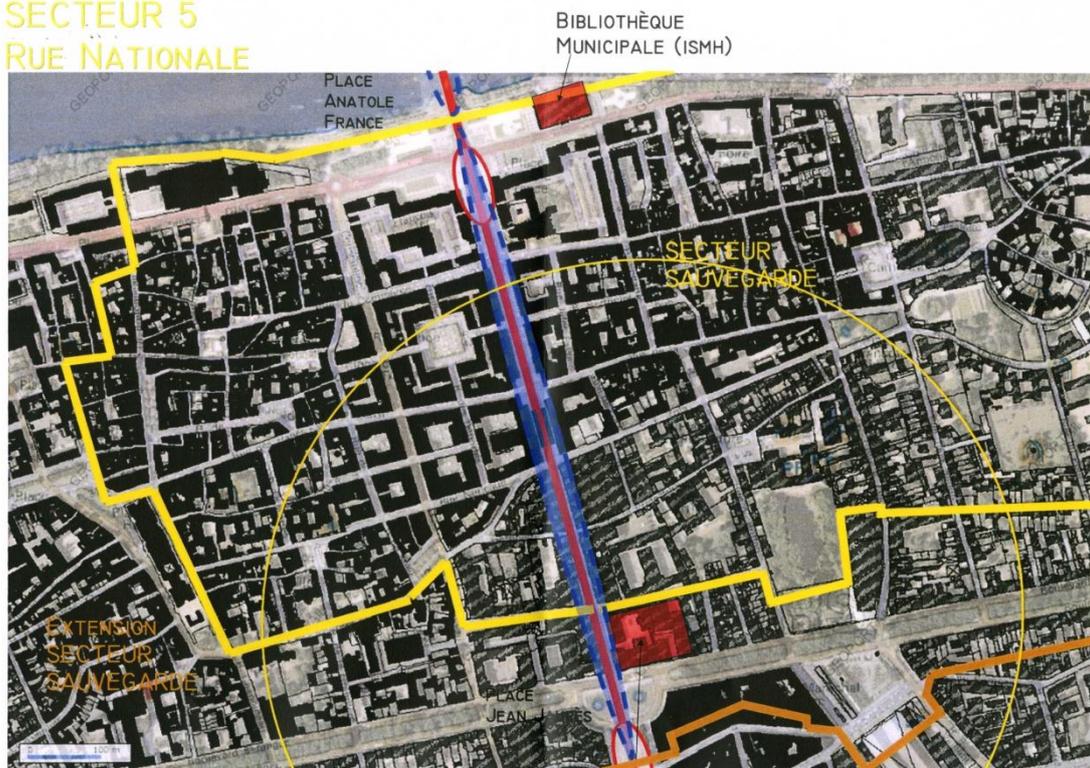
Photographie 1: Tramway primitif du réseau de New York, Broadway 1860	18
Photographie 2: Automotrice Rowan de la CGO devant le Louvre, cliché de 1910.....	19
Photographie 3: En 1890, la première ligne de tramways électriques de France à prise de courant par fil aérien est mise en service à Clermont-Ferrand	20
Photographie 4: Motrice Peter Witt du réseau de Milan en Italie, cliché de 1930	21
Photographie 5: Le VAL de Lille	25
Photographie 6: La première ligne des tramways nantais	26
Photographie 7: Tramway de Grenoble.....	26
Photographie 8: Tramway de Bordeaux	27
Photographie 9: Les premiers tramways de Tours à traction chevaline, vus ici face à l'Hôtel de ville en 1877.....	32
Photographie 10: Une motrice tractant une baladeuse ouverte s'engage dans la rue Nationale en 1908. Le captage du courant s'effectue par plots Diatto	33
Photographie 11: Transmilenio à Bogota	36
Photographie 12: "GAZEBO", sculpture de l'artiste américain Siah ARMANGANI à Strasbourg.....	68
Photographie 13: Terminus Hoenheim Gare	70
Photographie 14: "Mirage" de Bertrand Lavier, l'ensemble de palmiers fait périodiquement.....	71
Photographie 15: Tramway de Mulhouse, ligne 2.....	72
Photographie 16: Tramway de la ligne 2 de Montpellier	75
Photographie 17: Tramway de Lyon	75
Photographie 18: Ligne T3 à Paris	76

TABLE DES CARTES

Carte 1: Tracé de la ligne et localisation des stations.....	40
--	----

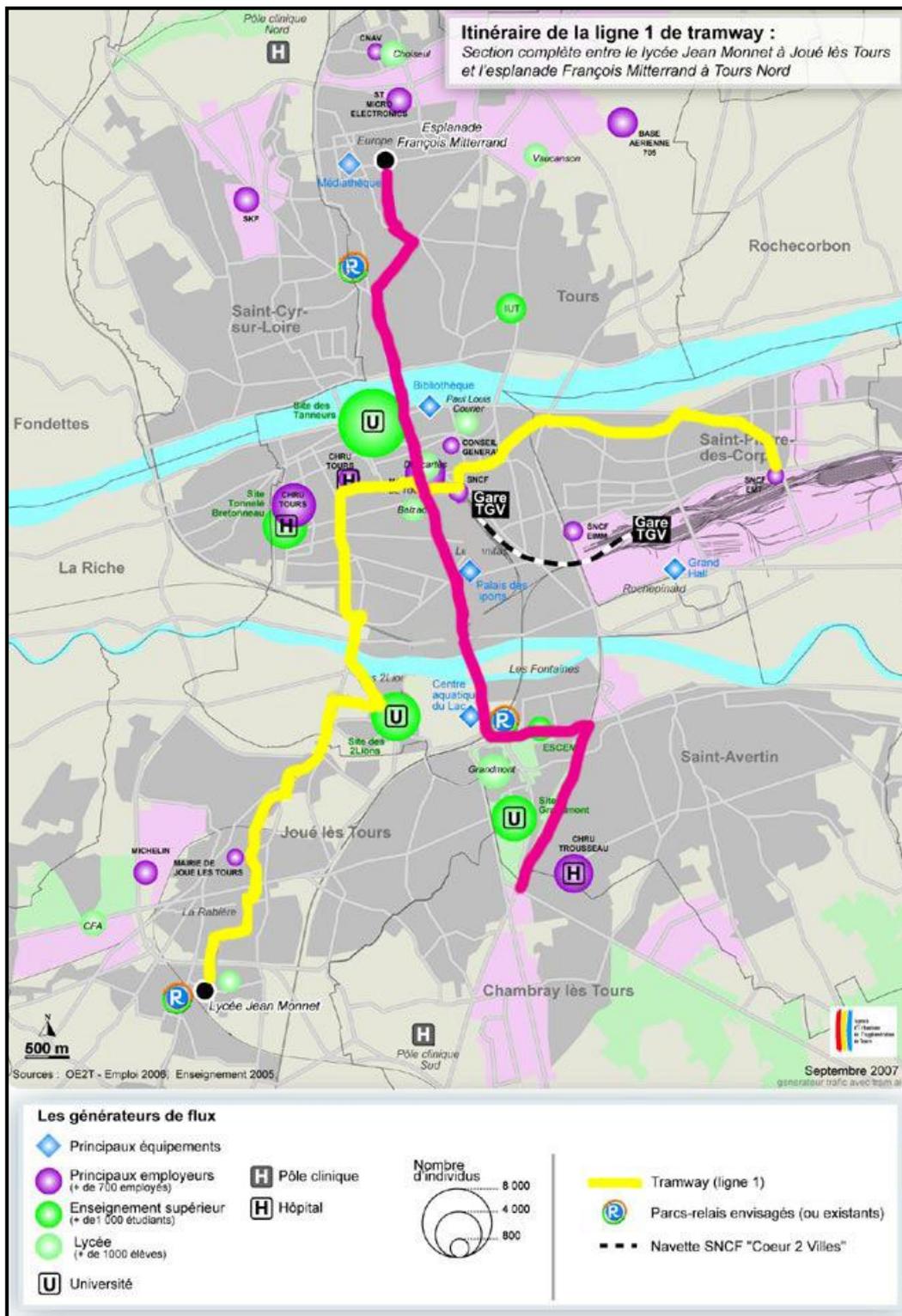
ANNEXE 1 : LE SECTEUR SAUVEGARDE DE TOURS (EN JAUNE LIMITES ORIGINELLES ET EN ORANGE L'EXTENSION) ET LE TRACE DU TRAMWAY EN SON SEIN

SECTEUR 5 RUE NATIONALE



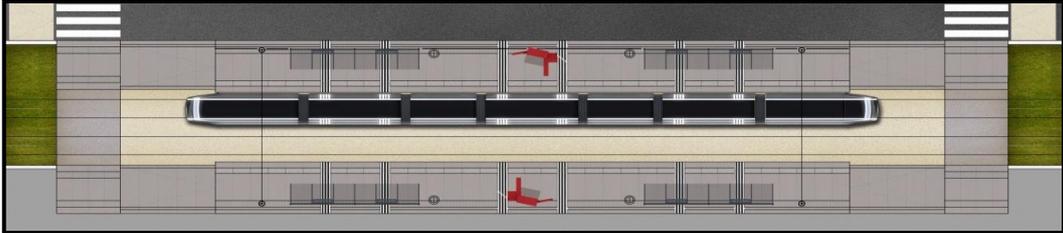
SOURCE : STAP D'INDRE-ET-LOIRE

ANNEXE 3 : TRACE ALTERNATIF PROPOSE PAR LES VERTS EN 2008



SOURCE : www.davidchollet.fr

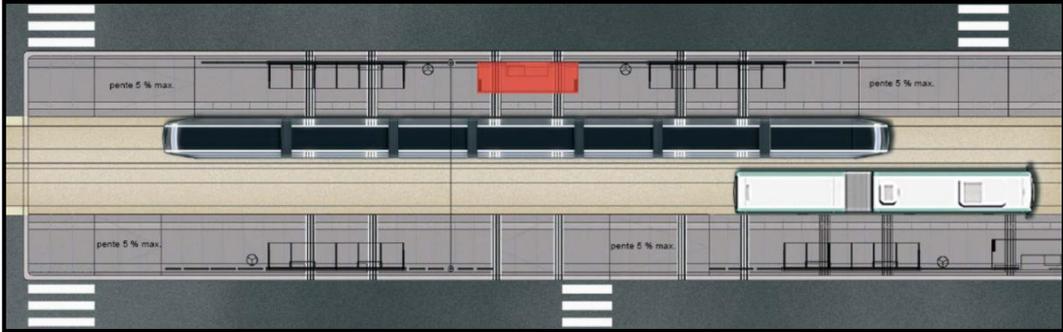
Station classique



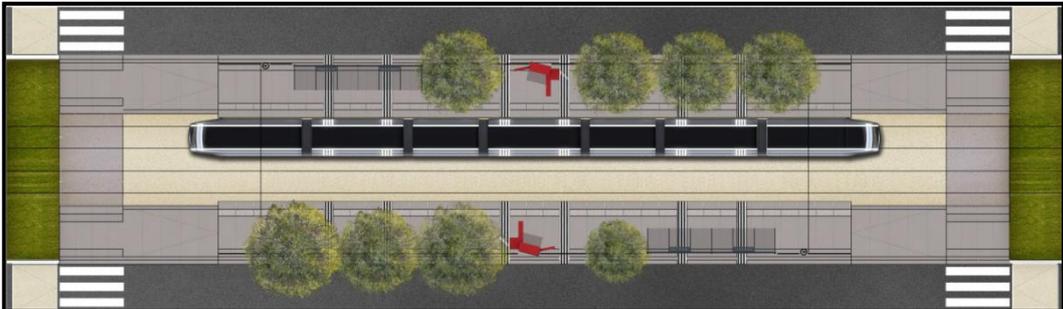
Station partagée tram/bus

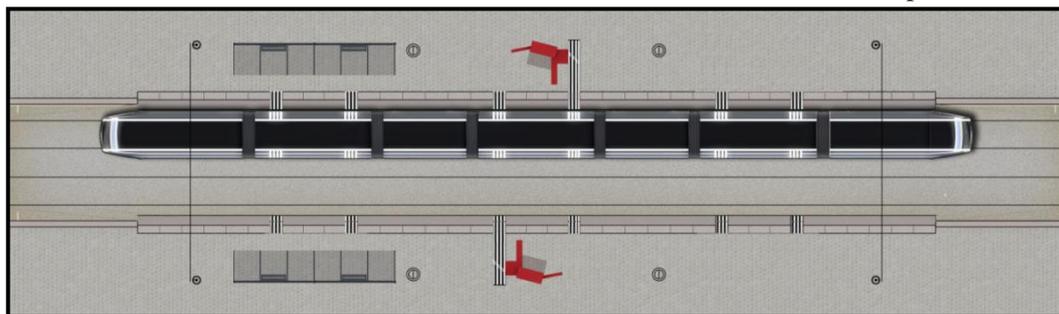


Station commune tram/bus

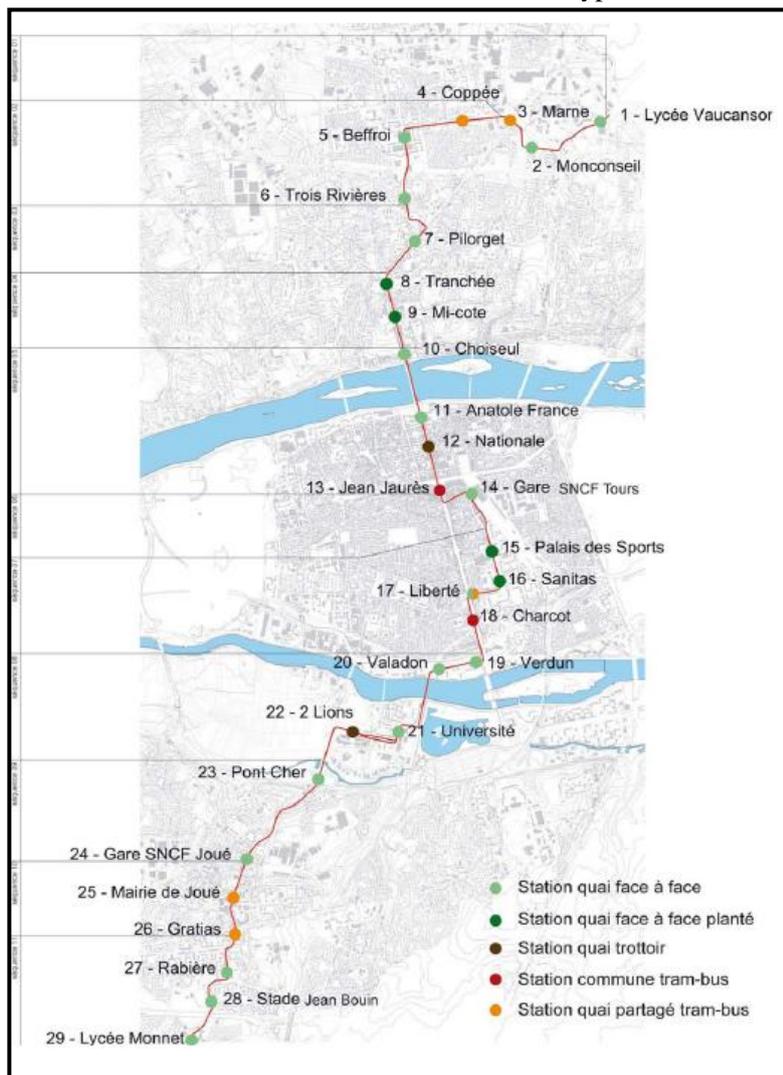


Station plantée





Carte des types de station au fil du tracé



SOURCE : DEMANDE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (PIECE A1, TOME1)

**ANNEXE 5 : CRITERES POUR L'EVALUATION DE LA VALEUR UNIVERSELLE
EXCEPTIONNELLE**

Tout bien doit :

- i - soit représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain,
- ii - soit témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages,
- iii - soit apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue,
- iv - soit offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significatives de l'histoire humaine,
- v - soit constituer un exemple éminent d'établissement humain ou d'occupation du territoire traditionnels représentatifs d'une culture (ou de cultures), surtout quand il devient vulnérable sous l'effet de mutations irréversibles,
- vi - soit être directement ou matériellement associé à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle (le Comité considère que ce critère ne devrait justifier une inscription sur la Liste que dans des circonstances exceptionnelles, et lorsqu'il est appliqué concurremment avec d'autres critères culturels ou naturels).

SOURCE : www.international.icomos.org

Questionnaire pour Mme Régine Charvet-Pello, directrice de RCP Design Global

- 1) Vous avez travaillé sur plusieurs designs de tramway en France et à l'étranger, pourquoi selon vous remettre aujourd'hui en place cet équipement dans les villes plutôt que d'autres solutions (bus à haut niveau de services, favoriser les sites propres...) ? Quels sont les avantages de cet équipement ?
- 2) Quelles étaient les attentes de la municipalité pour leur futur tramway, avaient-ils des requêtes très différentes des projets auxquels vous avez l'habitude de répondre ?
- 3) Tours est la 23^{ème} ville française à se doter d'un tramway. Ce retour en grâce a-t-il été favorisé par un effet de mode (afin d'exister sur la scène nationale car bénéfique pour l'image de la ville) ? Cela entraînait-il de trouver un design encore plus marquant ?
- 4) Le fait de travailler dans votre ville a-t-il modifié sensiblement votre façon d'appréhender le projet c'est-à-dire une modification des compétences réunies au sein de votre équipe, ou aviez vous déjà l'habitude de travailler avec des artistes de renom ? Suite à un entretien avec M. Devineau celui-ci m'a parlé de votre travail sur de la poésie, de la littérature...qu'en est-il ?
- 5) Le tramway est défini comme le 4^{ème} paysage de la Touraine, après la Loire, les jardins et le patrimoine bâti. Pouvez-vous m'expliquer la genèse de cette définition ?
- 6) Les 3 premiers paysages sont largement plus vastes que Tours, le concept de 4^{ème} paysage n'est-il pas alors surdimensionné ?
- 7) J'ai extrait une phrase du livre blanc de juin 2009 : « comme le patrimoine bâti, le tramway et ces équipements deviennent le patrimoine de demain au titre d'une seule et même œuvre urbaine animée. ». Le tramway peut-il donc être lui aussi considéré comme un patrimoine de la Touraine ?
- 8) Face à la richesse patrimoniale de la Touraine est-il pertinent selon vous de créer un nouveau patrimoine? Si oui, ce rajout est-il une conséquence d'une demande connue et cernée ?
- 9) L'argument du devenir du tramway en tant que patrimoine peut-il aider d'un point de vue politique à alléger les possibles tensions dues aux travaux notamment avec les commerçants ?
- 10) Le patrimoine est « un construit » dont la définition, l'appropriation et la mise en valeur sont un ensemble de décisions et d'actions propres à un groupe social. N'ait il pas alors trop rapide pour considérer le tramway comme un patrimoine ?
- 11) Dans une de ses interviews, M. Jean Germain a parlé du tramway de Tours comme une future attraction pour la ville (parallèle avec Montpellier). Le tramway peut-il générer à lui seul une attractivité touristique ?
- 12) Je vais vous présenter plusieurs tramways déjà mis ou non en service, chacun possède un design faisant référence à la ville où il circule. Pouvez-vous les identifier ?

Qu'en pensez-vous ?

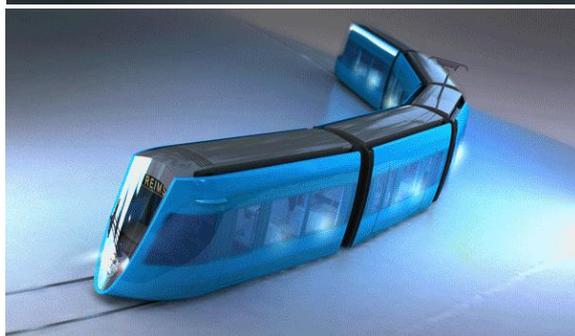
13) Le tramway de Tours doit revêtir à lui seul une identité. N'est-ce pas trop pour un équipement de transport ? Il aurait pu prendre la forme d'un ballon de vin par exemple ?

14) Les futures stations du tramway seront plus monumentales aux extrémités de la ligne de façon à créer de l'urbanité. Mais elles seront plus discrètes dans le secteur sauvegardé, doit-il alors exister une hiérarchie des paysages ? Quel fut votre travail avec l'ABF, a-t-il modifié beaucoup de choses en dehors du prolongement de l'APS jusqu'à la gare ?

15) Votre équipe et vous-même aviez soumis trois designs au public. D'où vient cette idée de proposer au public de choisir ?

16) Le revêtement miroir est-il un pari technique pour les ingénieurs d'Alstom, ont-ils manifesté des difficultés pour obtenir l'effet recherché ? Quelle est votre collaboration, un intermédiaire permanent ?

17) La comparaison avec la ligne des Maréchaux, inspiration de ne plus ajuster des œuvres d'art mais de faire du tramway une œuvre à lui tout seul ?



Questionnaire pour M. Alain Devineau, adjoint à l'urbanisme à la mairie de Tours

- 1) Pourquoi remettre aujourd'hui en place un tramway dans la ville plutôt que d'autres solutions (bus à haut niveau de services, favoriser les sites propres...) ? Quels sont les avantages de cet équipement ?
- 2) Tours est la 23^{ème} ville française à se doter d'un tramway. Ce retour en grâce a-t-il été favorisé par un effet de mode (afin d'exister sur la scène nationale car bénéfique pour l'image de la ville) ?
- 3) Le choix du projet de Mme Charvet-Pello est-il directement lié aux membres de l'équipe de travail qu'elle a réuni au sein du groupe Ensemble(s) la ligne ? Les autres projets avaient-ils fait appel à des grands noms du design urbain ?
- 4) Quelle est votre opinion concernant le design du tramway (trace au sol, revêtement miroir, mobilier urbain, forme, bandes de Buren...) ? L'avis de l'ABF pour le secteur sauvegardé a-t-il été obtenu facilement ? (APS)
- 5) Le tramway est défini comme le 4^{ème} paysage de la Touraine, après la Loire, les jardins et le patrimoine bâti. Quel est votre point de vue sur cette définition ?
- 6) Les 3 premiers paysages sont largement plus vastes que Tours, le concept de 4^{ème} paysage n'est-il pas alors surdimensionné ?
- 7) J'ai extrait une phrase du livre blanc de juin 2009 : « comme le patrimoine bâti, le tramway et ces équipements deviennent le patrimoine de demain au titre d'une seule et même œuvre urbaine animée. ». Le tramway peut-il donc être lui aussi considéré comme un patrimoine de la Touraine ?
- 8) Face à la richesse patrimoniale de la Touraine est-il pertinent selon vous de créer un nouveau patrimoine ? Si oui, ce rajout est-il une conséquence d'une demande connue et cernée ?
- 9) Je vais vous présenter plusieurs tramways déjà mis en service, chacun possède un design faisant référence à la ville où il circule. Pouvez-vous les identifier ?
Qu'en pensez-vous ?
- 10) Le tramway de Tours doit revêtir à lui seul une identité. N'est-ce pas trop pour un équipement de transport ?
- 11) Les futures stations du tramway seront plus monumentales aux extrémités de la ligne de façon à créer de l'urbanité. Mais elles seront plus discrètes dans le secteur sauvegardé, doit-il alors exister une hiérarchie des paysages ?

Entretien avec Mme Stéphanie Bouché, pilotage de la conception du mobilier de station (designer : agence Wilmotte & Associés) et collaboration à l'accompagnement artistique sur ces mêmes stations (artiste : Patrick Corillon) sur la ligne T3

- 1) La ligne T3 va du pont de Garigliano jusqu'à la porte d'Ivry. Le choix du tram est-il une réponse adaptée à l'augmentation de fréquentation du nombre de voyageurs de part ses aspects techniques et écologiques ?
- 2) D'une ligne qui devait semble-t-il signifier le renouveau du transport collectif en île de France, on décide de lui adjoindre des œuvres d'art. Pourquoi et quand cette décision a-t-elle été prise ?
- 3) J'ai lu que pour ce projet on avait fait appel à des plasticiens, pris l'avis d'artistes ou des scénographes. L'équipe de Tours est aussi pluridisciplinaire (Buren, Tallon, Lévy...) et je voulais connaître votre avis de l'intrusion artistique dans la conception d'équipement de transport ?
- 4) Pensez-vous que l'association art/tram soit une manière de convaincre car l'art est difficile à critiquer ?
- 5) Est-ce qu'il y a eu un retour d'expérience du T3 et de ses œuvres ?
- 6) Comment se passe le travail avec Alstom, collaboration ?

Entretien avec Mme Madelain-Beau, architecte des bâtiments de France au STAP d'Indre-et-Loire

- 1) A quel stade le STAP a-t-il été impliqué dans le projet du tramway ?
- 2) Pouvez-vous me détailler vos différentes interventions voire les difficultés que vous avez rencontrées pour assurer la meilleure intégration de cet équipement sur les 2 km de secteur sauvegardé ?
- 3) L'APS a été choisi de la place Choiseul à la place Jean Jaurès puis jusqu'à la gare. M. Devineau m'a confié que vous aviez préconisé ce prolongement. Puis-je vous demander pourquoi ?
- 4) Avez-vous été sollicité par le bureau de design RCP pour conseiller pendant leur phase de création quant aux possibilités qu'ils pouvaient mettre en œuvre (mobilier de station avec le totem, bandes de Buren) ?
- 5) Avez-vous comparé ce projet à d'autres réalisations de tramway et d'intégration dans des centres-villes protégés ?
- 6) J'ai extrait une phrase du livre blanc réalisé dans le cadre de la réponse à l'appel d'offre : « comme le patrimoine bâti, le tramway et ces équipements deviennent le patrimoine de demain au titre d'une seule et même œuvre urbaine animée. ». Le tramway peut-il donc être lui aussi considéré comme un patrimoine de la Touraine ?
- 7) La ou plutôt les définitions du patrimoine sont multiples et ce terme semble être

devenu un mot clé comme « Développement durable ». Pouvez-vous me donner votre définition ?

8) Avec la récente inscription de la gastronomie française au patrimoine culturel immatériel de l'humanité on a cette impression qu'il n'existe aucune limite à patrimonialiser les choses. Avec le concept de 4^{ème} paysage, le tramway est annoncé comme un patrimoine avant même de circuler et même d'avoir été présenté physiquement au public. Ne trouvez-vous pas que le patrimoine est devenu partie prenante du marketing territorial ?

TABLE DES MATIERES

Avertissement.....	5
Formation par la recherche et projet de fin d'études	6
Remerciements.....	7
Sommaire	8
Introduction	10
Partie 1 Le passé du tramway	13
1. Naissance des transports en commun	14
11. Une invention pascalienne.....	14
12. Un essai mancunien transformé à Nantes.....	14
13. De Nantes à Paris	15
2. Apparition et apogée du tramway.....	17
20. L'invention du rail.....	17
21. Un tramway américain à la conquête de l'Europe.....	17
22. Des tramways qui subsistent après la première Guerre Mondiale.....	20
23. Un entre-deux-guerres plutôt néfaste	21
24. Un regain durant la deuxième Guerre Mondiale	22
25. Un destin joué.....	22
26. Un retour inattendu.....	23
3. La deuxième vie du tramway	25
30. L'arrivée du VAL (Véhicule Automatique Léger).....	25
31. Nantes, véritable précurseur des transports en commun	26
32. Une contagion rapide.....	27
Partie 2 Tours, tramway et 4^{ème} paysage	29
1. Portrait de Tours.....	30
10. La ville en elle-même	30
11. Une ville en mutation	30
2. Les tramways de Tours.....	32
20. Les ancêtres	32
21. Les successeurs du tramway.....	33
22. Deux mandats décisifs.....	34
3. Le projet de la nouvelle ligne	37
30. Les acteurs du tramway	37
a) Les décisionnaires	37
b) L'Architecte des Bâtiments de France	38
c) Le constructeur	38
d) Les designers	39
31. Un tracé Nord/Sud.....	39

a) Le centre de maintenance	40
b) Le lycée Vaucanson.....	41
c) L'éco-quartier Montconseil.....	41
d) La Tranchée.....	41
e) La place Choiseul	42
f) Le pont Wilson	42
g) La place Anatole-France.....	42
h) La gare.....	43
i) Un nouvel ouvrage d'art sur le Cher	43
j) Joué-lès-Tours	43
4. Le projet de RCP Design Global	45
40. Une mise en œuvre en deux temps	45
a) Une réflexion approfondie.....	45
b) Un collectif créatif.....	45
41. La notion de 4 ^{ème} paysage.....	46
a) Définition.....	46
b) Ses composantes.....	46
c) Une consultation citoyenne	47
d) Autour et à l'intérieur	48
42. Le tramway, un patrimoine de demain	49
Partie 3 Un futur tramway patrimoine	51
1. Un patrimoine énigmatique	52
10. Une notion évolutive	52
a) Naissance de la notion de patrimoine.....	52
b) Le patrimoine urbain	54
c) Un patrimoine qui s'affirme	55
11. Une notion complexe.....	58
a) Un patrimoine illimité	58
b) Les valeurs du patrimoine	60
2. Un patrimoine paradoxal	64
20. Une patrimonialisation accélérée	64
21. Un tramway anonyme	65
3. L'art dans la ville.....	67
30. L'artistique urbain	67
a) L'art au service de la ville	67
b) De nouvelles professions.....	68
31. L'art partenaire des tramways	69
a) Le cas strasbourgeois.....	69
b) Le tramway des Maréchaux.....	70
c) Le cas de Tours.....	71

4. Le design des tramways, supplément d'âme ou marketing ?	74
40. L'apparence extérieure, élément incontournable.....	74
41. Le design comme reflet de l'identité des villes	74
42. Le tramway comme outil marketing pour les politiques	76
43. Le projet de Tours va-t-il trop loin ?	78
Conclusion.....	81
Bibliographie.....	83
Table des figures.....	88
Table des photographies	89
Table des cartes	90
Annexes	91
Table des matières.....	102