

Le tramway cherche un second souffle en France

- La grande majorité des villes susceptibles d'être équipées ont franchi le pas.
- La concurrence des bus à haut niveau de service se fait plus pressante.

TRANSPORT

Est-ce la fin de l'engouement des villes françaises pour le tramway ? Après deux décennies fastes, les collectivités locales qui décident de franchir le pas, comme Avignon, qui a commencé les travaux, ou Annemasse, qui inaugurera sa première ligne en 2019, sont de plus en plus rares. Selon l'Union des transports publics (UTP), qui fédère les opérateurs du secteur, cela n'a rien d'étonnant : « *Il s'agit du mode le plus indiqué quand il faut transporter plus de 45.000 voyageurs par jour sur une même ligne. Mais aujourd'hui, presque toutes les collectivités qui étaient dans cette situation se sont dotées d'un tramway.* » Alstom, qui a équipé avec son Citadis 23 des 28 cités françaises ayant opté pour le tramway, confirme : « *Il reste assez peu d'agglomérations nouvelles susceptibles d'être équipées.* »

La maturité du marché n'est toutefois pas la seule explication. Par le

passé, certaines municipalités ont choisi le tramway malgré des prévisions de fréquentation plus faibles, en misant sur le fait que la popularité et le confort de ce moyen de transport draineraient des voyageurs supplémentaires.

Des investissements importants

Ces démarches volontaristes sont désormais plus rares. Car l'implantation d'un tramway dans un centre-ville est un projet souvent coûteux. Il s'accompagne en général d'une rénovation urbaine profonde, avec des travaux « de façade à façade » qui incluent la réfection des trottoirs, des réseaux d'eau et d'électricité, et la remise à niveau de l'éclairage public.

Cela suppose des investissements importants, devenus souvent trop lourds pour des collectivités locales dont les budgets sont de plus en plus contraints. « *Elus, constructeurs, opérateurs se sont fait plaisir en bâtissant une offre d'une*

qualité extrême, mais qui coûte cher », constatait en 2014 Jean-Marc Janaillac, alors patron du groupe de transport public Transdev et président de l'UTP.

L'implantation d'un tramway dans un centre-ville est un projet souvent coûteux et s'accompagne en général d'une rénovation urbaine profonde.

De surcroît, une alternative existe depuis une dizaine d'années : les bus à haut niveau de service (BHNS), qui circulent sur des voies réservées. Ce système garantit une vitesse d'exploitation commerciale quasi identique à celle du tramway, pour un investissement initial bien moindre et une faculté bien supérieure à faire évoluer le réseau, comme le nombre d'arrêt, notamment.

Le mode ferré conserve à son crédit un impact environnemental plus faible, mais les développements rapides dans le domaine du bus électrique menacent cet avantage. Et la capacité d'emport des « bus doubles », de 18 mètres, tend à se rapprocher de celle des petits tramways. Certaines municipalités ont tiré les conséquences : confrontées à une baisse des subventions promises par l'Etat pour développer leur réseau de transport public, plusieurs d'entre elles ont réévalué leur projet de tramway pour le transformer en BHNS, indique le Groupement des autorités responsables de transport, qui regroupe les élus chargés de ce dossier.

Si le marché reste dynamique pour Alstom, c'est surtout grâce aux commandes liées à une extension du réseau existant ou au renouvellement du matériel roulant (lire ci-dessous). Au total, le constructeur s'est vu notifier 4 contrats en France en 2016, pour un total de 65 rames à construire. — L. S.



Selon l'UTP, le tramway est le mode le plus indiqué quand il faut transporter plus de 45.000 voyageurs par jour sur une même ligne.

Mr Exen/Shutterstock

Nantes va donner un coup de jeune à ses rames



Les nouveaux tramways dépasseront de 5 à 8 mètres les véhicules actuels afin d'embarquer une cinquantaine de passagers supplémentaires. Photo JB Evrard/AFP

L'agglomération va passer commande de 61 rames de tramway supplémentaires.

Emmanuel Guimard
— Correspondant à Nantes

Première ville française à réintroduire le tramway en 1985, après un quart de siècle d'interruption dans l'Hexagone, Nantes a décidé de lui donner un sacré coup de jeune. Et pour cause, certaines rames sont encore siglées « Alstom », comme s'orthographiait le nom du constructeur français à l'époque. « *On les a fait durer, en prélevant des pièces de véhicules mis hors service, mais il est temps de les changer* », fait valoir Bertrand Affilé, vice-président PS de Nantes Métropole et chargé du dossier. Si une partie du parc a été renouvelée au fil des ans, la sixième ville de France a donc décidé de passer commande de 61 rames d'ici à 2021, soit l'équivalent de la moitié du parc actuel.

Les nouveaux matériels, d'un coût de 3,5 à 4 millions d'euros l'unité, dépasseront de 5 à 8 mètres les véhicules actuels afin d'embarquer une cinquantaine de passagers supplémentaires, soit 20 % de capacité en plus. Pour les abriter, Nantes Métropole construira, au nord de la ville, un bâtiment spécifique, d'un coût de 40 millions d'euros.

Parallèlement, sera commandée à partir de 2018 une nouvelle série de Busway électriques de 24 mètres de long, destinés à circuler sur des voies surélevées réservées. Leur

dépôt sera construit au sud de l'agglomération, pour un coût de 8,8 millions d'euros. Des investissements que la métropole justifie par la hausse prévisionnelle du trafic du fait de la poussée démographique, qui verra l'agglomération passer de 610.000 habitants aujourd'hui à 650.000, voire 680.000 en 2030.

Dans cette perspective, la ville veut d'ailleurs étoffer son réseau de tramway en créant deux lignes supplémentaires d'environ deux kilomètres sur l'île de Nantes, zone proche du centre-ville. L'une traversera l'île dans le sens est-ouest et l'autre sur un axe nord-sud, pour desservir le futur CHU de Nantes, qui devrait être achevé en 2026.

Des voies transversales

D'autres chantiers sont programmés, dont un raccordement des deux premières lignes, construites au nord de la ville. « *L'ambition est de créer désormais des voies transversales, le réseau s'étant jusqu'à présent construit en étoile à partir du centre-ville* », expose la maire PS, Johanna Rolland. Le Busway sera également prolongé pour aller chercher du trafic au-delà du périphérique afin de limiter le flot des voitures en son centre. La métropole annonce enfin 7 nouveaux parkings relais en périphérie, soit 3.000 places supplémentaires. L'essentiel de ces grands travaux, dont le coût reste à chiffrer, seront des investissements du prochain mandat municipal — au-delà de 2020. ■