

Bordeaux

Le design du tram version low-cost

Économies obligent, le futur mobilier du tram sera choisi sur catalogue.



Le mobilier du réseau a été conçu spécialement pour le tram de Bordeaux. Certains éléments portent la signature du designer. (Lartigue Stéphane)

Toutes proportions gardées, il y a un point commun entre le tramway de Bordeaux et l'énorme réseau du métro parisien. Tous les deux ont un style de mobilier qui leur est propre. Le métro de Paris est célèbre, entre autres, pour ses entrées de stations de style art nouveau. Ces constructions 1900 aux lignes organiques, avec un air de plantes vertes, dues à l'artiste Hector Guimard, sont typiques du métro parisien, jusqu'à le symboliser.

À Bordeaux, c'est un peu pareil. Les pavés posés le long des voies du tram, les bancs en bois des stations, les poubelles, les abris, les appuis fessiers, les barrières, les sols, les lampadaires, bref, tout le mobilier du tramway a été spécialement conçu pour Bordeaux. En fait, c'est presque une œuvre. D'ailleurs, certains éléments du mobilier portent la signature de leur auteur, la designeuse Élisabeth de Portzamparc (photo en bas à droite). Un mobilier urbain signé, donc unique, c'est assez rare. Les parties non signées ont été conçues par l'agence d'architecture Brochet, Lajus, Pueyo (BLP) spécialement pour ce réseau-là. Lors de la conception du réseau, entre 1996 et 2000, la Communauté urbaine de Bordeaux a voulu faire grand et beau. C'est pour cette raison que le design du réseau a été commandé à BLP et Portzamparc, alors que dans la plupart des villes qui se mettent au tram, le mobilier est choisi plus simplement dans le catalogue des fabricants.

À l'intérieur des rames aussi...

Comme le mobilier du réseau et les aménagements urbains, le design des rames du tramway a aussi été conçu spécialement pour la CUB. Les rames sont des Citadis, l'un des modèles phare d'Alstom, mais leur habillage intérieur et extérieur est signé Lanoire et Courrian, des architectes bordelais, avec l'agence parisienne Absolut Design. Il aurait sans doute été moins coûteux de piocher dans le catalogue d'Alstom pour trouver des rames standards. Mais à l'époque, au début des années 2000, le tramway doit faire ses preuves, séduire, convaincre. On soigne donc le look.

Dix ans ont passé, le temps des économies est venu. Sans abandonner la ligne initiale, les 26 prochaines rames commandées par la CUB pour 2013 connaîtront des modifications. Objectif : réduire les coûts et proposer des aménagements plus pratiques. Un simple exemple : en remplaçant les sièges en alu par des modèles en métal, la CUB espère économiser environ 1 million d'euros. « Et ce sans aucune différence visuelle », affirme Gérard Chausset. Concernant l'ergonomie, les futures rames comporteront six doubles portes d'accès, au lieu de cinq aujourd'hui. Les strapontins disparaîtront sur un côté, pour permettre de mieux circuler dans les rames. Les barres pour se tenir vont aussi être modifiées. Par exemple, une barre horizontale fixée au plafond permettra aux plus grands de s'accrocher, comme dans les bus.

D. L.

Époque révolue

Mais cette époque est révolue. Pour la phase 3 du réseau (l'extension des lignes actuelles), qui va bientôt entrer en chantier, la CUB s'est fixé un objectif d'économies sévère : la construction doit coûter 40 % de moins que lors des deux premières phases. Et c'est l'esthétique du réseau qui sera concernée au premier chef.

Fini les poubelles de stations et les lampadaires de forme conique, si chère à Élisabeth de Portzamparc. Trop cher. Fini également la réfection des rues de façade à façade, sous la houlette de BLP. « Lors des deux premières phases du tram, nous avons huit modèles différents d'aménagement des stations, selon l'endroit où elles se trouvaient. En phase trois, il y aura deux modèles seulement, explique Gérard Chausset, vice-président de la CUB chargé des transports de demain. Grâce au choix du mobilier sur catalogue, on va faire jusqu'à 66 % d'économies sur certains postes. En première phase, l'accompagnement urbain du tram avait été exceptionnel. Maintenant, on fait plus simple et plus sobre. Le coût de construction de la phase 1, c'était 32 millions d'euros le kilomètre. Là, on vise 21 M€/km. Ces économies ne se feront pas que sur l'esthétique. Le futur dépôt de la Jallère, par exemple, coûtera 50 % de moins que celui de La Bastide. Ailleurs, le tram circulera sur une seule voie, en double sens, ce qui entraîne aussi une baisse du coût ».

Économiser les deniers publics, c'est louable, mais comment éviter la cacophonie esthétique entre le mobilier actuel, conçu pour Bordeaux, et celui des extensions, choisi sur catalogue dans une liste de modèles standards ? En fait, c'est Tisya, le groupement maître d'œuvre du chantier, qui est chargé d'assurer une certaine harmonie. Les architectes de Tisya étant l'agence BLP, les auteurs du mobilier version actuelle, cela devrait faciliter les choses. C'est eux qui éplucheront les catalogues. Mais le risque de dissonance esthétique existe néanmoins. La preuve ? Sur la future ligne D, on reprendra le mobilier originel, le spécial Bordeaux, entre les Quinconces et la barrière du Médoc... Ici, en plein centre-ville, on n'a pas voulu prendre le risque d'un disgracieux télescopage de styles.

Pat Garcia

28/05/2012, à 11h36Alertez

Une double-porte supplémentaire, c'est bienvenu ; parce que les mini-portes aux deux extrémités des rames c'est une folie. Puisque dans la réalité, avec les flux des vrais gens, ce sont des portes à gros flux avec tout les gens qui attrapent le tram au vol ou en courant après.

Réagir



Jeremy POLUI

28/05/2012, à 10h53Alertez

Améliorer la circulation dans les rames est clairement quelques chose à étudier..

Parce que tout le monde debout devant les portes, c'est une catastrophe

Réagir



kerogan

28/05/2012, à 10h05Alertez

Sage décision, surtout lorsqu'on lit : "Objectif : réduire les coûts et proposer des aménagements plus pratiques. Un simple exemple : en remplaçant les sièges en alu par des modèles en métal, la CUB espère économiser environ 1 million d'euros. « Et ce sans aucune différence visuelle », affirme Gérard Chausset" s'il n'y avait aucune différence pourquoi avoir choisi le plus coûteux à l'époque, simplement pour le coté bling bling ?

Réagir



pyewacket

28/05/2012, à 09h24Alertez

la barre horizontale fixée au plafond, il était temps d'y penser... pas besoin de mesurer 2,50 m pour avoir des soucis aux heures de pointe!

Réagir



phiguel

28/05/2012, à 08h29Alertez

Les autorités auraient commencé à réduire les dépenses que nous devons assumer ? Tant mieux. Si c'est le début d'une prise de conscience, pourquoi ne pas poursuivre avec le stade et les nouveaux équipements ? Attendre tout du million d'habitants, c'est un acte de Foi. Il vaut mieux serrer tous les budgets et nous présenter des objectifs de réduction de dépenses. La Catalogne, Barcelone .. sont en quasi faillite : Bordeaux aurait-elle un paratonnerre qui la tienne à l'abri ? Le réseau fait une quarantaine de km, ce sont donc 400 millions de surcout pour l'esthétique, puisqu'il est possible de réduire le prix de 10 millions par km ! Aurait-on du pétrole ou une ressource mystérieuse pour se permettre ça ?

Réagir

Réagir