

[Share on email](#) [Share on print](#) [Share on facebook](#) [Share on twitter](#) | [More Sharing Services](#)

ACTUALITES

Transports

Vers un tramway plus économe ?

[Version imprimable](#)



22 juin 2015

L'Atelier du tramway, un cercle d'élus et de constructeurs, explore des pistes d'optimisation des coûts afin que des villes moyennes souhaitant s'équiper d'un tel mode de transport puissent le faire. Alors, où sont les gains possibles ?

Ce *think tank* embarque aussi des juristes et ingénieurs qui, en guise de premier défi, se sont fixés le but d'optimiser à chaque étape, de sa conception à son exploitation, et sous tous les angles possibles, un projet de tramway. Le but : aboutir à un coût kilométrique plus acceptable pour les collectivités. Original : c'est par le biais d'un roman, d'un « serious game » autour d'un territoire fictif, qu'ils explorent les économies réalisables. Des résultats dont ils ont délivré un avant-goût, le 17 juin.

Jusqu'à 40% d'économies possibles

Alors qu'un tramway comme ceux dont se sont dotés de grandes villes coûte entre 20 et 25 millions d'euros du kilomètre, Besançon est récemment descendu à 17 et Roland Ries assure qu'atteindre 14,5 millions d'euros le km est possible. « Des gains sont réalisables en tenant bien le calendrier, en soignant la phase de concertation, en maîtrisant mieux l'altimétrie qui impacte sur les réseaux souterrains, et sur l'étanchéification qui impacte sur les écoulements d'eau et l'assainissement », avance Yvon Puill, membre de l'Atelier du tramway et directeur de la Sem Tram, qui a construit celui de la métropole brestoise. Autre piste, disposer sous les rails d'un tapis végétal moins gourmand en arrosage d'eau, « dans une approche peut-être plus rustique et moins esthétique, mais qui permettrait d'économiser », poursuit-il.

Achats et énergie

Gérard Chausset, président de la commission transports de la métropole de Bordeaux (CUB), ajoute que des économies sont réalisables sur l'alimentation électrique, souvent surdimensionnée à en croire son expertise : « Les sous-stations de transformation électrique de 800 kVA, que Besançon a réduit à sept, ne sont en général sollicitées qu'à 10% de leur puissance et sont gourmandes en place sur l'espace public ». L'autre économie se joue à l'achat, en groupant entre villes la commande de rames. Prochainement, ce club informel traitera d'un autre mode de transport : le bus à haut niveau de service (BHNS). « Il reste un objet flou, donc à mieux cerner et mieux éclairer », conclut Roland Ries, maire de Strasbourg et pilote de cet Atelier du tramway.

Pour en savoir plus :

- [Le site de l'Atelier du tramway.](#)