

Le tramway à Nantes : renouveau technique, pari politique et nouvelle image territoriale

Jean-Pierre PEYON

IGARUN-Nantes
Cestan-Nantes ESO UMR 6590 CNRS
BP 81227
44312 - NANTES cedex 3

Résumé : Le renouveau du tramway nantais, abandonné en 1958, a été le fait de la municipalité de la gauche élue en 1977. Il sera l'objet d'affrontements politiques entre 1978 et 1989. Cette renaissance sera pourtant plébiscitée par les Nantais, puis par les responsables politiques de l'agglomération. L'extension du réseau sera un puissant facteur de transformations des espaces publics. Il va donner force à la poussée des préoccupations environnementales et au renouveau de l'image nantaise. Les budgets mobilisés par le District puis la Communauté urbaine pour ces réalisations renforceront l'identité territoriale nantaise.

Mots-clés : Tramway. Image urbaine. Environnement. Intercommunalité.

Abstract : The revival of Nantes' Tramway, abandoned in 1958, was undertaken by the municipality's leftist government after being elected in 1977. The project was the object of fierce political debate between 1978 to 1989. The Tramway's revival was overwhelmingly supported by the people of Nantes and was eventually embraced by city officials. The expansion of the rail system has been a great factor in the transformations of public spaces. It has given force to the environmental movement and renewed Nantes' public image. The funds raised by the District and Urban Community for its implementation have reinforced the sense of identity of the city and its citizens.

Key words : Tramway. Urban Image. Environment. Intermunicipal Links.

La décision de construction du nouveau tramway à Nantes fut prise dans un double contexte. Tout d'abord, le premier gouvernement de la période Giscard d'Estaing, confronté à la crise pétrolière de 1973 souhaitait la relance du tramway, s'inspirant des exemples suisse ou allemand. Des crédits expérimentaux étaient alloués aux villes désirant lancer des projets utilisant ces nouveaux matériels, sous l'égide du secrétaire d'État aux transports, Marcel Caillavé. En février 1975, il adressa une lettre aux maires des huit villes de France qui ne disposaient pas de métro : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Toulon (et ultérieurement Nantes) pour leur demander de faire des projets de réseau tramway. Il lançait également un concours pour construire un véhicule terrestre de transport de voyageurs guidé et électrique, résurgence du tramway. Ce fut le groupe Alsthom qui fut sélectionné. Lille avait choisi le VAL, Strasbourg étudiait un projet de tramway depuis 1972 et Grenoble en 1975.

Mais le second facteur, sans doute le plus important, fut l'arrivée d'une municipalité de gauche à Nantes dirigée par le socialiste Alain Chenard. Il y avait rupture avec l'ancienne municipalité Morice favorable au tout automobile en créant des pénétrantes jusqu'au cœur de la ville. Le comblement des bras nord de la Loire et de l'Erdre au cœur de la ville facilitait grandement ces réalisations. La municipalité de gauche, élue avec les communistes et quelques écologistes de première heure, était favorable aux transports en commun et à la réduction du poids de l'automobile. Le nouvel adjoint à l'urbanisme J.-C. Bonduelle jouera un rôle important dans ces choix. Michel Bigey, responsable des transports publics nantais à l'époque, raconte dans son ouvrage *Les élus du tramway, mémoires d'un technocrate*, comment Alain Chenard fera le pari du tramway. Cela se passait le 16 août 1978, ou, après deux heures d'exposés et quelques discussions, le maire de Nantes déclare « j'achète ». Ce projet deviendra le grand chantier de la municipalité, car il couronnait un ensemble de réflexions sur la

croissance urbaine de l'agglomération et la circulation. Alors que le SDAU avorté de 1970 associait pénétrantes et rocade de contournement, la municipalité Chenard prendra, dès le début de son mandat, à l'occasion des plans d'occupation des sols, la décision d'abandonner une partie de ces pénétrantes, notamment au nord. La crise pétrolière, la poussée écologiste, l'idée d'une meilleure qualité de vie sous-tendait cette volonté de développer des transports en commun modernes, efficaces et confortables. Le tramway pouvait se substituer partiellement à la poussée automobile qui envahissait rues et grandes places nantaises.

Le choix du tracé de la première ligne sera logique, marqué par l'histoire et le souci de l'efficacité. Le premier tramway nantais avait en effet disparu en 1958 comme dans la plupart des villes françaises. Pourtant Nantes fut ville pionnière puisque, au début du XIX^e siècle (1825), Stanislas Baudry mit en service une ligne régulière ouest-est d'omnibus à chevaux, premier exemple parmi les lignes françaises. En 1879, les progrès techniques permirent l'ouverture de la première ligne de tramway Chantenay-Doulon, avec des machines à air comprimé Mékarsky. En 1912, le réseau s'étendait sur plus de 80 km ; il fut électrifié à partir de 1913. Vingt lignes fonctionnaient entre les deux guerres, la place du Commerce jouant le rôle de gare centrale. La Seconde Guerre avec les bombardements va endommager le réseau qui ne sera reconstruit que partiellement. Les autobus s'y substitueront progressivement, puis totalement en 1958. Dans les années soixante, l'automobile dopée par la croissance économique et l'amélioration du niveau de vie, fera régresser les transports en commun, et l'usage de la bicyclette. Les rails sur la chaussée sont devenus les ennemis, et le non-renouvellement du parc favorise la désaffection du public. Les Nantais eux-mêmes s'interrogent, d'autant qu'à Rennes, on parle de construire un VAL qui paraît plus en avance technologiquement.

La première ligne mise à l'étude sous l'égide de la nouvelle SEMITAN, retrouve les traces de la ligne d'omnibus à cheval de Stanislas Baudry. Elle suit également le tracé de l'ancienne voie ferrée qui longeait le bras nord de la Loire, comblé en 1930. Cette ligne utilise essentiellement la chaussée publique, largement récupérée sur le fleuve et capable de contenir la circulation automobile. À l'est, de Dalby à la Haluchère (sortie est de Nantes), son itinéraire reprend celui de la voie ferrée Nantes-Sucé. À l'ouest, elle aboutit à la place centrale du grand ensemble de Bellevue, construit aux frontières de Nantes et de Saint-Herblain (seconde commune de l'agglomération). Elle permettait de relier des quartiers ouvriers d'habitat social à la place du Commerce, centre traditionnel de la ville de Nantes. Le réaménagement de la place du Commerce avait déjà commencé, avec l'élargissement du secteur piétonnier, et le glissement de la gare centrale d'autobus au long du cours Franklin Roosevelt.

Lorsque le projet prend forme, après quelques retards ministériels, et que les travaux démarrent au début des années quatre-vingt, il y aura de violentes réactions des commerçants, canalisées au cours de la campagne électorale de 1983 par la droite nantaise. À cela s'ajoutent le dossier sur l'école libre qui desservira la municipalité Chenard et l'arrivée de la gauche en 1981 qui avait également endormi les militants socialistes et communistes. La droite reviendra donc aux affaires, sous la houlette de Michel Chauty en 1983. Durant quelques mois, on s'interrogea sur la continuation de la construction de la ligne. Mais les travaux étaient trop engagés et les indemnités à payer aux entreprises trop fortes. Le nouveau maire, réaliste, laissera donc le chantier se terminer, tout en faisant construire un vaste parking sous la place du Commerce, cadeau aux commerçants de centre ville. La ligne est mise en service discrètement en janvier 1985 un jour de neige ; elle montre tout de suite son efficacité. Il n'y aura ni inauguration, ni voyage officiel (cela se fera lors de l'achèvement de la seconde ligne sous la municipalité Ayrault). Rapidement les Nantais adoptent le tramway, et les services municipaux ainsi que la SEMITAN, proposeront de prolonger cette ligne à l'est, jusqu'au stade et au parc des expositions de la Beaujoire. Puis, sous la pression de différents élus, le projet d'une seconde ligne verra le jour. Elle devait relier le centre-ville vers Rezé au sud, et le Sillon de Bretagne au nord, en longeant la route de Vannes. À la veille des élections municipales de 1989, le tramway n'est plus tabou et ne sera plus un enjeu électoral. Seul le maire sortant, Michel Chauty, refuse obstinément d'utiliser ce tramway. La division de la droite, son absence de programme et l'inexistence d'un leader vont favoriser l'élection de Jean-Marc Ayrault ancien maire de Saint-Herblain. Cette municipalité de gauche est élue avec l'appoint des voies écologistes (Génération-écologie et les Verts), ce qui influencera les choix ultérieurs.

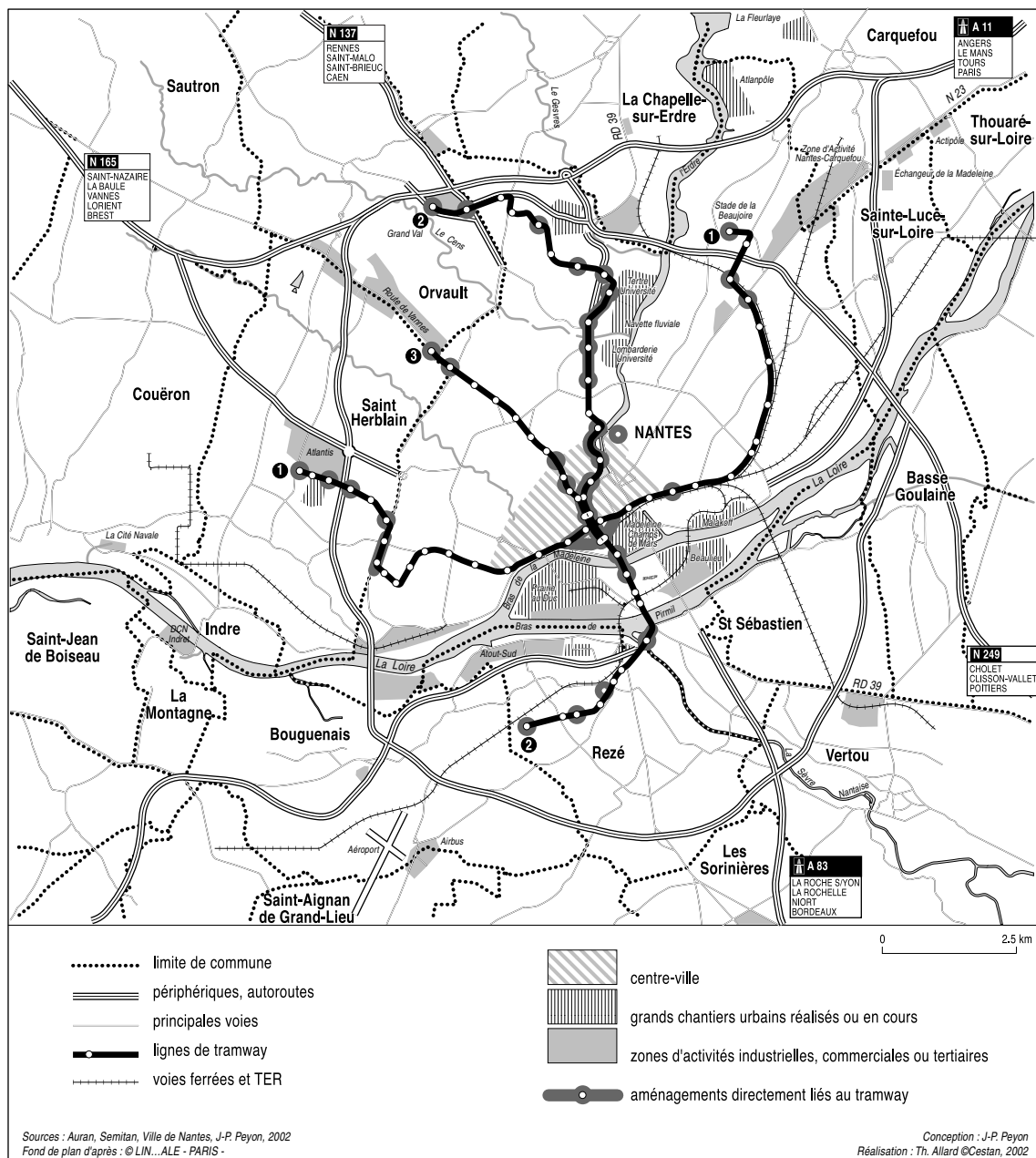


Fig. 1 : Tramway et grands équipements structurants dans l'agglomération nantaise

En 1989, le TGV est arrivé et les Nantais ont plébiscité le tramway. La nouvelle municipalité est consciente de la faible image extérieure de la ville, alors que Montpellier a su séduire les médias par son concept de "ville surdouée". Les cabinets de communication se veulent porteurs de ces futures dynamiques. Aussi la Ville de Nantes demande une étude à un cabinet d'audit pour analyser ce déficit d'image et proposer de nouveaux concepts. Cette opération "Made in Nantes" au delà des poncifs habituels montrera l'intérêt des Nantais pour la qualité de vie et la proximité de l'océan. Le cabinet choisi (Satchi et Satchi) y rajoutera le mythe de l'ouverture vers l'Amérique et l'Outremer avec le concept "d'Effet Côte Ouest". Pour l'extérieur, l'image de Nantes va se valoriser grâce à la politique de déplacement, la remise en cause du tout voiture et des initiatives culturelles bien médiatisées.

Le SIMAN (Syndicat Intercommunal Mixte de l'Agglomération Nantaise), créé en 1982, dispose de trois compétences portant sur les transports et la voirie. Il proposera un plan de déplacement de l'agglomération approuvé en janvier 1991. Bien que proche d'un Plan de Déplacement Urbain, il n'en

a pas la valeur juridique (celui-ci ne sera élaboré que dix ans plus tard). Il satisfait toutefois aux recommandations de la loi LOTI de 1982 (loi d'orientation des transports intérieurs), mais il n'est pas opposable au tiers.

Quatre actions doivent être mises en œuvre : détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération, favoriser les reports modaux, améliorer le cadre de vie, lancer une campagne de communication. Ce plan sera accompagné par des schémas directeurs pour les transports collectifs, pour les continuités piétonnes et les continuités deux roues. L'AURAN (agence d'urbanisme) sera chargée de produire les documents appropriés. Le plan de déplacement est articulé avec la politique de déplacement de la Ville de Nantes ; celle-ci cherche à améliorer l'image et la réalité du centre-ville, ainsi que son attractivité. L'arrivée de la seconde ligne de tramway, engagée à la fin de la municipalité Chauty, permet de lancer un véritable projet urbain : "une nouvelle centralité pour Nantes". Les espaces publics libérés par le transit automobile (grâce notamment à l'achèvement du périphérique et à la construction du pont de Cheviré) seront utilisés au long du Cours des Cinquante-Otages mais également au bord de l'Erdre, remarquablement réhabilité sur sa rive droite.

Cette seconde ligne de tramway est d'une importance capitale pour la valorisation de l'image nantaise et l'affirmation de l'identité territoriale intercommunale. Le premier syndicat intercommunal de 1982 (SIMAN) sera transformé en District en 1992. On peut considérer que les projets du tramway, par l'importance des financements communs, l'implication de multiples communes, vont favoriser cette montée intercommunale de l'agglomération, aboutissant en 2001 à la création de la Communauté urbaine.

Cette ligne concrétise l'existence d'un réseau de transport en commun en site propre, qui sera renforcé par une troisième ligne en 2001. Cette deuxième ligne relie le sud-Loire, et traverse largement le nord de la commune de Rezé, troisième commune de l'agglomération par sa population. À la sortie du pont de Pirmil, on installera un vaste espace d'échange modal : voitures, autobus, autocars, tramway. Cette ligne permet également la requalification d'un quartier d'habitat social avec son centre commercial et sa place du château de Rezé. Les Rezéens peuvent rejoindre le cœur de la ville de Nantes en moins de vingt minutes.

Le tracé nord de cette seconde ligne subit de profondes transformations. Plutôt que de rejoindre la route de Vannes et le Sillon de Bretagne, la nouvelle étude de la SEMITAN proposera de relier le campus universitaire et les quartiers nord en bordure de la commune d'Orvault (quatrième commune par son importance). Le développement universitaire, le plan "Ville-Université" lancé par le Ministère montrent l'intérêt d'une telle liaison, d'autant que les étudiants constituent une clientèle captive intéressante. Arrivée en 1992 sur le cours des Cinquante-Otages, la ligne sera construite jusqu'au Petit Port (université) en septembre 1993. Le terminus de la Conraie atteint Orvault en 1994. Elle traverse les ensembles HLM des quartiers Nord-Est.

Ce tracé de la seconde ligne a servi de déclencheur au réaménagement du cours des Cinquante-Otages, mais le traitement des espaces publics choisit délibérément la réduction de la circulation automobile. Il s'agissait de réaménager la gare centrale du Commerce déplacée vers les Cinquante-Otages. La réduction des files de circulation de six à deux voies marque cette volonté. Elle transforme totalement l'image de cette grande artère progressivement envahie par l'automobile depuis les comblements de l'Entre-deux-guerres. La municipalité André Morice (années soixante) y voyait même la possibilité de la transformer en autoroute urbaine, passant au pied de la future Tour Bretagne. Cet espace de parking et de chaussées routières s'en trouve profondément modifié. La municipalité lance un concours international très médiatisé. Celui-ci désignera l'Italien Italo Rota chargé ensuite d'aménager ce vaste espace. Les plantations de magnolias et de tilleuls agrémentent un espace relativement minéral où les piétons se trouvent à l'aise parmi un mobilier urbain de qualité. Le projet Cinquante-Otages a coûté 200 millions de francs, ce qui est relativement cher pour un espace public non construit. Au moment du concours, le débat porta également sur l'éventualité de retrouver l'eau de l'ancien cours de l'Erdre disparue avec les comblements. Cela aurait été un puissant facteur pour dissuader les automobilistes de traverser le centre ville. Toutefois, les difficultés techniques, le coût et les réactions hostiles des

commerçants ainsi qu'une certaine prudence municipale, empêcheront certains projets originaux de s'exprimer.

Plus au nord, l'arrivée du tramway au long de l'Université a entraîné l'amorce du premier réaménagement du campus, alors que le plan "Université 2000" développait de nouvelles constructions. Un mail planté relie la station de tramway à la Faculté des Lettres tout en passant devant le nouveau théâtre universitaire. Ainsi, cette ligne numéro 2 devient un axe universitaire majeur puisqu'elle relie, de l'île Beaulieu jusqu'au Petit Port, trois restaurants universitaires, la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, les Facultés de Droit, celle de Sciences Économiques et enfin celle des Lettres et Sciences Humaines. Elle est également très proche du Rectorat, de l'IUFM et longe l'École Supérieure de commerce et l'École Centrale. Il n'est pas étonnant que les trafics prévus aient été largement dépassés dès son ouverture.

Cette seconde ligne traverse enfin plusieurs ensembles de logements sociaux qui constitueront un quartier DSQ. La municipalité requalifie les logements mais elle construira aussi une médiathèque et des équipements sportifs. Afin de capter les automobilistes, on décide de construire des parkings-relais comme ceux de la place du Recteur Schmidt ou à la station du Cardo sur Orvault à l'arrivée de la route de Rennes. Une vaste station de tramway avec une architecture contemporaine assure la correspondance entre parking, bus et tramway à quelques centaines de mètres du périphérique.

À l'occasion du réaménagement de la rue des Renards plus étroite, les ingénieurs accepteront l'idée d'une double circulation tram-voiture telle que c'était la règle autrefois, avec priorité au tramway. À l'extrémité de la ligne, on recherchera une meilleure intégration environnementale avec l'engazonnement de la ligne, en s'inspirant de l'expérience strasbourgeoise.

Le coût total de la seconde ligne dépasse les deux milliards de francs répartis entre le SIMAN (devenu District en 1992), la Ville de Nantes et l'État. Mais les investissements associés sont très importants. Cette dynamique fera sortir Nantes d'un certain isolement médiatique, les services de communication de la mairie s'appuyant aussi sur de grandes initiatives culturelles comme Royal de Luxe, les Allumés, le Festival des Trois Continents ou les Folles Journées de musique classique. Les colonnes du journal *Le Monde*, les hebdomadaires, assurent une véritable publicité pour la "nouvelle métropole nantaise". Chaque nouveau tramway décidé ou inauguré dans les villes françaises donne lieu à un rappel de l'antériorité nantaise, dont le réseau avec la construction de la troisième ligne reste le plus important.

Les transformations de la circulation à Nantes deviennent spectaculaires au milieu des années quatre-vingt-dix même si le réseau tramway reste le vrai déclencheur. C'est ainsi que l'on décide le retraitement des anciennes pénétrantes en boulevards urbains. Pour se faire, la systématisation des ronds-points et giratoires, à la place des croisements commandés par feux tricolores fait couler beaucoup d'encre. Dans le quartier totalement transformé du Champ de Mars avec la Cité des Congrès, le Crédit Industriel de l'Ouest et l'espace LU (Lieu Unique), la pénétrante sud a disparu. La mise en place de larges couloirs destinés aux deux roues réduit souvent l'espace de circulation automobile à deux fois une voie contre deux fois deux voies précédemment. Les grands axes à sens unique comme la rue Paul Bellamy ou le sud de Feydeau ont été remis à double sens pour réduire la vitesse des voitures. Le "circuit cœur" répond au souci de dissuader les automobilistes de venir dans le centre ville.

Toute une série d'aménagements est également destinée à améliorer le cadre de vie. C'est le développement d'un réseau piétonnier, notamment en centre-ville en élargissant les plateaux plus anciens. Parfois ces rues ont été aménagées en zones semi-piétonnes. Les parcours cyclistes ont été réhabilités avec la mise en place d'un circuit cohérent. Les pistes cyclables en site propre restent l'exception, mais certains aménagements des lignes de tramway, ont permis de les créer comme au bord de l'Erdre. Le plus souvent, il s'agit de pistes peintes sur la chaussée. Les cyclistes restent toutefois peu nombreux à Nantes, sauf pour la randonnée, et les services municipaux admettent que ces pistes cyclables ont pour but de dissuader les automobilistes par rétrécissement de la voie.

La troisième ligne de tramway sera conçue et construite à la veille du troisième mandat municipal de Jean-Marc Ayrault, au moins dans sa partie nord. Son tracé est commun avec celui de la ligne numéro deux entre l'Hôtel Dieu et l'îlot Boucherie. Puis elle s'oriente vers le nord, reprenant l'axe de la route de Vannes, selon le tracé qui avait été prévu en 1988 pour la seconde ligne. Les nouvelles procédures de concertation s'appliquent au milieu des années quatre-vingt-dix. Certes les Nantais ont adopté le tramway, mais les élus prennent bien soin d'expliquer et de justifier leur choix. Un espace d'exposition est installé rue de Feltre avec documents du POS et maquette animée. En effet, le choix municipal vise, au moins dans sa partie centrale, à couper totalement la circulation au niveau de la place Bretagne. Or celle-ci était autrefois le point de sortie vers la route de Vannes, tant au niveau de la poste centrale que de la rue du Poitou, amorce d'une future pénétrante percée après la Seconde Guerre mondiale. L'agrandissement du parking Bretagne, associé à la construction d'un magasin de sport succédant à la Trésorerie Générale, est destiné à calmer les dernières réticences des commerçants de centre ville. Les travaux, assez longs, se feront après une large concertation. Place Bretagne, les travaux ont permis de réhabiliter la base de la tour médiévale, oubliée des Nantais, et enfouie sous la chaussée. La place Viarme, vaste parking, conserve cette fonction sur la moitié de sa surface, mais elle est réaménagée sur l'autre moitié en promenade arborée. La route de Vannes se révèle plus difficile à aménager, car les rues sont moins larges. Les ingénieurs de la SEMITAN décident de superposer la circulation du tram et celle de l'automobile, lorsque la voie est trop étroite, en s'inspirant des premières expériences de la ligne deux. De petits parkings viennent compenser les pertes de stationnement, et l'accès aux garages particuliers est traité avec soin. À Beauséjour, une gare d'échanges relie tramway, bus et parking voitures. Mais la circulation automobile dense s'en trouve perturbée. L'accès aux commerces de la route de Vannes, deuxième axe commercial nantais, entraîne un afflux automobile. La construction de la ligne numéro trois se poursuit, délaissant l'axe commerçant pour desservir les quartiers d'habitat social.

Les réaménagements sont moins spectaculaires qu'au long de la ligne précédente, mais ils traduisent une limitation de la circulation automobile encore plus affirmée. Le développement immobilier constaté au long de la ligne numéro deux en relation avec la desserte universitaire, touche également cette nouvelle ligne, et le tramway devient un argument de vente systématique pour les promoteurs immobiliers. La ligne numéro un elle-même, a été prolongée sur la commune de Saint-Herblain en direction d'Atlantis. Elle assure la desserte du plus grand centre commercial de l'agglomération, et le tout nouveau magasin Ikéa en est le premier bénéficiaire. Ce tramway dessert aussi les nouveaux équipements de santé de cette banlieue ouest, la salle de spectacle Onyx, et les deux nouveaux complexes cinématographiques.

Le tramway, objet de discorde au début des années quatre-vingt, fait aujourd'hui partie intégrante de la vie des Nantais. Les élus de l'agglomération sont demandeurs de nouvelles lignes ou de prolongation, en partie vers l'est en direction de Carquefou ou de Sainte-Luce. Au sud, Saint-Sébastien et Bouguenais sont sur les rangs. Dans les débats sur le plan de déplacement urbain, au sein de la nouvelle communauté urbaine, on s'oriente, pour le tracé sud de la troisième ligne, vers un système sur pneus. Les associations de défense de l'environnement, les élus verts, sont favorables à une amélioration de la desserte bus par la fréquence des couloirs réservés et une modernisation du matériel, tout en proposant de nouvelles lignes de tramway pour le moyen et le long terme. Le parc d'autobus adopte progressivement le gaz avec l'achat de cent cinquante véhicules limitant les rejets polluants.

Le réseau actuel reste le plus long des villes françaises, ce qui montre le chemin parcouru depuis la décision de la municipalité Chenard, il y a maintenant un quart de siècle. Le réseau ainsi constitué assure la desserte des grands équipements métropolitains : université, hôpital, stade, parc des expositions, gare SNCF, piscine, médiathèques, complexes cinématographiques, grands centres commerciaux. En vingt ans, il a accompagné, mais surtout déclenché, un réaménagement des espaces publics au profit des piétons en prenant en compte la qualité de l'environnement. Le travail réalisé par l'architecte Jacques Dulieu, au long de l'Erdre, est à ce titre exemplaire, ainsi que l'engazonnement sur plusieurs tronçons de réseau.

Profitant de la nouvelle liaison TGV, les Parisiens, et même quelques étrangers, sont venus découvrir Nantes, participer à divers colloques à la Cité des Congrès, et naviguer sur l'Erdre. La coupe du monde de football en 1998 a été un grand succès, et la première ligne de tramway a alors prouvé son efficacité. Enfin les Folles Journées, initiées par René Martin, sont devenues événement culturel incontournable chaque fin de janvier. Alors qu'au début des années quatre-vingt-dix les services de communication de la ville s'interrogeaient sur la faible image de Nantes, celle-ci s'est totalement affirmée dans les médias français.

Les investissements nécessaires à la création de ce réseau de tramway constituent une part importante du budget du District, et maintenant, de la Communauté urbaine. Loin de s'en plaindre, les différentes communes désireraient être reliées à ce réseau, symbole d'une image valorisante et d'une meilleure qualité de vie. Oui, le tramway a bien été un vecteur de l'identité territoriale nantaise depuis une vingtaine d'années.

Bibliographie

BIGEY M., 1993. *Les élus du Tramway : mémoire d'un technocrate*. Paris, éd. Lieu commun, 220 p.

FLOCH J., 1996. *L'agglomération nantaise : récit d'acteurs*. Éditions de l'Aube, 192 p.

PEYON J.-P., 1990. Le centre ville à la recherche d'un projet d'aménagement. In J. RENARD (ed), *Nantes et son agglomération*. Nantes, Ouest-édition, pp. 249-266.

PEYON J.-P., 1993. Nantes au début des années quatre-vingt-dix : permanence et rupture d'un chantier urbain. *Cahiers Nantais*, n° 40, pp. 125-139.

DESS Villes et Territoires (collectif), 1999. *PDU et aménagement de voirie*. Université de Nantes, 152 p.

AURAN, 2000. *Agglomération nantaise. PDU 2000-2010. Concilier ville mobile et ville durable*. Communauté urbaine de Nantes, 75 p.