



2004

«L'élégant design d'un tram à 311 millions d'euros»

Rail & Transports. N° 358. Pages 19 à 21.

Revue hebdomadaire, 15 décembre 2004

# L'élégant design d'un tram à 311 millions d'euros

*Limitation de la voiture dans la capitale, requalification de la lisière de Paris, connexions avec la petite couronne... L'investissement supporté par la collectivité est à la hauteur des services que le tram des Maréchaux doit lui rendre.*

**B**eauté du véhicule, de ses aménagements intérieurs, nouveau mode de transport qui contribue à l'embellissement des boulevards des Maréchaux... En présentant le design du futur tramway parisien, ses promoteurs étaient unanimes pour louer les charmes du Citadis relooké par RCP Design global pour le nez, BDC Grafibus pour la livrée et Vonnik Hertig pour l'intérieur. Malgré ses 43 mètres de long et ses 2,65 mètres de large, avec son nez oblong, « *comme une douce étrave* », précise Yo Kaminagai, directeur de l'unité design de la RATP, co-maître d'ouvrage avec la ville de Paris, « *le véhicule exprime douceur et fluidité plutôt que vitesse et puissance* ». Pour Bertrand Delanoë, c'est aussi un bel exemple de « *co-production pour un moyen de transport agréable, moderne, équitable car accessible à tous, qui sera aussi un lieu de vie* ».

Plus prosaïquement, ce tramway de 7,9 km d'envergure régionale, déjà rebaptisé T3 – et non plus TMS pour tramway des maréchaux sud – offrira un moyen de déplacement jugé très concurrentiel. « *Il pourra transporter jusqu'à 9 000 voyageurs par heure, alors que la capacité de l'actuel bus PC est de 4 000, celle de la voiture individuelle de 2 900* », souligne Anne-Marie Idrac, PDG de la RATP. Mais le coût pour la collectivité est à la hauteur des ambitions 311, 31 millions d'euros – dont 44,4 de requalification urbaine et 52,8 pour les rames –, soit 39,4 M€ du km, près de deux fois le prix des tramways de province. Et même plus de 25 % su-



Pierre ELMERICH/LVDR

Serge Méry, vice-président du conseil régional chargé des transports, Jean-Paul Huchon, président du conseil régional, Anne-Marie Idrac, PDG de la RATP, Bertrand Delanoë, maire de Paris (de g. à d.).

périeur à celui de Bordeaux (30,98 M€ du km) qui, avec son alimentation par le sol, était considéré comme le plus cher de France. La RATP souligne toutefois qu'à 33,8 M€ pour les infrastructures et les rames, on n'est pas très au-dessus « *de la moyenne*

## Le conseil régional et son président étaient fiers de présenter « le nez qui va changer la face de l'Ile-de-France »

des prix franciliens de 32,5 M€ ». Par ailleurs, les prix des marchés de travaux publics sont plus élevés en Ile-de-France. Co-financier de l'opération à 26 %, le conseil régional et son président, Jean-Paul Huchon, étaient fiers de présenter « *le nez qui va changer la face de l'Ile-de-France* ». « *Avec Bertrand Delanoë, Nous avons veillé*

sur le tram comme sur un enfant fragile car il a connu quelques vicissitudes politiques... », poursuit-il. Un projet qui aura toutefois été mené tambour battant au lendemain des Municipales. « *Il n'a fallu que deux ans entre l'adoption du schéma de principe en décembre 2001 et celle de l'avant-projet en décembre 2003. C'est l'un des projets du contrat de plan sur lequel le Stif s'est le plus penché et avec le plus d'efficacité* », relève Emmanuel Duret, directeur général du Stif. Avant sa mise en service prévue à l'automne 2006, la révélation du design était le rendez-vous de l'année 2004 pour le T3. De nombreux cabinets y ont participé. Il fallait bien sûr respecter l'identité de la Régie, les couleurs habituelles sont présentes sur la robe.

Mais avec une petite touche supplémentaire dans le turquoise : une séquence visuelle très parisienne en photos et pictogrammes (pigeon, pavé, feux tricolores... voir pages suivantes). L'intérieur des rames, designé par Vonnik Hertig se veut en rupture « *avec les habitudes de traitement des couleurs et des dessins traditionnels dans l'univers du transport en commun* », explique le concepteur. Du turquoise à l'orangé, en passant par le vert printemps et le maïs, des tons présentés comme « *hédonistes* », chaque voiture aura sa couleur ! Grand passionné du tramway sur les Maréchaux, le maire résume l'aventure en parlant d'un travail « *de professionnels, avec une mentalité d'ingénieurs, qui débouche sur de la beauté* ». Cécile NANGERONI

Voir pages suivantes les images du TMS.

# Le T3 en images



Les boulevards des Maréchaux seront complètement redessinés. Élargis et plantés de près de 1 000 arbres, les trottoirs deviennent de véritables espaces de promenade. Ici, un exemple d'aménagement paysager, à la station Cité universitaire.

Le tramway, fluide et harmonieux, circule au milieu d'un nouveau paysage, d'un nouvel espace multimodal. Le nez avant annonce la qualité et le caractère de l'ambiance intérieure.



Citadis d'Alstom.  
Longueur : 43 m.  
Largeur : 2,65 m.  
Capacité : 300 personnes transportées.



Harmonie de couleurs et confort à l'intérieur. Chaque voiture aura sa couleur : un turquoise (climat de fraîcheur), un jaune céréale (climat ensoleillé), un terra (tonique), un vert printemps (végétal). La couleur jaune des barres et poignées de maintien a été choisie pour être facilement repérable par les mal-voyants.





La face avant du tramway exprime fluidité, douceur et attention. Jean-Paul Huchon l'a présenté comme « le nez qui va changer la face de l'Île-de-France »...



Le design extérieur du tramway sera élégant et sobre. Des visuels variés reprenant des photos symboles de la vie parisienne animent une frise sous les surfaces vitrées.

# Le T3 en images

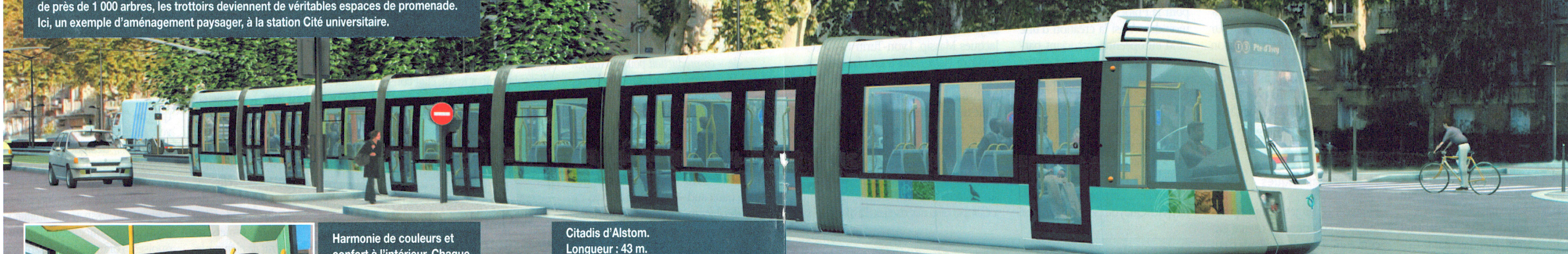


Les boulevards des Maréchaux seront complètement redessinés. Élargis et plantés de près de 1 000 arbres, les trottoirs deviennent de véritables espaces de promenade. Ici, un exemple d'aménagement paysager, à la station Cité universitaire.

Le tramway, fluide et harmonieux, circule au milieu d'un nouveau paysage, d'un nouvel espace multimodal. Le nez avant annonce la qualité et le caractère de l'ambiance intérieure.



La face avant du tramway exprime fluidité, douceur et attention. Jean-Paul Huchon l'a présenté comme « le nez qui va changer la face de l'Ile-de-France »...



Citadis d'Alstom.  
Longueur : 43 m.  
Largeur : 2,65 m.  
Capacité : 300 personnes transportées.



Harmonie de couleurs et confort à l'intérieur. Chaque voiture aura sa couleur : un turquoise (climat de fraîcheur), un jaune céréale (climat ensoleillé), un terra (tonique), un vert printemps (végétal). La couleur jaune des barres et poignées de maintien a été choisie pour être facilement repérable par les mal-voyants.



Le design extérieur du tramway sera élégant et sobre. Des visuels variés reprenant des photos symboles de la vie parisienne animent une frise sous les surfaces vitrées.

# Rail & Transports

L'hebdomadaire professionnel du transport européen

# Paris : le design du TMS

La RATP et les élus ont présenté la livrée du tramway des Maréchaux Sud. Détails et photos p.19 à 21



Parmi la surenchère de compliments : « Un nez qui va changer la face de l'Île-de-France », pour Jean-Paul Huchon.

## DOSSIER

# APRÈS LE TRAM, LE RETOUR DU TROLLEYBUS ?

p. 24



**INTERVIEW EXCLUSIVE**  
**Fret SNCF, Eurovignette,**  
**application**  
**des directives :**  
**les avertissements**  
**de Jacques Barrot**

p. 12

## LETTRE DE L'ÉDITEUR

### La leçon d'IBM

C'est un peu comme si Alstom ou Siemens vendaient leur activité transports aux Chinois... En cédant la semaine dernière ses PC au Chinois Lenovo pour 1,25 milliard de dollars, IBM confirme spectaculairement une mutation de l'économie américaine : la Chine n'est plus seulement une cible commerciale, c'est aussi un allié capitaliste. Un partenaire à traiter d'égal à égal. Pendant que nous essayons d'arracher des marchés juteux à grands renforts de voyages gouvernementaux, les Américains changent de dimension : ils entérinent le fait que la Chine joue définitivement avec les grands du capitalisme mondial. Un réalisme qui condamne à brève échéance certains comportements européens un brin condescendants.

Suite page 3