

**Roland Ries** est maire de Strasbourg depuis 2008, Il a été sénateur du Bas-Rhin de 2005 à 2014 et président du GART (Groupement des Autorités Organisatrices de Transport) de 2008 à 2014.

**Stéphane Cadiou** est maître de conférences en science politique à l'Université de Saint-Etienne où il est responsable d'une formation de Master consacrée au développement durable des territoires. Chercheur au laboratoire Triangle (UMR 5206), il s'est spécialisé dans l'étude du gouvernement des territoires en croisant la sociologie de l'action publique et du métier politique. Il est co-rédacteur en chef de la revue *Métropoles*. Après avoir consacré ses recherches aux moyens d'expertise et aux entourages des élus locaux, il travaille actuellement sur les groupements de commerçants dans la politique urbaine. Il est notamment l'auteur de : *Le Pouvoir local en France* (Grenoble, PUG, 2009), « Le maire et les paris (risqués) de l'action publique » dans la revue *Pouvoirs* (n°148, 2014) ; « A droite toute ? Des bastions municipaux convoités dans les Alpes-Maritimes », *Métropolitiques*, mis en ligne le 3 février 2014.

#### **Toujours contre ? Les commerçants à l'épreuve du tramway**

La mise en place d'un tramway est incontestablement perturbante pour les activités et les acteurs locaux. Parmi ceux-ci, les commerçants sont directement concernés tant par les nuisances du chantier que par les effets futurs sur les pratiques des consommateurs. Leurs comportements sont alors souvent considérés sous l'angle du mécontentement et de la protestation d'« acteurs-veto ». L'objectif de cette communication est l'occasion de questionner la place des commerçants dans le processus de projet d'un tramway.

Après un bref rappel de la littérature sur les effets tendanciels d'un tramway pour les activités commerciales, la communication décale le regard pour s'intéresser aux commerçants et à leurs relations avec les pouvoirs publics. Elle montre notamment que les craintes de ces acteurs se traduisent différemment en termes de modes d'action (d'une contestation à une coopération avec les pouvoirs publics). Elle montre également qu'un projet de tramway est aussi l'occasion de reconfigurer l'organisation des commerçants alors que les effets attendus sur la structure commerciale sont, quant à eux, bien plus incertains et difficiles à maîtriser. Cette communication insistera ainsi sur l'importance de la dimension relationnelle d'un tel projet d'action publique.

Pour cela, la communication proposera une étude du cas niçois, en revenant notamment sur la ligne 1 décidée au milieu des années 1990 pour n'être mise en service qu'en novembre 2007 au prix de multiples tensions.

**Mathieu Flonneau** est agrégé et docteur en histoire, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne et à l'Institut d'Études Politiques.

Il co-anime depuis sept ans le séminaire du groupe P2M, Passé-Présent-Mobilité et co-dirige la collection « Cultures Mobiles » chez Descartes et Cie. Il est notamment l'auteur des *Cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme* (Autrement, 2008) et de *L'Autorefoulement et ses limites* (Descartes et Cie, 2010).



**Yo Kaminagai** est né en 1958. Il a fait toute sa carrière à la RATP : diplômé de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en 1980, il est entré au Marketing afin de conduire des projets innovants, puis s'est spécialisé dans l'Information voyageurs dont il a été le premier responsable d'unité en 1990, avant de bâtir la fonction de Management du design dans la RATP, avec une unité dédiée qui s'est progressivement agrandie pour intégrer les différentes disciplines créatives concourant à la conception des espaces de transport (design produit et design d'information, architecture, ingénierie culturelle), notamment dans le cadre du département des Espaces et du patrimoine, en charge de la maîtrise d'ouvrage des espaces de 2008 à 2011. En mars 2011 il a été nommé délégué à la conception auprès du directeur de ce département, afin de coordonner les politiques de conception créative et de promouvoir la place de la qualité des espaces dans la stratégie de l'entreprise et du Groupe RATP. En 2012 ce département a intégré une plateforme unifiée de maîtrise d'ouvrage, regroupant tous les projets de la RATP (espaces, transport, systèmes d'information), rendant la fonction de délégué à la conception encore plus transversale. Il est également responsable de la plateforme Design et Culture de l'UITP (Union internationale des Transports publics) depuis 2009 et siège dans les conseils d'administration de plusieurs organismes importants en charge de la promotion du design en France.

Le tram à la française doit beaucoup au design. Il ne s'agit pas que de jolies faces avant de tramways, de beaux espaces engazonnés ou de mobiliers urbains fonctionnels. Les projets de trams en France sont à la fois des projets de transport et des projets d'urbanisme, et sans le savoir les dirigeants des villes françaises et de leurs réseaux ont développé un savoir-faire de management de la conception unique, en apprenant à mettre en œuvre tous les compartiments du jeu : aménagement des espaces publics et paysages urbains, design des stations et du mobilier urbain, design des véhicules, art public et architecture des bâtiments et des ouvrages d'art, design de l'information et de l'identité des réseaux. Cette présentation propose un survol historique sous l'angle du design, puis quelques décryptages permettant d'y voir plus clair dans ce qui s'est vraiment passé, et qui a été exposé au Lieu du Design en 2014 lors de l'exposition « Tramway : une école française ».

**Sonia Lavadinho** est consultante à Bfluid recherche & expertise (Genève). Experte reconnue des modes actifs et de la ville multimodale, forte d'un parcours solide partagé entre des sociétés de conseil en mobilité (Büro für Mobilität, Mobilidée) et des organismes de recherche prestigieux (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, Ecole normale supérieure de Lyon, Université de Genève), Sonia Lavadinho offre son conseil et son expertise aux collectivités publiques et aux entreprises, dans une perspective de recherche qui se veut appliquée et tournée vers la société. Géographe de formation, avec un solide bagage en sociologie et anthropologie urbaines, Sonia Lavadinho a recours à une large palette d'outils d'analyse spatiale : méthodologies quantitatives et qualitatives se combinent pour mieux comprendre les choix comportementaux en matière de mobilité et développer des axes de recherche innovants liés à l'essor de la mobilité et ses implications sur les transformations du fait urbain.

**Penser le tram par ses accessibilités : des espaces publics plus attractifs, une vitalité commerciale renforcée**

Cette intervention portera sur la thématique de l'insertion urbaine du tram, et notamment le repositionnement des commerces qui se trouvent dans sa zone d'influence (pas uniquement sur le linéaire de la ligne mais également le long de ses itinéraires d'accès, à 2 km à la ronde) et les questions de traitement de l'espace public, avec un survol des bonnes pratiques en France, en Suisse et à l'international. Nous aborderons ensuite les expérimentations menées actuellement avec Transdev/Semitag/ le SMTC sur le réseau de Grenoble. Elles portent sur deux types de projets : les *Carrefours de Mobilité* et les lignes *Chrono Augmentées*.

Les concepts déclinés cherchent d'une part à augmenter l'attractivité et l'accessibilité des pôles d'échanges étendus qui combinent tram, train et bus, d'autre part à recréer « la qualité tramway » sur des axes forts bus, en insistant notamment sur un service à fréquence et amplitude renforcées, notamment la nuit, ainsi qu'une très forte qualité des espaces publics, notamment dans la zone d'influence des arrêts de bus et le long des chemins d'accès à pied sur un *buffer* de 15 min. autour de la ligne.

Par ailleurs, nous évoquerons enfin l'expérience du Métrobus de Buenos Aires, qui revisite l'importance de la station (le lieu d'attente et d'échange) et la priorise par rapport à la question « quel type de véhicule sert à faire le trajet ». Cette approche, ses avantages mais aussi ses inconvénients et ses limites me semblent particulièrement porteurs à analyser et à transposer dans le contexte français, à une époque où la construction des options ferrées, jusqu'ici celle adoptée « par défaut », est remise en question pour des questions de santé des finances publiques, mais aussi plus largement pour des questions de masse critique / taille des villes-cibles, qui font que l'option tram n'est souvent pas très viable.



**Martine Meunier-Chabert** est diplômée des universités de Grenoble et de Lille (DEA géographie en 1980). Après une carrière courte en bureau d'études elle intègre en 1984 le ministère de l'Équipement où elle exerce la profession d'urbaniste en DDE du Nord, puis du Rhône. À partir de 1994 elle développe au Certu des compétences sur les transports, notamment les PDU. Elle a dirigé des publications qui portent sur l'articulation entre urbanisme et transport à travers les chartes, contrats d'axe (2010), une comparaison internationale avec les TOD (*Transit-Oriented Development*) (2015) et les déplacements dans les Ecoquartiers (2012).

Urbaniste qualifiée OPQU, responsable d'une mission transversale « Déplacements-Urbanisme » au Cerema, elle enseigne à Lyon 3 géographie et à Paris 1 Sorbonne.

***Le contrat d'axe en France : une démarche pour mieux coordonner urbanisme et transport***

Le contrat d'axe est une démarche qui vise à utiliser les projets de transports collectifs comme levier de l'urbanisme négocié et de lutte contre l'étalement urbain. Plusieurs agglomérations expérimentent depuis quelques années cette méthode qui permet de décliner à l'occasion de la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway, l'intensification urbaine à Toulouse et à Lille, ou à Grenoble les grands principes d'une charte Urbanisme - Transport qui concernent toute l'agglomération.

Grâce à la mise en place d'un processus de dialogue qui met autour de la table tous les acteurs concernés de l'aménagement et des transports, la construction d'un projet commun se fait indépendamment des limites institutionnelles. La négociation porte principalement sur la mise en cohérence entre la nouvelle offre de transport à haut niveau de service et l'intensification urbaine aux abords de cette infrastructure. L'objectif pour le syndicat de transport est de s'assurer une clientèle suffisante pour avoir un retour sur investissement, lors de la desserte de secteurs moins denses. Il encourage financièrement les petites communes à faire des études de faisabilité, à suivre les évolutions des mutations des terrains. Il les aide à monter les opérations d'urbanisme dans un calendrier cohérent avec celui de la mise en service de l'infrastructure. Par ce processus, les coûts des aménagements au droit des arrêts sont mieux répartis entre le syndicat de transport et les communes. Chaque acteur s'engage dans le cadre du contrat à réaliser un certain nombre d'actions d'aménagement ou d'opérations d'urbanisme selon un calendrier précis.