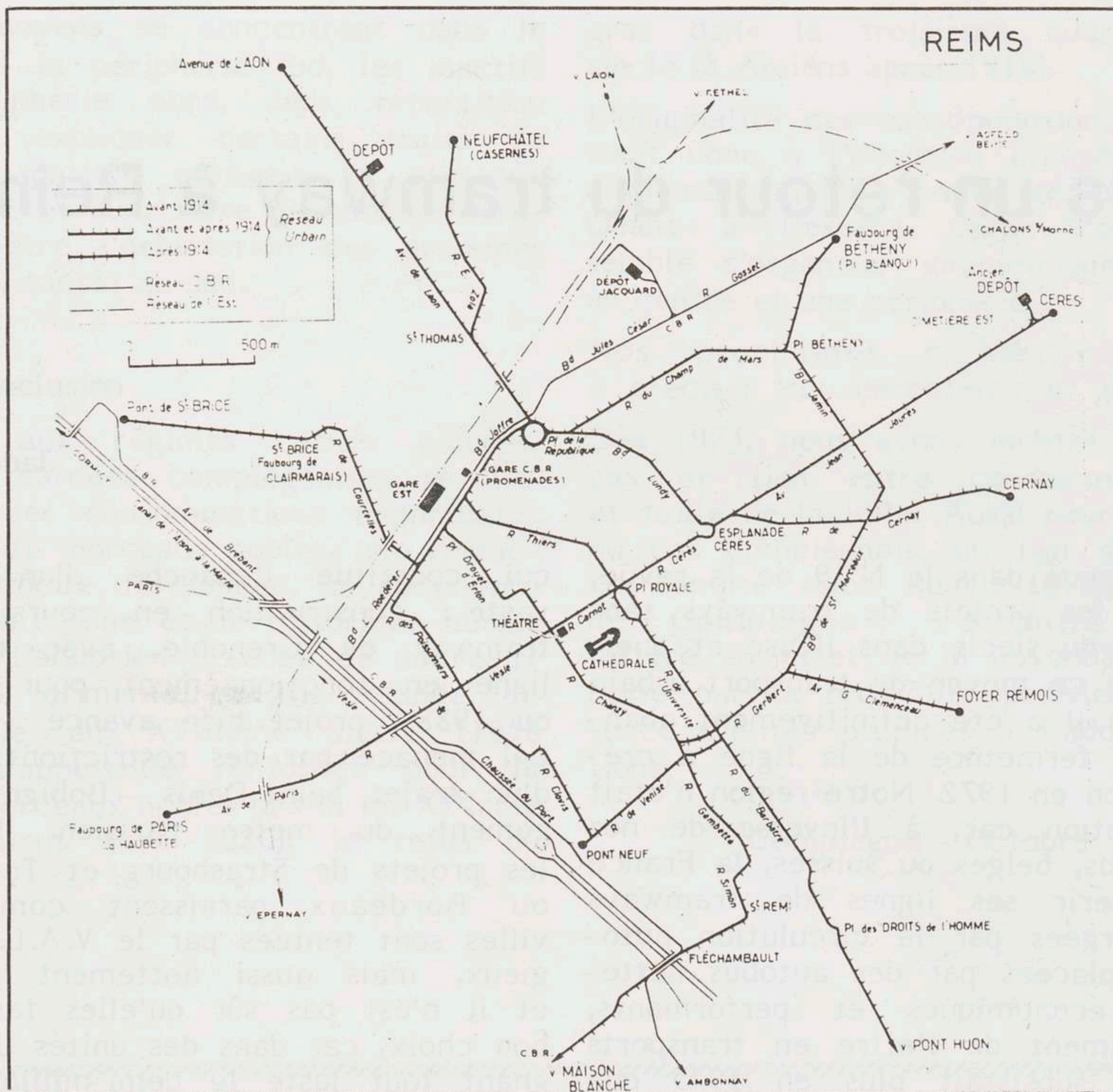


## Vers un retour du tramway à Reims?

Jacques BERNET.

Nous avons évoqué dans le N° 9 de la revue, paru en 1980 les projets de tramways sans suite du début du siècle dans l'Oise et quelques aspects de ce moyen de transport urbain en Picardie, où il a été définitivement abandonné, avec la fermeture de la ligne à crémaillère de Laon en 1972. Notre région n'était pas une exception car, à l'inverse de nos voisins allemands, belges ou suisses, la France avait laissé périr ses lignes de tramways urbains, submergées par la circulation automobile et remplacées par des autobus nettement moins économiques et performants, au grand détriment de l'offre en transports publics. Il ne subsistait plus en 1975 que trois lignes de tramway respectivement à Saint-Etienne, Lille et Marseille, reliques d'importants réseaux dans ces grosses agglomérations. La crise du pétrole, l'exemple de nos voisins, où le matériel et le tracé des voies ont été adaptés aux exigences modernes, ont apporté l'espoir d'un renouveau de ce transport en commun, qui pourrait se révéler la meilleure solution pour les grosses villes, dont la taille ne permet pas l'implantation d'un véritable métro. En 1975, le ministère des transports lançait un concours pour la construction d'une nouvelle motrice française et pour l'étude de réseaux dans une dizaine de grandes agglomérations françaises. En 10 ans les choses ont progressé, malgré les réticences de nombreuses collectivités locales et l'arrivée sur le marché d'un concurrent intermédiaire entre le tramway moderne et le métro classique, le V.A.L. construit par Matra, sorte de métro léger automatisé, dont une ligne a été expérimentée avec succès dans l'agglomération lilloise. Les années 80 ont vu se concrétiser les premières réalisations : prolongement de la ligne de Saint-Etienne en 1981, création d'une ligne en site propre d'une dizaine de kilomètres à Nantes, ouverte au public en 1985, et

qui constitue l'ébauche d'un réseau plus vaste ; construction en cours du nouveau tramway de Grenoble, avec une première ligne en fonctionnement pour la fin 1987 ou 1988 ; projet bien avancé - mais semble-t-il menacé par des restrictions budgétaires - d'un trajet Saint-Denis - Bobigny, en prolongement du métro parisien. En revanche, les projets de Strasbourg et Toulouse, Rouen ou Bordeaux paraissent compromis : ces villes sont tentées par le V.A.L., plus prestigieux, mais aussi nettement plus coûteux, et il n'est pas sûr qu'elles fassent ainsi le bon choix, car dans des unités urbaines atteignant tout juste le demi-million d'habitants, on ne pourra guère réaliser qu'une ligne avec l'aide de l'Etat, alors que pour le même coût reconstituer un réseau complet de tramways modernes. Nancy s'est limitée au rétablissement des trolleybus - représentant un progrès économique et écologique notable par rapport aux bus à essence - ; avec la tendance à l'abaissement de la taille des agglomérations songeant au métro, le domaine potentiel des tramways s'est trouvé reporté dans un créneau de villes, pour lesquelles un V.A.L. serait totalement irréaliste. C'est le cas de Reims, 14° ville française au recensement de 1982, avec 177 000 habitants et dont l'agglomération dépasse les 200 000, où le district urbain a lancé au début de 1986 une étude pour l'implantation d'un tramway en site propre. La ville des sacres, qui a connu une exceptionnelle expansion depuis l'après-guerre, avait abandonné son réseau de tramways dès 1939 - la voirie urbaine porte encore beaucoup de traces des rails qui avaient souvent été simplement recouverts de bitume - ; verrons-nous à nouveau circuler des motrices électriques dans les larges avenues de la métropole champenoise du Nord, à l'horizon 1989 ou 1990 ?



Plan de l'ancien réseau de Reims.

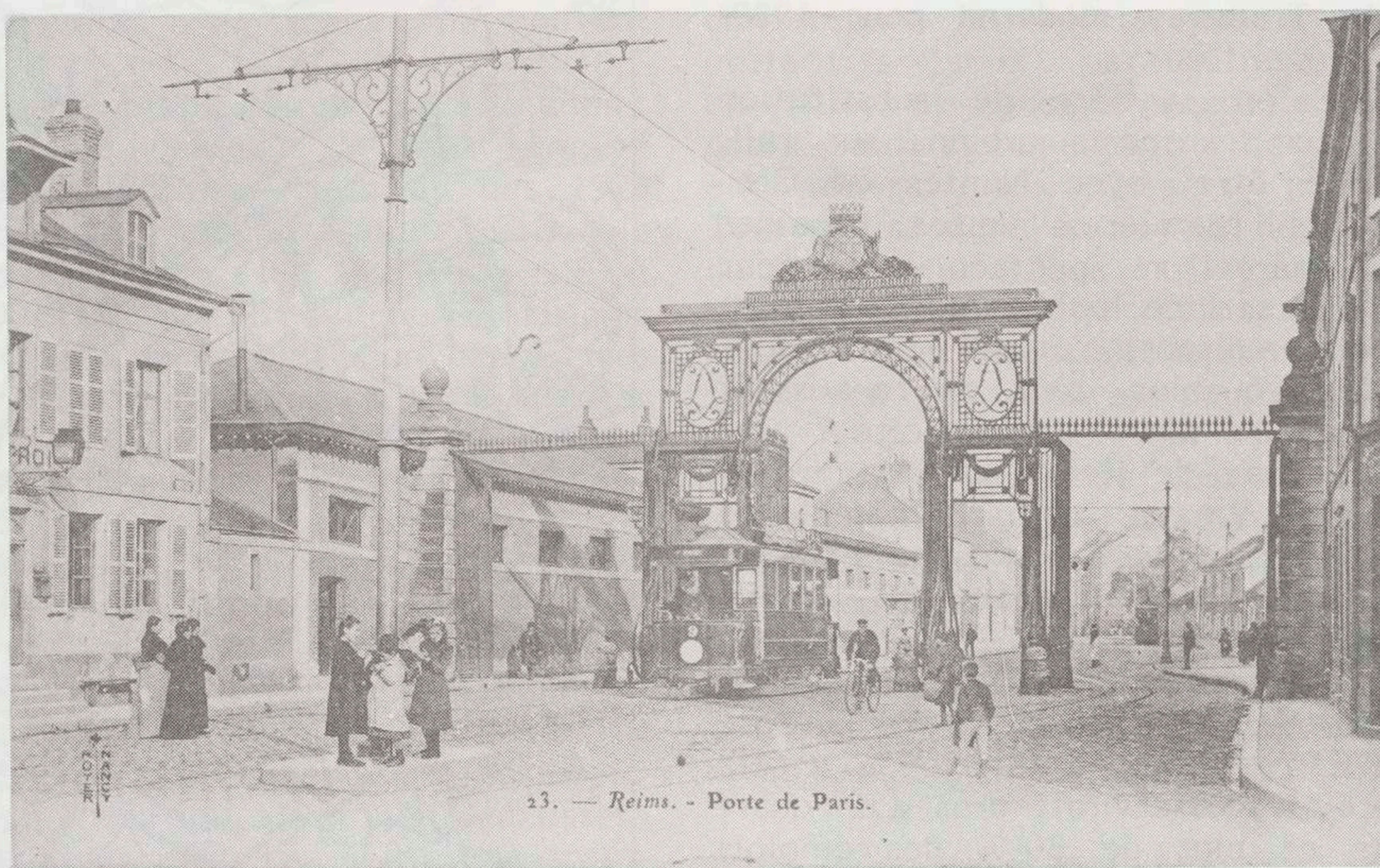
### Les Tramways à Reims (1882-1939) :

Reims s'est dotée précocement d'un réseau de transports publics sur rails, d'abord hippomobiles (1882) puis à traction électrique (1900) ; les 5 lignes exploitées avant 1914 représentaient 22 kms, couvrant l'essentiel de la ville et de ses faubourgs et où circulaient 60 petites motrices ouvertes à plate forme et 42 remorques. L'exploitation fut suspendue dès le début de la guerre 1914-1918 ; Reims, soumise au feu intense de l'ennemi, fut en grande partie détruite. Le réseau complètement anéanti - le dépôt de la rue de Laon avait été détruit ainsi qu'une grande partie du matériel roulant -, on entreprit sa reconstruction en 1919, date où l'on remit en service les deux grandes transversales (Faubourg de Paris - Cérés ; avenue de Laon - Pont Huon), avec des voitures rescapées retapées et des motrices louées à d'autres villes. Quatre lignes fonctionnaient en 1922, auxquelles s'ajoutèrent

par la suite celle de Bétheny, qui reprenait en partie l'ancienne ligne de Ceinture, et deux extensions vers Saint-Brice et Maison Blanche ; cette dernière empruntait les voies métriques des Chemins de fer de la banlieue de Reims, réseau d'intérêt local à traction vapeur, établi avant 1914, et qui avait des antennes jusqu'à Soissons (1). Cette reconstruction amena la modernisation du matériel roulant : d'anciennes voitures furent vestibulées et l'on commanda une seconde génération de motrices fermées et de remorques à plate-formes centrales dans les années 1922-1928.

Bien que le trafic du réseau soit remonté à près de 10 millions de voyageurs en 1923, celui-ci fut condamné par la municipalité en 1937 ; le remplacement de la concession des tramways de Reims par une régie directe exploitant des autobus fut effectif au début de la seconde guerre mondiale : le 1er octobre 1939, les autobus se substituèrent aux tram-

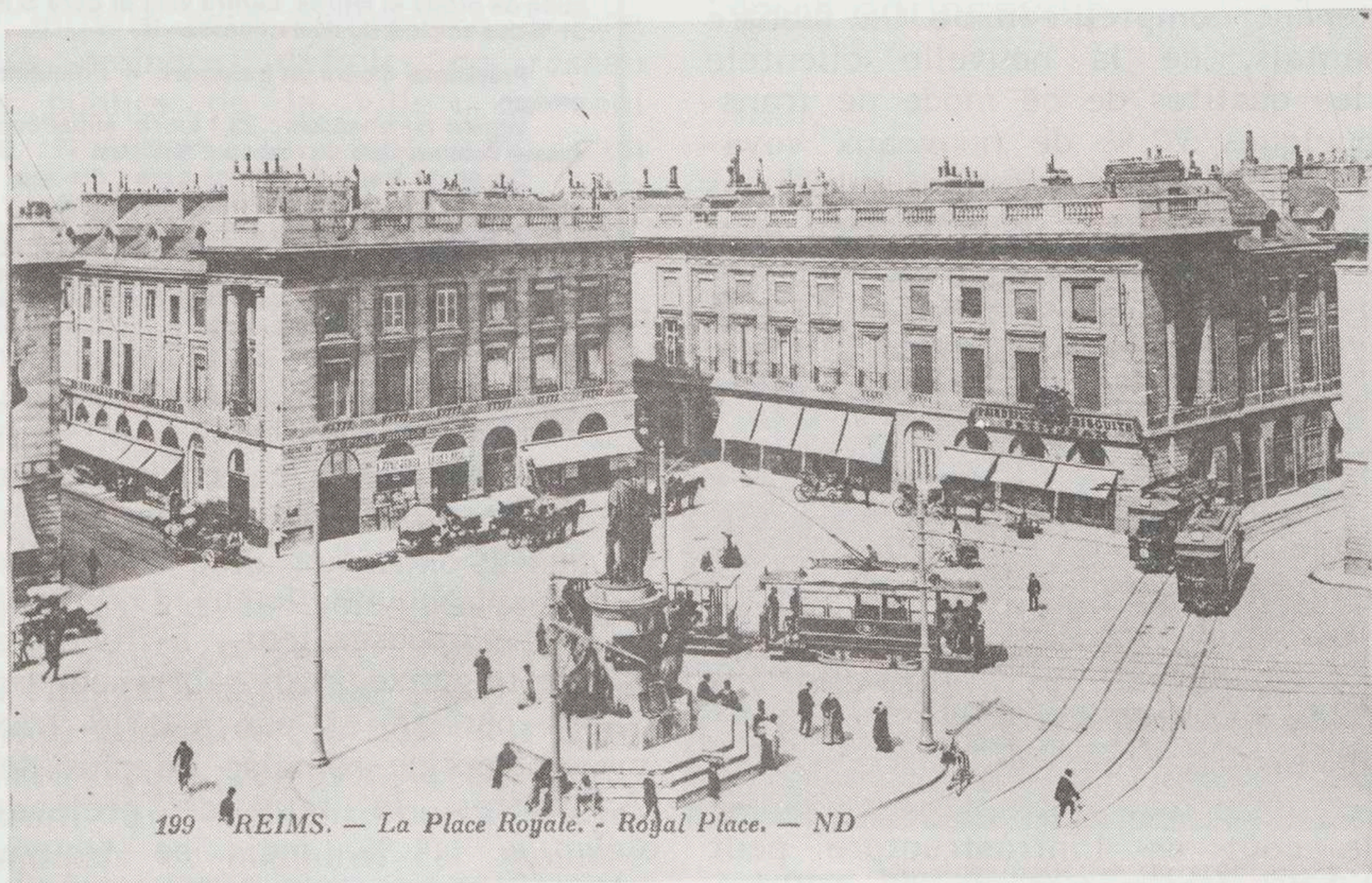
(1) Cf. notre étude sur le Tramway de Soissons dans les N° 9 et 10 de la revue.



23. — Reims. - Porte de Paris.

ways ; la municipalité fit aussitôt déposer les installations électriques et recouvrir les voies de goudron, sous prétexte de faciliter le passage des convois militaires. Le résultat fut que pendant l'occupation, la ville se trouva cruellement démunie de transports en commun, du fait de la pénurie d'essence, alors que dans les autres villes comme Troyes les vieux tramways connaissaient des records d'affluence. Depuis la Libération, le réseau de transports publics a été développé et restructuré en fonction de la forte croissance

et des multiples extensions de l'agglomération rémoise ; il atteignait 14 millions de voyageurs en 1970 et a plus que doublé depuis cette date, après un gros effort d'amélioration de l'offre et une meilleure priorité accordée aux autobus depuis 1976 - voies spéciales sur les grandes avenues, nouveau plan de circulation tenant compte de la voirie urbaine, rénovation du matériel roulant. En 1984, les 17 lignes d'autobus rémois ont transporté 28,5 millions de voyageurs, avec un parc de 130 véhicules et 350 salariés.



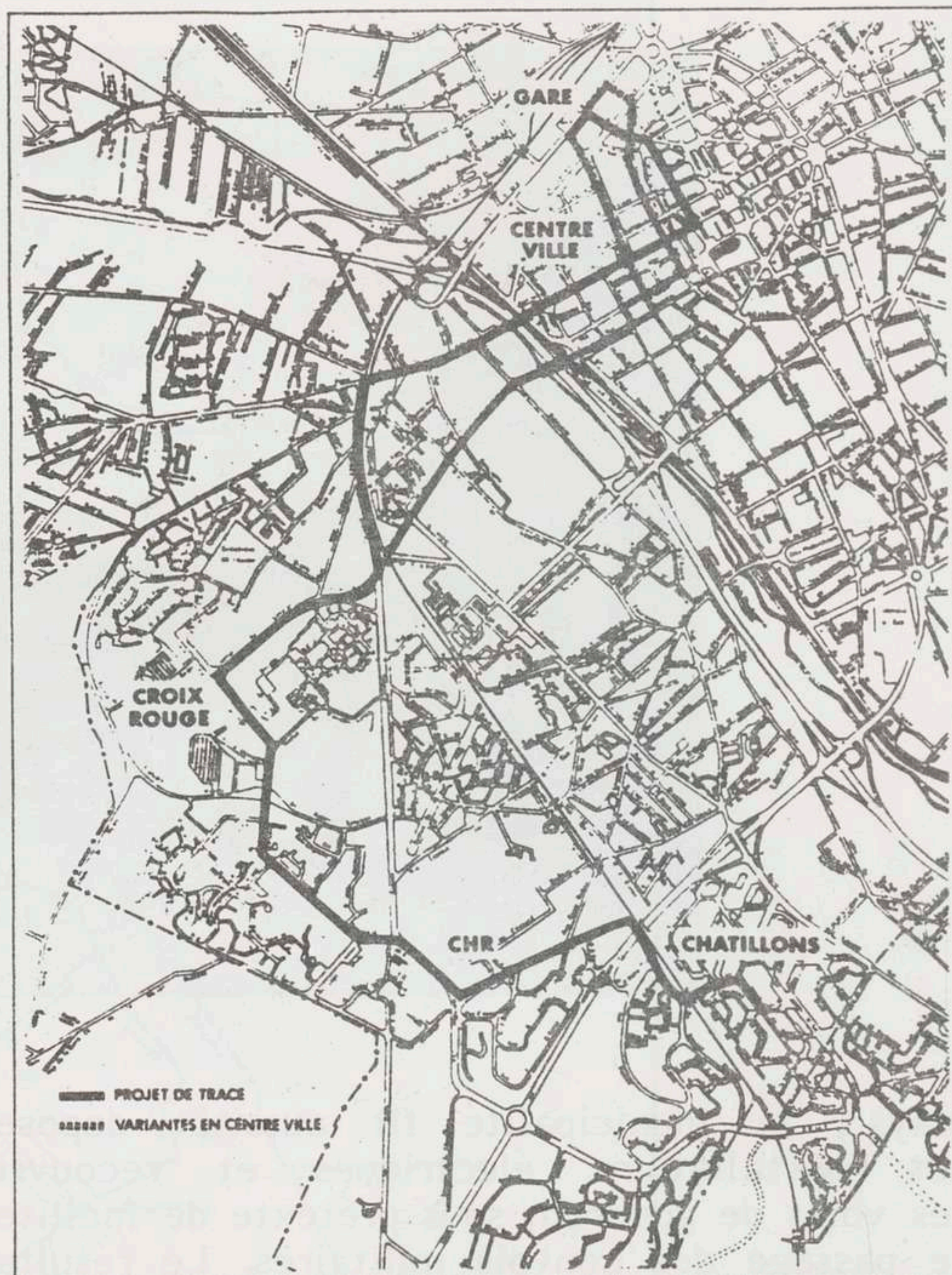
199 REIMS. — La Place Royale. - Royal Place. — ND

## Un projet de Tramway moderne pour 1989.

Ville pionnière en matière de substitution des autobus aux transports urbains sur rail, Reims va-t-elle être, avec Nantes et Grenoble, une des premières unités urbaines françaises à opérer un spectaculaire retour à un mode de service public qui, dans sa version modernisée dispose d'atouts économiques et sociaux remarquables, tout en rehaussant l'image de marque d'une grande cité ? Car le nouveau tramway de Reims en site propre devrait être, à l'instar de son homologue nantais, un "métro léger" à l'usage et dans les moyens d'une capitale régionale, suffisamment rapide, silencieux, fréquent et confortable, pour assurer un service de qualité sur un axe lourd du trafic. Le tracé proposé par la SOFRETY, à qui le district a confié l'étude du projet, desservirait près d'un quart des habitants et plus de 30 % des emplois sur quelques 7,4 kms de ligne ; il assurerait la liaison entre les zones fortement urbanisées du Sud de l'agglomération (Châtillons, Croix-Rouge, porte de Paris) et le vieux centre, traversant au passage des pôles d'attraction comme le CHRU Robert Debré, les facultés des Lettres et de Droit, la gare SNCF. La ligne en grande partie séparée de la circulation automobile - utilisant notamment d'actuels couloirs d'autobus - pourrait permettre une vitesse commerciale de 23 kms/h, nettement supérieure à celle des autobus, avec une fréquence moyenne de 6 minutes. On escompte 28 000 voyageurs par jour, soit 8 millions par an et 25 % du trafic de l'ensemble du réseau, en tenant compte, comme l'a montré l'exemple nantais, de la nouvelle clientèle attirée par les qualités de ce mode de transport. (Les quelques 20 % de nouveaux voyageurs du tramway seraient autant de personnes abandonnant l'automobile, ce qui ne peut qu'améliorer la fluidité de la circulation des voitures particulières dans la ville - ce pour dissiper la crainte que pourrait susciter l'insertion des rails dans la voirie).

Proposé par le district urbain, qui a finalement rallié la ville d'abord réticente, le futur tramway rémois doit encore vaincre un certain nombre d'objections pour voir le jour, et l'exemple des tergiversations de Toulouse ou Strasbourg incite à la prudence.

Le premier et principal obstacle est l'ordre financier : le coût de l'infrastructure peut paraître prohibitif (estimation de 60 millions



## Le projet en chiffres

- Longueur.** - Environ 7,4 km.
- Quartiers desservis.** - Châtillons (8.500 habitants), Muri-gny 1 et 3 (3.500), Croix-Rouge (22.000), porte Paris-Courlancy (4.000), centre ville (13.000). Au total, 26 % de la population du district desservi.
- Principaux pôles desservis.** - Hôpital Robert-Debré, faculté de droits et lettres, centre ville et gare S.N.C.F. Au total, 31 % des emplois du district desservis.
- Prévisions d'offre de transport.** - Fréquence : six minutes environ.  
Vitesse commerciale : 23,1 km/h, supérieure de 34 % à la vitesse commerciale du réseau d'autobus.  
Durée du trajet Châtillons-gare : dix-sept minutes, inférieure de 30 % à la durée actuelle par autobus.
- Prévision de trafic.** - 8.000.000 voyageurs/an, 28.000 voyageurs/jour, soit 25 % du trafic du réseau de transport collectif. 21 % du trafic tramway correspondrait à de nouveaux voyageurs qui n'empruntent pas aujourd'hui le réseau d'autobus.

de francs, matériel roulant compris). Déjà les industriels locaux, qui se plaignent de la charge de 1 % au profit des transports publics appliquée depuis 1979, ont fait savoir qu'ils s'opposeraient à une augmentation de cette taxe, qui correspondrait à 1 000 francs par an et par salarié travaillant dans une entreprise rémoise de plus de 9 employés (A Nantes, le taux de prélèvement a été élevé à 1,4 %, mais se trouve aujourd'hui abaissé en raison même de la rentabilité

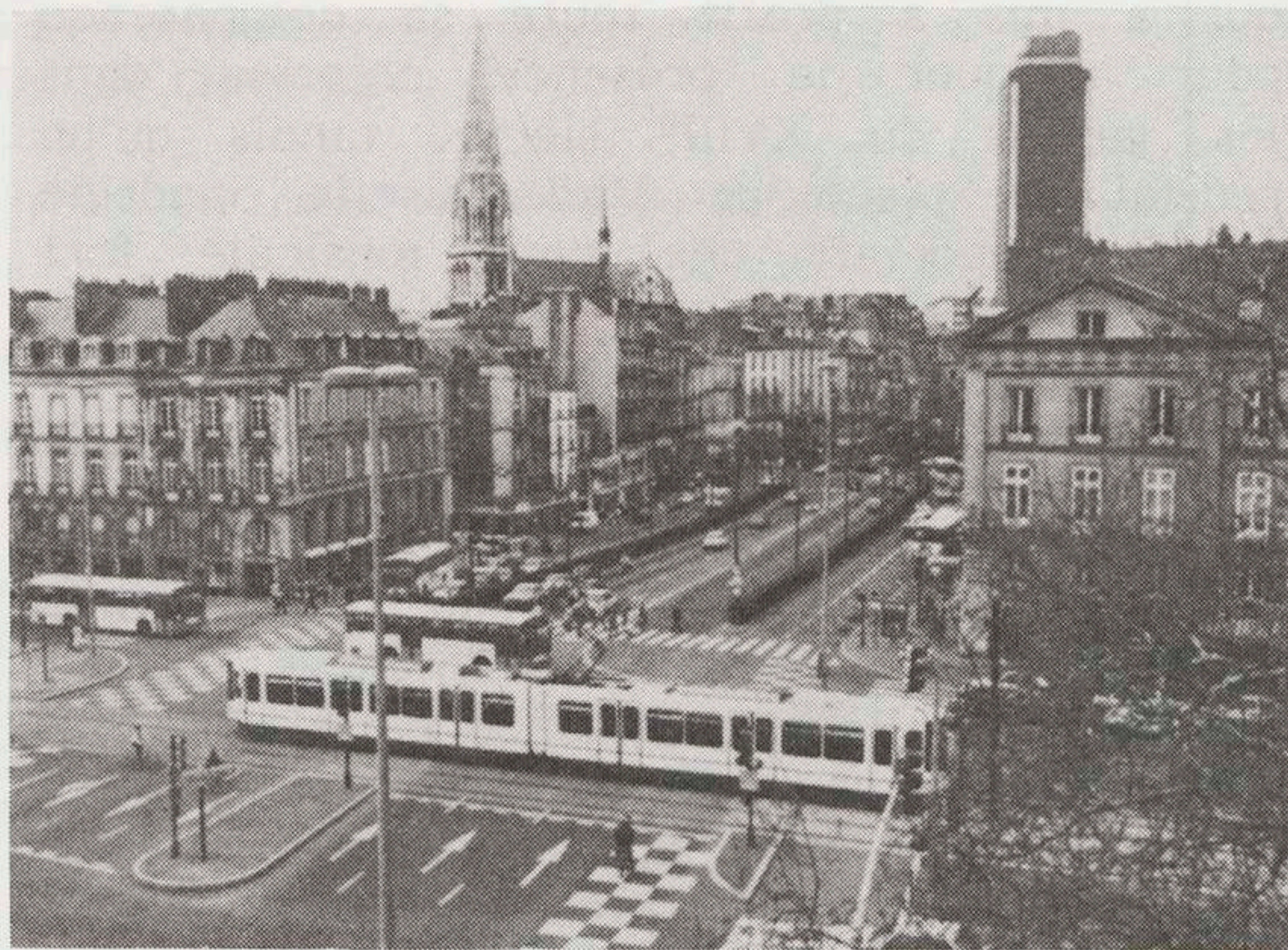
d'exploitation du tramway). Les collectivités locales, de la ville à la région, ne pouvant assumer seules le coût total de la construction, il importe d'obtenir un concours financier de l'Etat, comme celui-ci s'y était engagé en lançant le programme tramway dès 1975 et selon le procédé suivi à Nantes, Grenoble ou Saint-Denis. Outre le fait que l'Etat soutient les transports en commun parisiens, qu'il a contribué à la construction des métros des grosses métropoles, on peut ajouter l'intérêt national que représente un projet cohérent et suffisamment étendu de nouveau tramway français : cette branche industrielle avait été abandonnée depuis des lustres et la fabrication d'un prototype par la firme Alstom ne fournira de sérieux débouchés, en France, sinon à l'étranger, que si un nombre suffisant de commandes peut vraiment assurer la relance de ce secteur -corrélativement, leur multiplication en abaissera le coût et en améliorera la qualité : le tramway rémois devrait bénéficier de ce fait des précédents nantais et grenoblois. Enfin, si l'investissement immédiat représente un gros sacrifice, il a l'avantage de participer à une politique de grands travaux et donc de soutien de l'emploi, ce qui n'est pas sans intérêt en la période, et les entreprises régionales de travaux publics notamment ne pourront que s'en réjouir. Comme on peut d'ores et déjà tirer de l'expérience de Nantes (mais aussi de Marseille et Saint-Etienne) de favorables conclusions quant à la rentabilité d'exploitation des lignes de tramway modernes, à la fois moins coûteuses et plus fréquentées, on peut estimer que la perte initiale sera compensée à long terme par les moindres déficits du réseau de transports publics de la ville : du seul point de vue financier, il s'agit donc d'un calcul légitime, d'autant que Reims sera ainsi dotée pour des décennies d'un instrument incomparable, fiable et moderne.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur les autres atouts du tramway moderne : il suffit d'apprécier son efficacité chez nos voisins suisses ou allemands, à Bâle ou Zurich, de Brême à Fribourg : rapidité, régularité, confort, silence et absence de pollution atmosphérique, grâce aux qualités de la voie sur support caoutchouc et aux moteurs électriques ; économie d'énergie nationale - on parle de sur-capacité productive du fait des centrales nucléaires - sans compter la récupération du courant au moment du freinage. Atouts économiques et humains, car moindre fatigue des usagers, encouragés à abandonner

le transport individuel gaspilleur et plus dangereux ; les effets induits des systèmes collectifs sont particulièrement positifs en ville, et tous devraient en profiter, du public aux commerçants, de la collectivité en général aux usagers individuellement. Tout milite donc en faveur de la résurrection du tramway à Reims et il faut saluer l'initiative du district, qui raisonne pour l'avenir et n'est pas insensible à l'attrait supplémentaire que le tramway pourra apporter à la ville, y compris pour le tourisme, dans une cité déjà renommée par ses monuments et ses musées. Il reste à convaincre à la fois le public, encore peu informé et le gouvernement, pour sa participation financière, et c'est sans doute là que réside la plus grosse inconnue en une période où l'on a tendance à prôner les économies budgétaires et le désengagement de l'Etat.

#### Bibliographie :

- Jean ROBERT : Histoire des transports dans les villes de France, Paris, 1974, p 478-481.
- L'Union de Reims, articles parus' les 26-27 avril 1986 et 28-29 juin 1986.
- Sur un premier bilan du renouveau du tramway français (Nantes) et sur les réalisations en cours (Grenoble, Saint-Denis - Bobigny), cf. l'excellent N° spécial de la revue Transports Urbains (N° 59 d'avril - juin 1986, 40 pages, 45 F, - 173, rue Armand-Silvestre, 92400 COURBEVOIE.



Motrice moderne du tramway (1985).