

## Pour Roland Ries, un tramway jusqu'à 40% moins cher est possible

Transports Publié le vendredi 19 juin 2015

**Comment optimiser à chaque étape et sous tous les angles un projet de tramway ? Sous la houlette du maire de Strasbourg, l'Atelier du tramway répond à cette question à travers un projet original qui prend pied sur un territoire fictif. Un avant-goût des résultats a été livré le 17 juin.**

Après quatre sessions d'un travail original qui a débuté fin janvier et s'est terminé le 17 juin, un cercle d'élus, de constructeurs, de juristes et d'ingénieurs, l'Atelier du tramway, piloté par le maire de Strasbourg Roland Ries aux côtés de responsables transports de collectivités comme Bordeaux, Brest et Nîmes Métropole, le Grand Dijon ou Grand Avignon, est parvenu à s'entendre sur ce que pourrait être le tramway desservant un territoire fictif, au détour d'un roman, d'un "serious game" pour experts. Le but : explorer des pistes d'optimisation des coûts afin que des villes moyennes souhaitant s'équiper d'un tel mode de transport puissent le faire, sans crainte et avec toutes les cartes en main. Ce livre dévoilant la démarche de ce "démonstrateur" sera présenté lors des prochaines Rencontres nationales du transport public qui se tiennent fin septembre à Lyon. Il ne sera diffusé qu'à une poignée d'exemplaires mais les travaux seront visibles sur le site de cet atelier qui a débuté comme un club informel et s'est constitué en début d'année en association.

### Où sont les gains possibles ?

"Les tramways comme s'en sont dotés de grandes villes ces trente dernières années coûtent entre 20 et 25 millions d'euros du kilomètre. Besançon a ouvert la voie en devenant la plus petite agglomération de France à s'en doter, pour un coût de 17 millions d'euros du kilomètre. Dans le territoire fictif que nous avons imaginé à l'Atelier, le tramway qui le traverse est à 14,5 millions d'euros du kilomètre. Soit jusqu'à 40% d'économies", avance Roland Ries. Facile... puisqu'il n'existe pas, diront les sceptiques ! "Mais il pourrait exister, ce n'est pas un tramway totalement utopique, nous l'avons pensé pour qu'il soit réaliste, en partant de tramways qui existent, il est donc relativement banal et ressemble à des réalisations faites", rebondit Yvon Puill, membre de l'Atelier du tramway et directeur de la Sem Tram, qui a construit celui de la métropole brestoise. Le gisement d'économies est diffus. Des gains sont ainsi réalisés dans l'organisation du projet, en tenant bien le calendrier (rapport économie-temps) et en soignant la phase de concertation. "Et côté technique, dans l'altimétrie qui impacte sur les réseaux souterrains, et l'étanchéification qui impacte sur les écoulements d'eau et l'assainissement".

### D'autres pistes

Réduire, comme à Besançon, le traitement de façade à façade est une autre piste. Disposer sous les rails du tramway un tapis végétal moins gourmand en arrosage d'eau - dans une approche peut-être plus rustique et moins esthétique - permettrait aussi d'économiser", poursuit Yvon Puill. A Bordeaux, le président de la commission transports de la métropole (CUB), Gérard Chausset, ajoute que moins de doubles voies, plus de voies uniques est un autre sérieux levier d'économies. Tout comme l'est l'alimentation électrique, souvent surdimensionnée à en croire ces experts. Car la logique est à la performance de disponibilité et le dimensionnement du dispositif d'alimentation de la traction paraît souvent excessif et source d'effets de redondances. Et l'Atelier du tramway de citer un réseau classique d'une quinzaine de kilomètres, jalonné de huit à neuf sous-stations de transformation électrique de 800 kVA, que Besançon a réduit à sept et qui pourrait être encore réduit. "Elles ne sont en général sollicitées qu'à 10% de leur puissance et sont gourmandes en place sur l'espace public". Pour finir, à cette économie s'ajoute celle sur l'achat de rames, que l'Atelier du tramway n'a pas négligée en misant sur un groupement de commande et en s'inspirant de ce qui a déjà été réalisé entre Brest et Dijon, tous deux adhérents du club. Lequel s'apprête à se pencher sur un autre mode de transport : le bus à haut niveau de service (BHNS), qui associe les avantages du bus à ceux des transports en commun en site propre (vitesse, régularité). "Mais qui reste un objet flou, donc à mieux cerner et mieux éclairer", conclut Roland Ries.

Morgan Boëdec / Victoires-Editions

- Imprimer
- Favoris
- Envoyer
- Tweeter

---

#### En savoir plus

#### Aller plus loin sur le web

Le site de l'Atelier du tramway

#### A lire sur Localtis

**30/01/2015** Projets de tramway : Roland Ries assure que des économies sont réalisables

**16/09/2014** Tramway : un cercle d'élus et constructeurs réclame un choc de simplification

**02/09/2014** Besançon a inauguré son tram court, "le moins cher de France" au kilomètre

**12/12/2012** Les agglomérations moyennes plébiscitent les transports en site propre

---

**Localtis © Tous droits réservés**



Les cookies sur notre site

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies à des fins statistiques.

Continuer et accepter

En savoir plus