

THNS 2015 - Journée du 25 novembre 2015 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

Expérience française concernant les tramways

Thomas RICHEZ, Architecte

Thomas RICHEZ va illustrer beaucoup de ces choses déjà dites avec des références propres à Richez Associés.

Présentation de l'agence Thomas Richez

Richez Associés est une agence qui a 30 ans. Elle a 2 bureaux : un à Paris et l'autre à Kuala Lumpur en Malaisie. Elle est composée de 100 architectes et paysagistes, de 3 associés et elle assure 3 métiers : architecture, urbanisme, paysage. Ces 3 métiers se retrouvent réunis dans un projet transport qui va être présenté. L'agence a complété 6 lignes de tramway qui sont en service. 6 autres lignes sont à l'étude.

Pourquoi autant de lignes ?

Depuis 30 ans, 25 villes ont reconstruit des tramways pour un total de 40 lignes, d'une longueur totale de 500 km. Ces 25 villes ont été transformées : exemple de la place du Mans avant et après le passage du tramway.



La circulation des voitures a disparu ainsi que les bus, le tramway est arrivé ainsi qu'un immense espace piéton.

Voici la rue principale de Tours qui est devenue piétonne et a complètement changé d'ambiance et de qualité :



Les 40 lignes de tramway ont été en fait 40 projets urbains. Les projets français ont été conduits par les maires des grandes villes de province. Ils avaient une vision globale et ont compris que la place libérée pour le tramway ne devait pas être attribuée aux voitures. Dans des villes où 20% des déplacements s'effectuent en transport public, la majorité des électeurs sont des automobilistes. Les maires savaient que tous leurs électeurs devaient trouver un avantage. Ainsi les non utilisateurs des transports publics retrouvent un espace public transformé et une ville de grande qualité. L'espace public est considéré comme un atout à valoriser. On a donc une démarche ambitieuse et très précise du design, de la qualité de conception, du travail sur l'identité de chacune des villes. Les travaux de façade à façade sont très importants. Le maire est le porteur politique de ce projet d'aménagement.

La piétonisation

La recherche de la valeur d'usage de l'espace public amène dans beaucoup de situations à insérer un tramway et à supprimer les voitures. Le tramway amène un nouveau mode de vie urbain. On va au-delà de l'espace public comme lieu de simple flux, on est au-delà de la bataille entre les différents modes. L'espace public doit bien sûr assurer ces fonctions mais c'est avant tout un espace de vie.

Ainsi Casablanca, Tours, Reims ont été transformées. Il s'agit d'une démarche d'insertion, d'intégration, qui considère l'espace public comme un tout, comme une partie de la ville, qui se reconçoit avec le tramway à l'intérieur. Un soin particulier est apporté pour l'interconnexion avec les autres modes de transport comme c'est le cas pour la gare de Tours.



Parfois un espace n'est pas totalement réservé au tramway mais il est partagé avec les voitures. Un soin particulier est également apporté dans les espaces historiques comme à Orléans, près de la cathédrale. Le quai de la station a été simplifié car situé dans un espace historique.



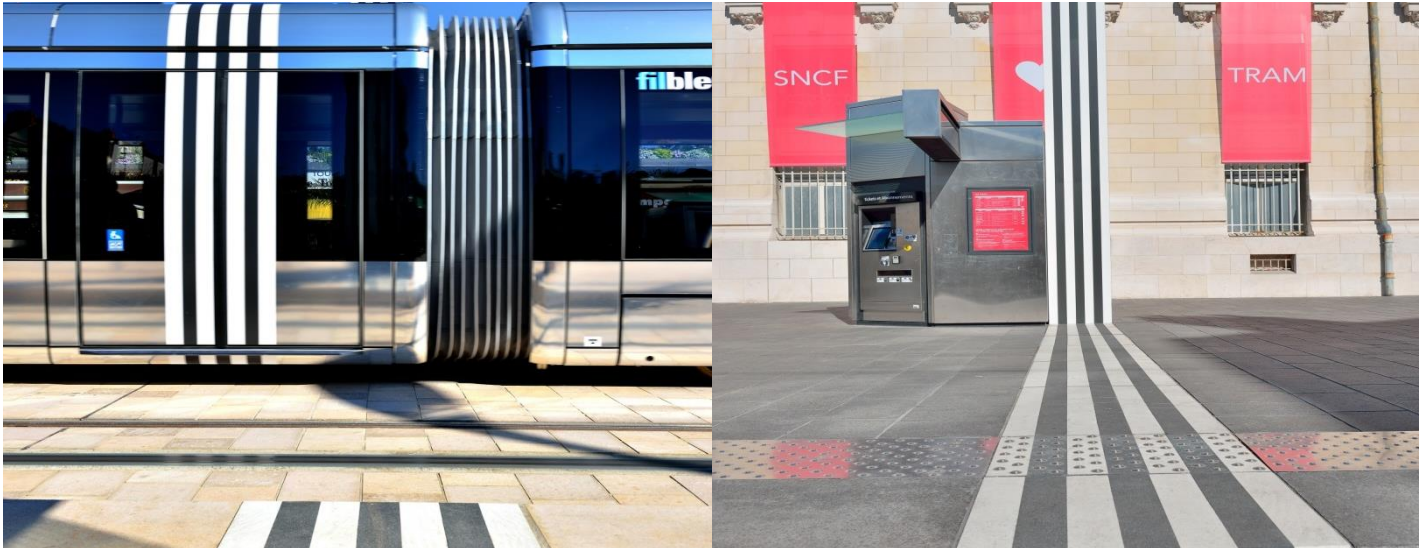
La végétation

Les projets de tramway sont une occasion de développer la végétation en ville ce qui correspond à une demande sociale très forte. La plateforme engazonnée est une bonne ressource de végétation. On garde les arbres existants ou on plante de nouveaux végétaux, des arbres matures, de grande taille dans certains cas. La plateforme est perméable avec une vraie valeur de système végétal durable.

Art dans la ville

Ces projets sont gérés par le maire qui a une vision globale et pas seulement ciblée sur le transport. Le projet peut être un projet d'art pour la ville.

Le projet de Tours a été mené comme un projet global associant dès le départ l'aménagement urbain, le design du tramway et une démarche de projet artistique sur l'ensemble de la ligne. C'est Daniel Buren, artiste très habitué à intervenir à l'échelle urbaine, qui a géré ce projet. Son motif signature, les bandes blanches et noires, figure dans les stations et sur les tramways.



Des interventions ont eu lieu dans des endroits particuliers comme à la gare dans laquelle une nouvelle entrée a été créée de manière à avoir un accès direct entre le quai de la gare et le tramway. Daniel Buren a travaillé des vitraux que tout le monde traverse tous les jours et la gare est entourée d'une clôture qui est une œuvre d'art.



Voilà comment un projet de tramway peut dépasser la simple dimension transport et devenir un projet urbain.