

# La grande semaine des tramways



© - RATP - Jean François Mauboussin

12/12/2012 - 11528D208

La première circulation officielle du tram de Casablanca, mercredi 12 décembre.

**Quatre en huit jours... A Dijon le 8 décembre, à Paris le 15 décembre sur les Maréchaux, au Havre et à Casablanca, le mercredi 12/12/12, les**

**inaugurations de lignes de tramways ont mis en valeur des volontés partagées de rénovation urbaine. Nos deux récits.**

## A Casablanca : le roi, le tram, l'espoir

*En inaugurant le tram de Casablanca, mercredi 12 décembre, Mohamed VI réaffirme sa volonté de moderniser les infrastructures de son pays afin de réduire les saturations automobiles, malgré des finances difficiles. La France et ses entreprises, Alstom et RATP Dev en tête, ont porté le projet de Casa et voient d'un bon œil le développement du transport public autour de la Méditerranée. Jean-Marc Ayrault avait fait le voyage avec plusieurs de ses ministres.*



© - RATP - Jean François Mauboussin

12/12/2012 - 11528D190

Le roi Mohamed VI vient de couper le ruban de l'inauguration, en compagnie du premier ministre français Jean-Marc Ayrault.

Sans klaxons, sans tous les bruits de la circulation automobile, il flottait un doux air d'allégresse, cet après-midi du mercredi 12 décembre, sur la place des Nations Unies de Casablanca. Le ciel était joliment gris, les façades bien blanches, avec juste sur les toits deux ou trois publicités pas trop criardes, et tout en haut de l'hôtel Hyatt un portrait de Mohamed VI. Depuis le matin le quartier était interdit à la circulation, des milliers de Casablancais se massaient en silence le long des barrières, installées pendant la nuit. Un protocole strict, une sécurité omniprésente dissuaderaient tout mouvement de protestation— et en même temps, il se dégageait de cette foule jeune, patiente, une atmosphère positive, tranquille, populaire. La ville attend le roi, le

tram, et espère.

Avec quatre millions d'habitants Casablanca ne bénéficie d'aucun mode lourd de transport. Le niveau de saturation automobile fait passer les embouteillages de Paris intra muros pour une aimable plaisanterie ; le nombre d'accidents mortels est à l'échelle de l'hécatombe marocaine, au sixième rang mondial pour les victimes de la route. Pourtant, le plan de la ville, assez simple, ne recèle aucune difficulté majeure, ni dénivelés considérables, ni fleuve, ni discontinuités d'habitat. Alors l'arrivée du tram, si elle inquiète certains (comment la cohabitation va-t-elle se faire avec les voitures ?), apparaît comme une première solution d'avenir. La suite, ce serait, si les finances du royaume s'améliorent, un métro aérien, ou alors une deuxième ligne de tram.

La première ligne est un exploit : seulement trente mois de travaux pour 31 kilomètres, en une seule fois. Alstom et RATP Dev ont mis les bouchées doubles pour fournir le matériel, former les personnels (600 embauches), intégrer tous les systèmes nécessaires à l'exploitation. Le tram de Casa n'est pas un tram du pauvre : climatisation, vidéosurveillance, et une livrée sur mesure très élégante, avec un extérieur orange cuivré et un intérieur relevé de touches vertes et d'arabesques au plafond,.

Pourtant, les délais furent si serrés que les premiers mois d'exploitation seront forcément difficiles \*. La fréquence entre deux rames sera réduite au quart d'heure, avant d'atteindre dans six mois 4'45. Le centre d'exploitation et de maintenance, totalement intégré, dans le quartier populaire de Sidi Moumen, en est encore à quelques mises au point essentielles, à l'image du CCR, centre de commandement et de régulation. Mais la date symbole du 12/12/2012 a été tenue...

C'est une très bonne affaire pour Alstom, qui multiplie les succès de son Citadis au Maghreb, avec Alger l'année dernière, Oran et Constantine l'an prochain. Le soutien de l'Etat français, qui a conclu un prêt concessionnel avec l'Etat marocain (145 millions d'euros, soit un quart du total), a été décisif, puisqu'il incluait le recours prioritaire à du matériel français. Pour RATP Dev, le contrat d'exploitation sur cinq ans est plus modeste (40% de 90 millions d'euros, soit 36 millions d'euros), mais peut faire florès au Maghreb et n'implique aucun investissement financier. Sa compétence technologique, dans le sillage de Systra pour l'ingénierie et jusqu'à la mise en place des standards d'exploitation, ainsi que sa capacité à mobiliser ses équipes, sont des atouts essentiels.

Cette collaboration franco-marocaine intervient dans un contexte politique favorable entre les deux pays. Jean-Marc Ayrault avait fait le déplacement de Casablanca, avec notamment Laurent Fabius, ministre des Affaires étrangères, Nicole Bricq, ministre

du Commerce extérieur et Frédéric Cuvillier, ministre des Transports. Les deux présidents d'Alstom et de la RATP, Patrick Kron et Pierre Mongin, ont longuement expliqué tout l'intérêt qu'ils portaient au développement du transport public dans le Maghreb, et plus largement tout autour de la Méditerranée, même si les négociations sont difficiles avec des autorités organisatrices exigeantes.

A peine quelques secondes après le démarrage du tram, dans lequel le roi et ses invités avaient pris place, sous des applaudissements nourris, les tapis de la cérémonie étaient roulés, les policiers disparus. Comme un symbole, les Casablancais qui avaient patienté toute une journée pour un geste symbole d'à peine un quart d'heure, reprenaient possession de la place des Nations Unies, et se préparaient déjà pour le moment de vérité, le lendemain, la mise en service à 5h30 du matin. \*

### **Gilles Dansart**

*\* La mise en service fut logiquement difficile. Pris d'assaut par les Casablancais curieux et impatients, les trams ont eu des trajets lents et cahotiques. Pas assez fréquents (jusqu'à 45 minutes d'intervalle entre deux rames), ils ne pouvaient absorber l'afflux. Pour ne pas décevoir la population, Casa Tram, RATP Dev et Alstom vont devoir travailler d'arrache-pied et faire oublier les conditions précipitées de la mise en service.*

## A Paris, sérénité sur les Maréchaux



Pierre Mongin, Jean-Paul Huchon et Bertrand Delanoë, samedi 15 décembre porte de La Chapelle. (c) DR

Ce samedi 15 décembre, sur les boulevards des Maréchaux, c'était une inauguration toute simple. Comme si, à Paris comme à Casablanca, on avait compris que les actes et les symboles valent parfois mieux que de longs discours. Il y eut juste une rame inaugurale, de la porte de La Chapelle à la porte de Pantin, avec les personnalités, au premier rang desquelles le maire de Paris, le président du conseil régional et du Stif, et le président de la RATP.

Finalement une telle sobriété correspondait bien au contexte. Les suites du rapport Auzannet (à lire notre analyse, lundi 17 décembre) ont échauffé les élus franciliens. Une inauguration flamboyante aurait pu paraître saugrenue, alors que la belle unanimité des élus de la région est menacée d'exploser sous l'effet des contraintes budgétaires et des réalités du phasage. Par contraste, côté parisien et côté Stif, la satisfaction du travail accompli prédominait. Presque six ans jour pour jour ont suffi pour ce prolongement de 14,5 kilomètres, grâce à des fondamentaux de qualité : une AO rigoureuse et sûre de ses choix, une maîtrise d'ouvrage bien au point, un matériel (le Citadis d'Alstom) éprouvé, un exploitant (la RATP) dans son élément... Du coup, les démarches artistiques d'accompagnement du tram jouent à plein et soulignent l'importance de l'intention politique : reticoter une couture de qualité entre Paris et les communes limitrophes.

Parfait exemple de cet effort urbanistique servi par les solutions de mobilité, la continuité créée entre le XIXe arrondissement et Pantin, à hauteur du canal de l'Ourcq. La géographie des lieux a obligé à faire sortir de Paris le tracé, et le résultat fut immédiatement compris par les habitants, qui se sentent aujourd'hui autant Parisiens que Pantinois. Le Parc de la Villette, avec la Cité des Sciences, prend toute sa dimension.

Au nord, le long des anciens entrepôts MacDonald, la reconfiguration urbaine, extrêmement ambitieuse, prendra encore des années, avec notamment la ZAC Claude Bernard. Au sud, c'est du plus classique, avec des boulevards continus, mais les efforts porte de Vincennes et porte des Lilas.

Finalement, un seul point noir se profile, déjà identifié pendant la période des travaux : la reconfiguration de la circulation automobile. Porte de Pantin, malgré de nouveaux réglages de feux, un désastreux Tourner à gauche en provenance du tunnel de la porte de Chaumont bloque souvent le trafic. Porte des Lilas, où la couverture du périphérique a transformé le paysage (un cinéma, une résidence étudiante, un cirque etc), l'occasion d'une meilleure fluidité semble à moitié ratée. Les logiciels de l'ingénierie de la voirie sont-ils à revoir ?

**G. D.**