

Séance 8 : 10 déc. 2014 "Tracé et espace public : la conception de l'espace Tramway entre desserte, vitesse et exploitation" (Séminaire "Réinventer le tramway ? Quarante années de TCSP, tramways et transports guidés en France")

Type de manifestation :

[Journées d'études, séminaires](#)

Année de la manifestation :

[2014](#)



Séance 8 : mercredi 10 décembre 2014 : "Tracé et espace public : la conception de l'espace Tramway entre desserte, vitesse et exploitation"

Séminaire : « Réinventer le tramway ? Quarante années de TCSP, tramways et transports guidés en France : controverses et réalisations » 2013-2015

Séminaire de l'Association pour l'histoire des chemins de fer et de l'UMR AUSser n° 3329 / CNRS

Organisateurs : Séminaire proposé par Rails et histoire et l'Axe «Architecture des Territoires» de l'UMR AUSser n° 3329 / CNRS

Lieu : 'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

Elle s'inscrit dans le cycle de réflexions sur « La mobilité à l'issue de 40 ans de tramways».

Accédez à l'enregistrement de la séance sur le site de l'AHICF : [cliquez ici](#)

Affiche de présentation du séminaire : [cliquez ici](#)

Intervenants :

Avec Karen Bowie (professeure, histoire et cultures architecturales ENSA Paris-La Villette, directrice AHTTEP (UMR AUSser 3329), François Laisney (architecte dplg, Urbaniste IUUP, chercheur associé à l'IPRAUS), Pierre Zembri (professeur à l'Université de Marne-la-Vallée, directeur de l'UMR Laboratoire Ville Mobilité Transports), Olivier Nau SETEC ITS (ingénierie des systèmes de transport).

- **François Laisney**

Urbanisme du Tramway en France

Historiquement, après avoir presque totalement disparu du paysage, le tramway est reparu dans 30 des plus grandes agglomérations françaises depuis 1985. 1985-2015, trente ans à cheval sur l'an 2000 pour une « saga », une série à succès exceptionnelle...presque achevée.

L'exposé sera organisé en deux temps :

Dans le premier, je voudrais montrer succinctement, en m'appuyant sur un exemple, les logiques et fortes récurrences et qui ont, de ville en ville, mené à la renaissance du tramway à l'interface urbanisme et transport : motorisation, croissance urbaine, décentralisation, intercommunalités, configurations et décisions politiques, critique écologique, plans de déplacements urbains, choix du tracé, puissances des maîtrises de projet MAO-MOE, impact sur l'urbanisme, couloirs de desserte, performance du service de transport, intermodalité. Pour Paris, une histoire bien différente.

Dans un deuxième temps, je vais montrer, avec des images avant/pendant/après, l'ampleur des modifications opérées sur les espaces publics de natures différentes. Le tramway s'insère au sol dans l'espace existant et, de ce fait, il est facteur de transformation, de métamorphose majeure d'un nouvel « espace public », dessiné par les architectes, les ingénieurs, les paysagistes, facteur d'embellissement urbain, tout au long de son trajet : reconquête du sens de la ville. reprofilage et nouveau partage de l'espace viaire par la mise à l'écart de l'automobile, logique de ligne et station.

Conclusion : perspectives pour un autre urbanisme du tramway : un tracé des voies en étoile pour optimiser l'accessibilité aux stations à pied et à vélo.

Bibliographie : François Laisney, Atlas du tramway dans les villes françaises, Paris, Ed. Recherches, 2011
Yo Kaminagai (dir.), Tramway, une école française, Paris, IAU/IDF, 2014

- **Pierre Zembri**

Les tramways français ont été établis depuis l'origine selon des principes largement inspirés par un souci de requalification urbaine voire dans certains cas de "désenclavement" de quartiers excentrés et/ou trop repliés sur eux-mêmes. On a par ailleurs cherché à tirer le meilleur parti des premières lignes établies en leur faisant desservir un maximum de "générateurs de trafic", généralement excentrés également (campus universitaires, centres hospitaliers, etc.), un peu comme si les concepteurs craignaient qu'il n'y ait pas de seconde ligne. Enfin, la timidité des maîtres d'ouvrages vis-à-vis de l'automobile a donné lieu à des tracés ne reprenant pas forcément les grands axes pénétrants. Tout cela a donné lieu à des tracés souvent tourmentés, au détriment de la performance des tramways en termes de vitesse commerciale, jugée unanimement faible (généralement moins de 20 km/h).

Le propos de cette présentation vise à donner une vision générale de ces principes d'implantation et de leur évolution, tout en mettant l'accent sur certaines configurations locales observées notamment à Nantes, Montpellier, Orléans et Rouen.

Bibliographie : Pierre Zembri, « La conception des transports collectifs en site propre (TCSP) en France : des tracés problématiques ? », Revue Géographique de l'Est [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 24 août 2012, consulté le 1er décembre 2014. [Cliquer ici](#)

Pierre Zembri est professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, il dirige le LVMT (laboratoire Ville Mobilité Transports), UMR commune à cette université, à l'IFSTTAR et à l'Ecole des Ponts Paris Tech. Ses travaux récents portent sur les performances des TCSP ainsi que sur les conditions du développement des trans-trains en France. Il a également travaillé sur les effets territoriaux de la libéralisation des transports (ferroviaires et aériens) et plus généralement des différentes politiques d'autorités organisatrices ou d'opérateurs à différentes échelles.
