

<http://www.mobilicites.com/011-3880-Un-tramway-a-14-5-millions-du-kilometre-c-est-possible.html>

17 juin 2015

par Florence Guernalec

Un tramway à 14,5 millions du kilomètre, c'est possible

L'association L'Atelier du tramway soutient qu'il est possible de réaliser un tram à 14, 5 millions d'euros du kilomètre contre 24 millions en moyenne. Comment ? En inversant les données du problème. En clair, il s'agit de partir d'un budget contraint et de trouver alors les solutions qui permettent de faire un tram dans cette enveloppe.

Pari tenu pour l'Atelier du tramway qui s'était donné pour vocation de réfléchir au tram de demain, "un tramway à la française" mais moins "luxueux" et adapté à des finances publiques en crise. Pour y parvenir, un groupe de travail composé des principaux acteurs du secteur - ingénierie, constructeurs, opérateurs, autorités organisatrices, s'est réuni à quatre reprises pour balayer les solutions d'optimisation qui ont déjà fait leurs preuves en France et à l'étranger. Résultat : la calcullette s'est arrêtée à un montant de 14,5 millions d'euros du kilomètre pour "un tramway classique" contre 24 millions d'euros en moyenne.

Inverser l'ordre des priorités

Pour parvenir à un tram moins cher, l'Atelier du tramway soutient qu'il faut partir d'un budget volontairement limité, et non faire l'inverse : vouloir un tram quel que soit son coût. Cela contraint ainsi chaque partie prenante à trouver des solutions moins dispendieuses à l'exemple de [la méthode retenue à Besançon](#) qui est parvenu à limiter la facture à 17 millions d'euros du kilomètre. "A toutes les étapes - de la concertation à la mise en service, nous avons essayé de ne pas perdre de vue l'économique, a insisté Yvon Puill, délégué général de l'Atelier du tramway et directeur de la Sem Tram de Brest lors d'un déjeuner avec la presse. Si nous voulons continuer à développer les transports publics, nous avons intérêt à travailler dans ce sens."

Des solutions sur les infras

Sans surprise, les économies sont réalisées principalement sur l'infrastructure, le groupe de travail ayant raisonné en conservant le cadre législatif et réglementaire actuel, et le même type de tramway en circulation dans la plupart des agglos (double voie, bidirectionnel, avec caténaire...). Yvon Puill, a donné quelques pistes :

- un calage altimétrique qu'on veut le plus fin qui n'est pas toujours pertinent ;
- un revêtement étanche qui augmente les contraintes d'évacuation de l'eau ;
- des sous-systèmes de rails avec pelouse qui coûtent cher en termes de consommation de l'eau ;
- un traitement de façade à façade pas toujours justifié ;
- une énergie surdimensionnée pour obtenir une disponibilité à 99,9% de l'installation

Accepter une dégradation du service

"Il faut considérer les économies réalisées sur l'investissement de départ, mais également sur l'exploitation. Si nous acceptons un fonctionnement dégradé épisodiquement, cela générerait des

perturbations minimales du réseau et nous ferions baisser de façon substantielle les coûts", a souligné, [Roland Ries, président de l'Atelier du tramway et maire de Strasbourg](#). Ce dernier rappelle que c'est l'autorité organisatrice (AO) qui est responsable du cahier des charges. Plus l'AO met la barre haut en termes de disponibilité du service, plus le coût d'exploitation sera élevé.

[La restitution complète des solutions validées par l'Atelier du tramway va faire l'objet d'un ouvrage qui sera dévoilé lors des prochaines Rencontres nationales du transport public qui auront lieu du 30 septembre au 2 octobre 2015 à Lyon.](#)

Florence Guernalec