

LE TRAM À BRUXELLES : UN SIÈCLE ET DEMI D'AMOUR-HAINE

Publié le 30 avril 2019



par Daily Science

Le tram fête ces jours-ci [ses 150 années de présence à Bruxelles](#). Un siècle et demi au service de la mobilité urbaine et périurbaine, si on prend également en compte les lignes vicinales qui ont relié Bruxelles aux communes périphériques, comme Grimbergen ou Wemmel, notamment, avant d'être remplacées par des autobus.

C'est le 1er mai 1869 que la première ligne de tram est mise en service à Bruxelles, entre le bois de la Cambre et la Porte de Namur. Depuis, les évolutions techniques et la multiplication des lignes, y compris souterraines, ont émaillé l'histoire du tram bruxellois.

Des bourgeois du 19e aux automobilistes actuels

« Mais ce siècle et demi est aussi une période marquée par les attaques constantes dont le tram a fait l'objet par ses détracteurs », indique l'urbaniste Vincent Carton. L'ingénieur civil avait déjà signé voici quelques mois [une autre étude sur l'offre et la fréquentation des transports publics](#) bruxellois de 1950 à 2017.

Le tram n'a pas arrêté de faire des jaloux, de soulever des craintes, de devoir lutter pour prendre sa place sur la voie publique, face aux autres moyens de transport urbains, principalement individuels. Les recherches de Vincent Carton à ce propos sont édifiantes.

« [Depuis 150 ans sans discontinuer, le tram est la cible des propriétaires de véhicules individuels](#), qu'il s'agisse des bourgeois du 19e siècle, des élégants conducteurs de l'entre-deux guerre ou des automobilistes invétérés de ces dernières décennies », écrit-il en préambule.



© Vincent Carton

« Selon eux, les tramways sont coupables du chaos de la ville. Ils sont les véritables responsables des ralentissements, des embouteillages, de la congestion routière. Et les mots pour les éradiquer, les faire disparaître de la surface de la Terre ne sont pas tendres. Puisque selon leurs propres termes, ils vont « asphyxier le trafic auto », ils sont « vieillots, lents, peu maniables » et on ferme des rues « pour laisser passer des trams vides », en un mot, ils doivent disparaître. Plus récemment, ils sont instrumentalisés avec leurs sites propres pour « décourager les automobilistes »...

Tram et vélo : même combat

« La conséquence de ces attaques répétées rend très difficile aujourd'hui le développement de nouvelles lignes de tram et aboutit soit au statu quo ou à des compromis insatisfaisants, soit au retour du référentiel fonctionnaliste avec la solution de l'enfouissement ».

« Or avec la bicyclette, le tramway constitue le mode mécanisé le plus ancien encore en circulation dans nos villes. Ils constituent des solutions pour l'avenir des villes, même s'ils connaissent tous deux des détracteurs acharnés. Espérons que cette mise en perspective ouvrira les yeux de certains et atténuera les difficultés actuelles du redéploiement du tramway », écrit encore l'urbaniste, qui rappelle aussi les hauts et les bas de la fréquentation et de la considération que le tram a connus à Bruxelles tout au long de son histoire.

« Aujourd'hui, cette politique (de redéploiement du tram) montre sa pertinence puisque, complémentairement à l'offre de bus et de métro, le tram a retrouvé 40% de ses adeptes de 1950. C'est même le tram qui connaît la hausse du nombre de voyageurs la plus spectaculaire depuis 2000 : 217%, et ce malgré la perte de 25 kilomètres de ligne durant cette période », indique-t-il.



© Vincent Carton