

Urbanisme. Le tramway est moins une solution de circulation qu'un outil de requalification urbaine.

Sur son tracé, les prix grimpent

■ De grands trottoirs, des façades refaites, un mobilier urbain harmonisé, du calme, des matériaux neufs, une meilleure lisibilité des flux, un bel objet *design*... Le tramway a un impact indéniable sur la requalification urbaine. La rénovation de la rue de la République était d'ailleurs un des principales explications de la redondance du tracé sur celui du métro.

Cela a fourni un argument de vente pour les appartements rénovés de Marseille République. « Mais les hausses sont liées à un ensemble de facteurs : le tram, la requalification urbaine et la mise sur le marché de produits très particuliers que sont des appartements anciens refaits à un niveau équivalent au neuf » apprécie Jean-Luc Chauvin, président départemental de la FNAIM. Sur le reste du parcours, les incidences sont diverses. « Des zones comme Longchamp ont anticipé le tram depuis un an, un an et demi. Mais si l'impact a pu aller jusqu'à 7, 8 ou 9 points c'est aussi lié au réaménagement du cours Joseph Thierry, à la venue de commerces sur Longchamp... » ajoute encore Jean-Luc Chauvin. « Pour la zone au-delà de Saint-Pierre, nous ne disposons pas encore de références suffisantes pour quantifier cet impact même si la possibilité de se rendre rapidement en centre ville va forcément avoir des conséquences ».

L'effet tram est, en revanche, moins prégnant dans la location. « Cela n'a aucun effet sur les locations qui respectent des règles pour les augmentations. Et pour les relocations, l'incidence est faible car l'état du logement, son respect des normes et l'honnêteté du loyer demandé sont des facteurs plus importants dans le choix d'un logement » estime Michel Colin, président de la CNAB. Et d'illustrer son propos : « j'ai depuis plusieurs mois quatre appartements à louer rue Thiers et proximité du tram ou pas,



Une ville apaisée dit souvent Muselier. Une ville qui se vend mieux, surtout.

les gens ne se bousculent pas ».

Côté commerces, des études réalisées à Grenoble laissent espérer un avenir radieux : sur le tracé direct du tramway, les commerçants auraient enregistré des hausses de 40% du chiffre d'affaire. De quoi mieux digérer les années de vache maigre pendant les travaux où la machine à indemniser soit disant mise en place par la mairie n'a pas fonctionné.

« La requalification urbaine devrait être une conséquence et non une motivation du tramway sinon on oublie la question initiale » synthétise André Jollivet, président de l'Ordre des architectes. Et de rappeler que le tramway avait pour objectif de réduire la place de la voiture en centre ville. « Pour se faire, il faut proposer une alternative réelle en terme de transport en

commun. Il faudrait pas une mais deux, trois, quatre... dix lignes. Or, on termine la première dans une situation financière très difficile ».

Ce qui n'est d'ailleurs pas une spécificité marseillaise. Certes, le tramway est présenté comme moins cher que le métro, mais le kilomètre se chiffre en millions d'euros. « La moitié du budget est engloutie par les dévoiements des réseaux nécessaires pour le fonctionnement du tram » expose André Jollivet, « Ce n'est donc pas un hasard si des villes pionnières en terme de tramway poursuivent leur politique de développement du transport en commun en ayant recours à d'autres modes de transports, comme le "busway" qui fonctionne en site propre, moins coûteux, pouvant fonctionner au gaz ou à l'électricité... »

Sans nier les qualités et les effets positifs du tramway, le président de l'Ordre synthétise : « maintenant que la première ligne est réalisée et que l'on sait de quoi on parle en terme de chantier, de tracasseries et de financement, il faut désormais faire un bilan et penser à l'avenir. A-t-on les moyens financiers de continuer et sinon, que fait-on pour répondre à la question posée qui n'était pas un beau revêtement de trottoirs mais comment faire sortir la voiture du centre ville ? »

ANGÉLIQUE SCHALLER

▲ En début d'année prochaine, la Maison de l'architecture et de la ville présentera un documentaire de 52 minutes sur le tramway et les questions soulevées en terme de transport en commun, requalification urbaine...