

5. Pourquoi le tramway ?

Le tramway est un moyen de transport en site propre qui présente les avantages suivants :

♦ au niveau de l'espace urbain

1 Il limite la place de la voiture en ville du fait de son emprise sur la voirie existante; ce que ne fait pas le métro qui est enterré et qui au contraire libère de la voirie pour les automobiles.

2 il utilise moins d'espace que l'automobile. Sur six mètres de large, pour ses deux voies, le tramway a la même capacité en voyageurs qu'une autoroute ou une rocade deux fois trois voies, qui demande 35 à 100 mètres d'emprise au sol.



♦ au niveau du service public

Le tram à Nantes

3 Il assure le droit au transport pour tous, en garantissant la rapidité et la régularité des déplacements; ce que fait le métro, mais le nombre de stations peut être notablement augmenté, permettant ainsi un meilleur service de proximité.

4 Il facilite l'accès des usagers en rendant l'accès direct à la rame depuis la rue ou le trottoir. De plus il facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite, avec les nouvelles rames à plancher surbaissé.

5 Il permet une véritable complémentarité avec le vélo, en facilitant son transport.



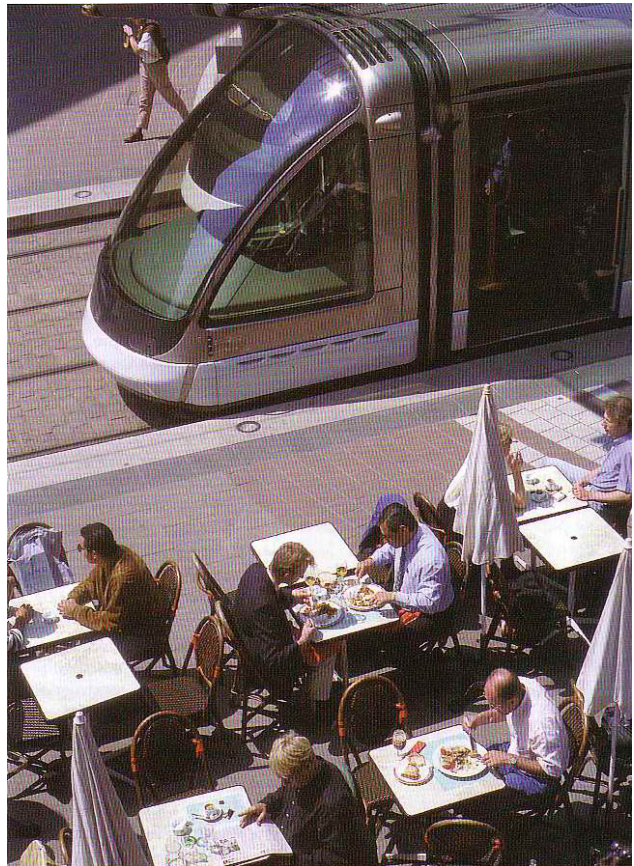
Le tram à Strasbourg

♦ au niveau urbanisme

6 Etant en surface il suscite des aménagements et des plantations qui permettent de regagner l'espace urbain en l'embellissant (c'est le cas par exemple à Strasbourg, Nantes, . . .).

7 Il dynamise le centre ville par l'afflux de voyageurs. L'usage de plates-formes abaissées et leur accès aisé depuis un trottoir facilite son utilisation pour des "courses" et emplettes même encombrantes; le commerce s'en trouve dynamisé.

8 il assure des trajets plus conviviaux que le métro, le voyage se faisant à l'air libre et la ville, la rue se donnant en spectacle.



Le Tram à Strasbourg

♦ au niveau économique

9 Il diminue le coût global des transports urbains pour la collectivité à un niveau nettement inférieur à celui de l'automobile (ce moyen de transport nécessite des aménagements routiers énormes, disgracieux et très coûteux; coûts induits énormes pour la collectivité dus à la pollution sous toutes ses formes). Certes le métro apporte une réponse à ce problème de pollution, mais pour le même service, son coût de réalisation est en moyenne 4 fois plus élevé que celui du tramway : le coût du km tramway varie entre 100 et 120 millions de francs, soit un coût aux alentours de 1,8 milliard de francs pour une ligne B de tramway; coût à comparer à celui de la ligne B assurée par le VAL : 6 milliards de francs (coût 98), sans compter les intérêts d'emprunt.

10 Son coût d'exploitation est plus bas que celui du métro tel que le VAL (quatre fois moins). L'argument de l'automatisme du VAL avancé pour justifier au moment des choix le faible coût d'exploitation de ce type de transport, est un faux problème qui se trouve contredit dans la pratique :

En effet si les rames n'ont pas de conducteur, il faut cependant faire fonctionner le poste de contrôle centralisé au moins 20 heures par jour et 365 jours par an (Pour assurer un poste en 3 x 8, et tenir compte des congés payés, des périodes de formation, des repos compensateurs, 7 personnes sont nécessaires). Au total 118 agents SEMVAT sont affectés à l'exploitation de la ligne A, dont une trentaine aux ateliers de maintenance; à Nantes pour une ligne de tramway de même longueur, ce chiffre est ramené à 90 agents.

A ceci s'ajoutent les frais d'entretien des stations et ascenseurs, escaliers roulants, climatisation, éclairage, automatismes divers..

Nota - Que l'on nous comprenne bien : la recherche du moindre coût d'exploitation n'est pas une fin en soi. Cependant dans le cas du tramway, il est possible de réduire le coût d'exploitation tout

en allant dans le sens d'une politique d'emploi : en effet c'est l'équivalent de 4 lignes de tramways que la future ligne B du métro occulterait.

De plus la sécurité du métro, sur les quais et dans les rames, impose la présence permanente d'agents de sécurité. Au total ce poste sécurité s'élève à 110 agents (30 vigiles et 80 agents de la brigade métro). A ces chiffres s'ajoutent ceux de la structure d'exécution du SMAT (Société du Métro de l'Agglomération Toulousaine; ex MTD : Métro Toulouse Développement) : 35 agents.

D'autre part, il est prévu en cas de panne du système, que le service soit assuré par des bus de substitution dans un délai de 15 mn. Cette contrainte immobilise des bus et des chauffeurs à qui doivent être payées des astreintes pour les heures où ils sont immobilisés.

11 Bien que nettement insuffisantes, les conditions actuelles de calcul des subventions d'état pour le financement des infrastructures de transports collectifs en site propre, favorisent les types d'infrastructures en surface par rapport à celles enterrées : taux de subvention allant de 20 % (plafond de 50 Millions de F/km) pour une section enterrée de projet guidé (métro, VAL ou autre), à 40 % (plafond de 7 Millions de F/km) pour un site propre routier; le taux de subvention pour une section en surface d'un projet ferré guidé (tramway) est de 30% pour un plafond de 20 Millions de F/km. *Source : Direction des Transports Terrestres (DTT) et circulaire du 23 février 95.* De prochaines dispositions gouvernementales, en accord avec la profession de foi nettement affichée en matière de transport collectif pour les années qui viennent, par le ministre de l'environnement et celui des transports, devraient encore accentuer ces écarts au détriment des infrastructures enterrées pour des moyens de transports tels que le métro ou le VAL.