

Disparition de Michel Bigey, l'un des pères du tramway moderne

Jean-Philippe Defawe (Bureau de Nantes du Moniteur) | le 13/10/2020

Le 7 janvier 1985, le tramway est mis pour la première fois en service à Nantes. Ce jour-là, il neige, la ville est paralysée et seul le tram roule. - © Semitan



Cet ingénieur en génie civil est décédé à l'âge de 86 ans. Il avait dirigé la réintroduction du tramway à Nantes, donnant le coup d'envoi d'un renouveau de ce mode de transport en France. Retour sur ce tournant historique dans les transports publics.

Après avoir quasiment disparu des villes au début du XX^e siècle, **les tramways** sont **revenus sur le devant de la scène**. Aujourd'hui, en France, **une trentaine de villes disposent d'un réseau** qui, au passage, **a servi de levier pour leur transformation**. Ce renouveau du tramway a **démarré à Nantes dans les années 1980** sous **l'impulsion d'un ingénieur centralien de la RATP, Michel Bigey, un des grands spécialistes des transports publics** qui avait aussi travaillé sur les grands **chantiers** de métro comme ceux du Caire (Egypte), Téhéran (Iran) ou Santiago du Chili (Chili). « Le tramway nantais est aujourd'hui orphelin. Lui qui fut directeur général de la TAN [Transports en commun de l'agglomération nantaise, NDLR], fut aussi le père de notre tramway, qu'il proposa de faire revenir dans notre ville, vingt ans après sa disparition, comme l'initiaient alors d'autres pays européens » a déclaré dans un communiqué **Johanna Rolland, maire de Nantes et présidente de Nantes Métropole**.

« J'achète » déclarera le maire Alain Chenard

« En 1977, les élus de l'agglomération nantaise ont proposé **deux grands chantiers : la construction d'un périphérique et la rénovation complète des transports en commun à travers un métro ou un tramway** » se souvient **Jacques Floch, ancien maire PS de Rezé**, au sud de Nantes, et président de la Société des transports de l'agglomération nantaise (Stan), qui deviendra la Semitan deux ans plus tard. Un marché d'études est alors confié à la **Sofretu (ex-Systra)**, la **filiale d'ingénierie de la RATP représentée par l'ingénieur en chef Michel Bigey** qui préconise la création d'un nouveau réseau de transports en commun structuré par deux lignes de tramway.

Le 16 août 1978, Michel Bigey a rendez-vous dans le bureau d'Alain Chenard, le maire socialiste de Nantes pour lui présenter ce projet. Après un exposé et une discussion de deux heures, l' élu déclarera « J'achète ».

« Dès lors, ma première décision sera de **nommer au poste de Directeur général, Michel Bigey, ingénieur de la RATP** dont la réputation n'était plus à faire et doté d'une forte personnalité, raconte Jacques Floch. Il s'entoure alors de ce qu'il y a de meilleur : ingénieur, techniciens, urbanistes, architectes, économistes, etc. ». A la Semitan, le tandem Floch-Bigey fonctionnera parfaitement, chacune des deux personnalités sachant rester dans son rôle. « Michel Bigey, ce grand ingénieur, a pris le temps, non pas de m'apprendre, mais de m'expliquer » déclare Jacques Floch. « Je lui ai rendu la pareille en lui indiquant le rôle des élus, leur pouvoir de décision, les pressions diverses et variées qu'ils subissent, insistant sur la déférence qu'on leur doit puisqu'ils sont les élus du peuple. Michel Bigey avait bien compris tout ça » assure-t-il en fin connaisseur du monde politique puisque son parcours l'a conduit sur les bancs de l'Assemblée nationale et même dans le gouvernement de Lionel Jospin, comme secrétaire d'État.

Démarre alors une formidable aventure que **Michel Bigey relatera en détail dans son ouvrage « Les élus du tramway, mémoire d'un technocrate** » publié en 1993 aux Editions Lieu commun et dont le sous-titre, teinté d'ironie, vient nous rappeler le côté malicieux de ce personnage haut en couleur.



Chantier du tramway de Nantes : lestage de rails sur le cours Franklin-Roosevelt, en 1983. © Semitan

Un tramway boudé par le nouveau maire

Si, aujourd'hui, cette décision de réimplanter un tramway semble une évidence, politiquement c'était un suicide et Alain Chenard perdra les élections après un débat houleux sur ce thème. **Farouche opposant au tramway, son successeur, le RPR Michel Chauty tentera, en vain, de bloquer le projet, les travaux étant trop avancés.** « Finalement, le 7 janvier 1985, nous mettrons en service le tramway mais, à l'époque il ne sera pas inauguré. Il faudra attendre 1989 et le retour de la gauche au pouvoir avec Jean-Marc Ayrault pour qu'il le soit officiellement en profitant de l'extension de la ligne 1 vers La Beaujoire » se souvient Joël Pitrel, ancien directeur du développement puis d'exploitation de la Semitan. Jacques Floch se remémore cette première sortie du tramway : « C'était une journée mémorable, aussi parce qu'il neigeait. Or à Nantes, la neige est tellement rare que la ville était paralysée... à l'exception du tramway qui a permis à de nombreux Nantais de se déplacer. **La preuve de l'intérêt et de l'efficacité du tramway était faite** ». Le succès est donc rapidement au rendez-vous. **Fin 1985, quelque 42 000 voyageurs l'emprunteront quotidiennement.** **En 1989, Jean-Marc Ayrault lancera la deuxième ligne** et, depuis, le réseau nantais ne cessera de s'étendre. En revanche, l'aventure se termine pour Michel Bigey, victime de sa forte personnalité qui risquait de faire de l'ombre aux nouveaux élus.

Un tournant historique dans les transports publics

Reste que **l'expérience nantaise a ouvert une voie déterminante dans l'histoire des transports publics.** Elle fera également des émules dans toute la France. D'abord à Grenoble, puis à Strasbourg... au total une trentaine d'agglomérations françaises adopteront ce mode de transport public, trois à quatre fois moins cher d'un métro, et en profiteront au passage pour repenser leur urbanisme. « L'action de Michel Bigey et de son équipe a été déterminante dans la création d'un réseau de tramway à

Reims. Ils ont même fait venir de Nantes un tram dans la gare de Reims lors de journées portes ouvertes qui ont contribué à sensibiliser les Rémois » relate Pierre Debano, ancien directeur du service exploitation des transports urbains de la capitale champenoise.

Aujourd'hui, la tendance est de se tourner vers les bus à haut niveau de service (BHNS) à la fois plus souples et moins coûteux pour les collectivités. Là encore, Michel Bigey en fut un des précurseurs. Avant d'arriver à Nantes en 1978, l'ingénieur a travaillé à Curitiba (Brésil), aux côtés de son maire, l'architecte Jaime Lerner pour mettre en place un « *Bus rapid transit* » (BRT) surnommé le « métro des villes pauvres » dont le modèle a depuis essaimé dans toute l'Amérique latine. A Nantes, en France comme dans le monde entier, **l'apport de Michel Bigey dans les transports publics est considérable**. Aussi, **des voix s'élèvent pour que son nom soit donné à l'une des stations de la fameuse ligne 1 du tramway nantais**. « L'idée a germé au sein d'un petit groupe d'anciens professionnels qui l'on bien connu et dont je vais me faire le porte-parole pour que le terminus de la nouvelle extension porte le nom de Michel Bigey » promet Jacques Floch.