

6. L'exemple d'autres grandes agglomérations

Sources : étude du Monde du 15/11/97 : "Projets de transports en commun en site propre dans les grandes villes" et Spécial la Vie du Rail de Mai 96 : "Les nouveaux tramways et métros légers de France et d'Europe".

La plupart des grandes villes de France qui ont mis en place des réseaux de transport en commun ou qui projettent d'étendre leur réseau existant, ont opté très majoritairement pour le tramway. De nombreuses villes présentent même une véritable vitrine urbaine pour la promotion de ce moyen de transport (Strasbourg, Nantes, Grenoble,).

6.1. Les réseaux de transport urbain existants en France

Saint Étienne

Saint Étienne est une des rares villes de France qui n'a jamais abandonné son tramway et qui l'a rénové récemment : c'est une solution qui coûte bien moins cher que de tout refaire à partir de zéro.

Grenoble

Grenoble dispose actuellement de 2 lignes (réseau de 19 km), et a une troisième ligne en projet; ce qui constitue le début d'un réseau très attractif. Grenoble a également fait beaucoup pour le vélo urbain. Le trafic de voyageurs pour les 2 lignes en exploitation est de 100000 par jour.

Nantes

Nantes dispose de 2 lignes et a une troisième ligne en projet, ce qui constitue également le début d'un réseau très attractif. Nantes a aussi un projet d'extension de son réseau tramway sur des lignes SNCF désaffectées ou encore en service : c'est en fait un véritable RER de 85 km autour de Nantes qui sera ainsi réalisé. Ce système a déjà été mis en place en Allemagne à Karlsruhe et à Sarrebruck. Nantes a également fait beaucoup pour le vélo urbain. En l'an 2000, le réseau de tram de Nantes devrait transporter plus de la moitié de la clientèle globale.

Lille

Comme Saint Étienne, Lille n'a jamais abandonné son tramway, et l'a rénové récemment. Lille dispose de plus de 2 lignes de métro VAL. Il faut noter que l'agglomération lilloise, en tenant compte de Roubaix et de Tourcoing, est plus peuplée que l'agglomération toulousaine.

Strasbourg

Qu'il est beau le tramway futuriste de Strasbourg! En 2010 le réseau devrait atteindre 35 km avec le prolongement (prévu en 98) de la ligne A déjà en service et la construction des lignes B C et D et la desserte de l'aéroport ! Le coût de la ligne B d'une longueur de 9 km est estimé à 1,57 milliard de francs et sera en service en l'an 2000. Ce chiffre est à comparer aux 6 milliards de francs que coûtera la ligne B du VAL toulousain pour un tracé de longueur comparable. Quant à la fréquentation de ce réseau de tramway, les prévisions les plus optimistes ont été largement dépassées. Strasbourg a également fait beaucoup pour le vélo urbain. Bravo, un exemple à suivre!

Dans cette ville, depuis le début de l'exploitation du tramway (fin 95), le trafic quotidien des véhicules motorisés a baissé de 17 %!

Rouen

Comme à Strasbourg, le succès est au rendez-vous, l'augmentation du trafic a été de 25 % en un an alors que les prévisions étaient de 20 % en 5 ans !

A retenir également ce projet de tram rural : une desserte par une extension du tramway est prévue vers Elbeuf, situé à 15 km du centre de Rouen!

Saint Denis - Bobigny dans la banlieue Nord de Paris

En banlieue parisienne le succès est aussi au rendez vous et les projets de tramways fleurissent car ce moyen de transport s'est révélé particulièrement bien adapté aux déplacements de banlieue à banlieue.

La ligne St Denis-Bobigny inaugurée en 92, marque le retour en force du tramway dans la région parisienne. Cette ligne a une longueur de 9,1 km et a transporté en 94 17 millions de voyageurs. Un prolongement est prévu pour l'an 2000 jusqu'à la gare SNCF de Noisy-le-Sec où une correspondance avec le futur RER de la banlieue Est sera établie.

Issy les Moulinaux - la Défense

Etabli sur une ancienne voie SNCF, le tramway Issy - la Défense vient de rentrer en service en 1997 (Trans Val de Seine). Sa longueur est de 12 km.

6.2. Les réseaux de transport urbain en projet

Orléans

Orléans a 2 lignes en projet : la première entre le campus universitaire de la Source et la mairie des Aubrais (axe Nord Sud) et la deuxième entre Saint Jean de Braye et Saint Jean de la Ruelle. Orléans a choisi le tramway bien que cette ville ne soit pas très favorisée pour les transports collectifs à cause des distances importantes et de la densité relativement faible de la population.

Clermont Ferrand

Même la ville du pneu se met au tramway (option probable de tram sur pneu)! Il y a 2 lignes en projet : une Nord-Sud et une Est-Ouest. La première ligne est prévue d'une longueur de 12.5 km pour un coût estimé de 1,3 milliard de francs. La mise en service de cette ligne est prévue en 2000. En fait ce tramway pourrait rouler également sur pneus fabriqués à Clermont Ferrand.

Montpellier

La ligne en projet a une longueur de 17,4 km pour un coût estimé de 1,7 milliard de francs. Montpellier a aussi 2 autres projets de lignes dans ses cartons dont une ligne construite sur des infrastructures SNCF actuellement abandonnées.

Valenciennes

Valenciennes a des projets ambitieux en matière de tramway moderne par utilisation des anciennes voies SNCF abandonnées; le réseau présente une longueur de 21,5 km avec 65 stations ! Des prolongements futurs vers Mons en Belgique sont également à l'étude.

Nice

Nice a choisi le trolleybus guidé (TVR) : un système de transport entre trolleybus et tramway. Une ligne parallèle à la côte est prévue à cet effet, et un projet d'électrification et de doublement de la ligne du "train des pignes" est programmé dans la partie banlieue pour y faire circuler un tramway moderne

Banlieue parisienne

Le Trans Val de Seine entre la Défense et Issy les Moulinaux sera prolongé vers Tolbiac à l'Est (terminus de Météor le métro automatique de la RATP) et vers Sartrouville et Argenteuil vers le Nord. Elle pourrait même rejoindre la ligne Saint Denis Bobigny et constituer une boucle autour de Paris.

Bordeaux

Il y a 3 lignes en projet de longueur totale 42,7 km, pour un coût estimé de 5.8 milliards de francs. L'échéance de ce réseau s'étale de 2002 à 2005.

Tours

Projet de ligne sur rail ou sur pneu d'une longueur de 15,5 km pour un coût estimé 1,6 milliard de francs.

Caen

Caen a un projet de transport urbain basé sur le TVR, système hybride intermédiaire entre un tramway et un bus : tramway en ville où il sera rendu autonome par un système de guidage à partir de bandes de peinture au sol, il pourra rouler comme un bus en banlieue.

Le Mans

Le Mans vient d'opter pour un projet original de tramway mixte pneu et rail

6.3. Et à Toulouse ?

La ligne A du métro connaît un réel succès (plus de 100 000 voyageurs par jour). Nous nous en réjouissons mais une ligne de tramway sur le même tracé aurait présenté le même type de service avec un délai et un coût quatre fois moindre. De plus cette ligne ne satisfait qu'une petite partie de la population urbaine (en fait ceux résidant ou travaillant à proximité du tracé de la ligne).

Le projet de la ligne B du métro VAL se présente comme un projet ruineux pour la collectivité : 6 milliards de francs. Il est ruineux en investissement et en remboursement d'emprunt. Mais il est aussi ruineux en exploitation (entre 91 et 94, le déficit d'exploitation a augmenté de 50 Millions de F), bien qu'il soit automatique (Voir plus haut au § 4 l'argumentation sur le coût d'exploitation)

La mise en service de cette ligne B est actuellement prévue pour 2006 après que le SMTC a annoncé que celle ci aurait lieu en 1999! Mais il apparaît de plus en plus que cette mise en service n'interviendra pas avant 2008! Pendant ce temps le trafic automobile continuera d'augmenter comme les statistiques 96 sur les déplacements le laissent prévoir et comme les prévisions sur les déplacements dans l'agglomération toulousaine à l'horizon 2015 (étude DDE) le démontrent (Voir § 8 suivant).

Plus grave, ce projet de ligne B absorbera pratiquement tout l'investissement pour les transports collectifs pour les 30 ans à venir et occultera tout projet d'envergure pour la réalisation d'un grand réseau de transports collectifs d'ici à 2008.