

	 <p data-bbox="1098 456 1369 577">Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre</p>
<p data-bbox="341 555 932 604"><i>Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin</i></p>	
<p data-bbox="252 624 1337 651">Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org</p>	

Gilbert Lieutier (Conseil en déplacements urbains, antérieurement Chef de projet déplacements urbains au CETE Méditerranée), a bien voulu apporter, au nom de l'association "Rue de l'Avenir" qu'il préside, sa propre contribution à la réflexion d'un groupe de travail du GIR Maralpin constitué dans le cadre de la consultation nationale sur le SNIT

Enterrer un Tramway ? À propos du projet de la 2^{ème} ligne de tramway à Nice

Le point de vue de Gilbert Lieutier, Président de l'association Rue de l'Avenir

Pourquoi le tramway ?

Les orientations devant guider la conception des plans de déplacements urbains sont désormais bien connues, et cela depuis de nombreuses années. Aussi bien sur la base de l'état des connaissances que sur la base de la définition qu'en donne la loi (Loi SRU).

Ces orientations sont claires quant à la double nécessité de réduire l'usage de l'automobile et d'offrir des alternatives réelles et attractives à cet usage.

Une autre orientation aurait pu être ajoutée. Elle concerne la nécessaire requalification de l'espace public. Peut être est-elle restée implicite en raison de l'évidente aspiration des personnes à voir s'améliorer leur vie urbaine au quotidien. Mais cette orientation ne pose, par chance, aucun problème dans la mesure où les deux orientations « fonctionnelles » énoncées concourent à créer les conditions de cette requalification des espaces publics.

Qu'il s'agisse avec le « moins d'auto », de la véritable libération de l'espace public de l'étreinte excessive que le trafic automobile applique sur lui, de la réduction du sentiment d'insécurité, du stress, que de l'effet positif entraîné par la présence de plus de piétons et de cyclistes.

Dans ces conditions, on voit bien combien « l'objet » tramway cadre parfaitement avec ces orientations :

- Le tramway prend de la place à l'auto, que ce soit pour la circulation ou pour le stationnement.
- Le tramway offre une complémentarité efficace aux déplacements à pied et à vélo, modes alternatifs comme lui.

- Le tramway est l'occasion d'une opération de requalification urbaine.

Toutes les opérations « tramway » de ces dernières années en France illustrent pleinement ce constat, même à Nice, même à Marseille..., dans des villes où la pression automobile est si forte qu'elle semblait vouée à être éternelle !

Pourquoi une 2^{ème} ligne de tramway à Nice ?

Tout le monde s'accorde à reconnaître le succès de la 1^{ère} ligne de tramway. Et pourtant, on se souvient des oppositions auxquelles ce projet avait dû faire face !

Dans ces conditions, on concevrait mal que Nice ne persiste pas dans cette voie où d'autres villes de sa taille : Grenoble, Montpellier, etc. ... se sont engagées et persistent. C'est en effet la voie la plus évidente d'un progrès en terme de déplacements, même si évidemment cela ne suffira pas, même si d'autres actions encore plus courageuses doivent être conduites, et en particulier une politique nouvelle de stationnement qui est le déterminant principal des changements nécessaires.

Donc : *Vive le tramway ! Et toujours plus de tramway à Nice !*

Avantages du tramway par rapport au bus (à Nice)

Il ne s'agit pas de s'arrêter sur une position sectaire, partisane ou militante. Il y a des villes où les bus offrent un service de qualité et sont d'une grande efficacité.

Il y a bien sûr des domaines de pertinence différents entre le bus, le bus articulé, le BHNS (bus à haut niveau de service), le tramway très léger, le tramway plus lourd. Et pourquoi pas le métro ?

Mais au delà des études sincères et honnêtes à entreprendre, je vois deux arguments favorables au tramway dans le cas de Nice.

- Le premier est que le choix du bus ne conduirait pas automatiquement à une opération systématique de requalification urbaine et de l'espace public. La tentation est tellement grande de céder, au ras du bitume, aux petites demandes particulières faites par ... des électeurs. On voit bien d'ailleurs quelle « souplesse » offrent les couloirs bus actuels pour les automobilistes, les conducteurs de deux roues motorisés et les véhicules de livraison.
- Le second est que le constat fait à Nice (comme dans la plupart des villes de notre pays) du retard énorme qui a été pris, comme des erreurs commises depuis des décennies dans les choix d'investissements, légitime en quelque sorte, qu'enfin soit fait un investissement lourd, un geste fort, en faveur du "non-auto".
Ce choix pourrait d'ailleurs être expliqué aux citoyens pour que finalement la « repentance » soit la plus partagée possible....

Que penser d'un tracé (même partiellement) souterrain pour un tramway ?

Un tramway enterré coûte évidemment plus cher qu'un tramway de surface. Outre les coûts de construction, il faut prendre en compte les coûts d'exploitation accrus, aussi bien pour la circulation des véhicules, que pour les circulations de la clientèle, sans compter les coûts en situation d'incidents ou de crise, pour intervenir et rétablir le service.

De tels coûts pourraient certes se justifier dans la mesure où ils s'accompagneraient d'avantages indiscutables, mais ce n'est pas le cas, comme l'établit la liste d'inconvénients dressée ci-après.

Les inconvénients d'une mise en souterrain

- *Inconvénient fondamental*, le tramway enterré ne conduit pas à une restriction des espaces dédiés aux véhicules motorisés (circulation et stationnement) ; or, ce qui est déterminant dans la politique de ré-équilibre des déplacements, ce n'est pas en première instance le développement des alternatives (tramway, bus, vélo), mais l'accroissement des contraintes à

l'usage des véhicules motorisés ; j'ai même coutume de dire que si le réaménagement de l'espace public pour le passage du tramway, avec réduction de l'espace pour les véhicules et requalification de l'espace public, était réalisé, on pourrait même à la limite (provocation !) éviter d'acheter le tramway, car l'essentiel est déjà fait !

Rappelons ici que, partout, les politiques d'offre ont conduit à l'échec ou du moins montré leurs limites (même en Suisse !); la bonne démarche est d'agir sur la "demande" automobile (et deux roues motorisées).

- *Inconvénient collatéral*, le tramway enterré ne permet pas de saisir l'opportunité d'une requalification de l'espace public ; or, cette requalification est nécessaire au renforcement de l'incitation à l'usage des modes actifs (marche, vélo), mais aussi à la requalification des fonctions résidentielles et commerciales, et donc au renforcement de la vraie vie dans une vraie ville. On peut mentionner également les effets d'écran, de coupure forte, qui seraient causés par les trémies d'extrémité.
- Un inconvénient réside dans les difficultés de réalisation d'une *accessibilité de qualité pour les personnes à mobilité réduite*, car pour y parvenir réellement, les coûts à engager se révèlent très importants.
- Un autre inconvénient est relatif à la *sécurité des personnes*; aussi bien pour les voyageurs à bord du tramway que pour les passants qui se déplacent dans la rue. L'exemple de certaines villes allemandes, qui à la fin des années 50 ont certes maintenu les tramways mais ont cédé à la "modernité" en les enfouissant dans les centre-ville, est édifiant : aujourd'hui, tandis que certains de leurs réseaux sont, en fin de journée, des lieux où est ressentie une très forte insécurité, ces villes réalisent aujourd'hui qu'il est nécessaire de réduire la place de l'auto en ville

Comment choisir ?

Un dernier élément doit être pris en compte : toutes les villes sérieuses qui ont développé leur réseau de tramway l'ont fait "en surface" (hormis l'exception de la gare de Strasbourg, encore faudrait-il demander aux strasbourgeois ce qu'ils en pensent aujourd'hui). Je ne vois pas ce qui à Nice légitimerait une telle "fantaisie", fantaisie qui ne serait pas seulement une erreur mais une faute compte tenu de l'état des connaissances.

Quoi qu'il en soit, pour bien faire les choses il faudrait comparer entre elles plusieurs solutions, dont l'enterrée, et faire un choix après analyse multicritères (dont ceux que j'ai évoqués).

Alors, pourquoi donc l'idée d'un tramway enterré ?

Sur les motivations d'un mauvais choix

Comment l'idée d'enterrer le tramway dans la partie centrale de la ligne 2 du tramway de Nice est-elle venue ?

Devant tant d'arguments favorables au tramway, au tramway classique, au bon vieux tramway qui fait ses preuves, partout dans le monde y compris dans des pays riches, y compris dans des pays pauvres, on voit bien que cette idée ne peut résulter que de la prise en compte d'intérêts particuliers, ...dont la somme n'a jamais fait l'intérêt général.

Pour être « particuliers » ces intérêts n'en méritent pas moins un examen attentif, et, si possible, des suggestions quant aux solutions à proposer.

L'opposition principale doit résulter des craintes suscitées par la gêne occasionnée par les travaux, notamment de la part des commerçants.

Cette crainte est fondée, même si une partie des facilités actuelles d'accès pour les commerces repose sur une situation où les règles sont bafouées : stationnement en double file ou stationnement sur les cheminements des piétons. Sans parler des libertés prises avec la réglementation et la tarification du stationnement.

Par ailleurs, lorsque la situation sera améliorée, requalifiée, après la mise en service du tramway, faudra-t-il demander aux commerçants qu'ils remboursent à la collectivité les plus values, directes ou indirectes, dont ils tireront profit ?

Enfin il faut clairement informer les commerçants, qui seront situés au droit des trémies d'accès au tracé souterrain, des inconvénients qu'ils auront à supporter... pour toujours.

Le courage politique consiste bien à prendre en considération d'abord l'intérêt général, puis à faire un bilan sincère et sérieux de la gêne puis des bénéfices auxquels riverains et commerçants vont être confrontés à terme.

Des mesures à prendre pour faire accepter le bon choix d'un tramway de surface

Il existe cependant des solutions à trouver pour minimiser la gêne redoutée. La conduite du chantier devrait permettre par exemple de réduire la durée des travaux en opérant avec d'énormes moyens concentrés sur des sections réduites de la ligne.

Par ailleurs, il est certain que toutes les villes ayant construit des lignes de tramway ont dû mettre en place des dispositifs de réduction des nuisances et de dédommagement. On devrait trouver dans cet arsenal, en le recherchant auprès du GART par exemple, la bonne solution pour les niçois.

Gilbert Lieutier, le 28.02.2011

Présentation de Rue de l'Avenir

Face à l'occupation abusive de l'espace urbain par les voitures, enfants et personnes âgées, piétons alertes ou à mobilité réduite, rollers ou cyclistes, tous souhaitent aujourd'hui reconquérir leur ville. La rue n'est pas en effet seulement un espace de circulation, c'est aussi et surtout un espace de vie. Depuis 1988, date de sa création, la « Rue de l'Avenir » a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui, toutes, visent à atteindre ces objectifs. Parmi elles :

- La modération de la circulation motorisée en ville (moins de voitures, moins de vitesse);
- Une offre réaliste d'alternatives pour se déplacer : marche, vélo, transports en commun, automobile, roller.
- La qualité des espaces publics et de la voirie (aménagement, requalification, vie de quartier...)

Le **Conseil d'Administration** de « Rue de l'Avenir » comprend des représentants d'associations d'usagers : FUBICY (fédération française des usagers de la bicyclette), Les droits du Piéton, etc...., des fédérations de parents d'élèves, du G.A.R.T. (Groupement des Autorités responsables des Transports), du Club des villes et territoires cyclables, du Comité de liaison pour l'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme (COLIAC) ou encore du CERTU.

Un **Réseau de Correspondants locaux** permet la diffusion sur le terrain et la remontée d'information (Aix en Provence, Arles, Bordeaux, Grenoble, Ile de France, Lyon, Marseille, Bordeaux, Lorraine, Nice, Paris, Pays de Loire, Pays d'Arles, Rennes, Rouen, Salon de Provence, Strasbourg, Valence,...).

Site Internet : www.ruedelavenir.com/

