

CHÂTILLON ÉCOLOGIE SOLIDAIRE

« Tramway T6 : 7,75 M€ d'économie ou 150 M€ de - Tramway T6 : le contre-projet de Châtillon »

Quel coût et capacité pour un bus, un tramway sur pneu Translohr, un tramway sur fer Citadis ?

Par Cés le mercredi 4 février 2009, 22:49 - Tramway - Lien permanent

Devant le gaspillage d'argent public illustré par le tramway T8 mais également d'autres projets en Ile de France comme le T5, nous avons décidé d'aider les décideurs à choisir leur transport en commun en fournissant un tableau comparatif des différents matériels.

Comme nous l'avons déjà dit le Translohr n'est absolument pas compétitif.

Le bus en site propre est bien sûr le système le moins cher.

Le tramway sur fer est celui qui offre le plus de capacité, loin devant le Translohr.

On s'aperçoit également que les constructeurs de bus développent de nouveaux modèles avec des capacités plus grandes mais également des propulsions plus écologiques.

Ce type de tableau devrait être fourni lors de toutes les enquêtes publiques à titre d'élément de comparaison permettant le choix.

Il s'agit d'une première version qui est bien sûr perfectible.

Elle est téléchargeable :

- en Pdf
- en openoffice pour ceux qui souhaiteraient l'enrichir.

Eléments de comparaison entre les bus, les tramways sur pneus et les tramways sur fer								
société	Bus articulés classiques	dimensions	4 passagers/ m2	6 passagers/ m2	places assises	Coût d'un bus ou d'une rame	Coût/passager transporté sur 30 ans	
Bus articulés (amortissement 15 ans)								
MAN	MAN Lion's City GL	18 m x 2,5 m	130	170	44	320 000,00 €	4 923 €/pas	http://www.man-mn.com/datapool/media/ http://www.usinenouvelle.com/article/mai
MAN	MAN Lion's City GXL	18,75 m x 2,5 m	142	184	58	340 000,00 €	4 507 €/pas	http://www.man-mn.com/datapool/media/
MAN	Projet bus MAN	20 m x 2,5 m	150	200	50			http://www.uitp.org/helsinki2007/exh
IRISBUS	CITELIS 18	18 m x 2,5 m	131	165	62			http://www.t-u-f.net/bi
MERCEDEZ-BENZ	CITARO G	17,94 x 2,55	126	168	42			http://tanexpress.fr
MERCEDEZ-BENZ	Capacity	19,54 m x	141	193	37			
VOLVO	7700 A	18 m x 2,55 m	123	161	46			http://www.volvo.com/bus/belgium/fr-be/pro
VAN HOOL	AG 500	17,98 m x 2,5 m	121	160	42			http://www.vanhool.be/products_bus_detail
VAN HOOL	AGG 300	24,78 m x 2,5 m	140	180	60			http://www.vanhool.be/products_bus_detail
SCANIA	OMNICITY articulé	18 m x 2,55 m	?	186	?			http://www.transbus.org/con
SOLARIS	Urbino 18 Hybrid	18 m x 2,55 m	124	160	52			http://www.avem.fr/actualite-strasbourg-s
HESS	NUA 1-2-2-2	18 m x 2,55 m	122	160	45			http://www.hess-ag
HESS	KUA 2-2-2-2	18,1 m x 2,55 m	128	161	61			http://www.hess-ag
HESS 2 caisses	BusZug31 2-2-2-2	23,3 m x 2,55 m	?	195	?			http://www.hess-ag
HESS bj articulé	lighTram® Hybrid	24,7 m x 2, 55	151	193	66			http://www.hess-ag <a "="" href="http://www.trolley.ch/datasheet.php4?code=">http://www.trolley.ch/datasheet.php4?code=
Tramways sur pneus (amortissement 30 ans ?)								
LOHR	Translohr STE3 (Padoue – Italie, Tianjin – Chine, Saint-denis – Sarcelles)	25 m x 2,2	127	178	30	3,47 M€	27 323 €/pas	http://fr.wikipedia http://fr.wikipedia.org/wiki/Tramwa
LOHR	Translohr STE4 (Clermont-ferrand)	32 m x 2,2	170	238	40	3,13 M€	18 412 €/pas	http://fr.wikipedia
LOHR	Translohr STE5 (projet)	39 m x 2,2	213	298	50			http://fr.wikipedia
LOHR	Translohr ST6 (projet)	46 m x 2,2	255	345	60			http://fr.wikipedia
Tramways sur fer (amortissement 30 ans)								
ALSTOM	Citadis 302 (PARIS T1)	32,7 m x 2,65	212	286	64	2,1 M€	9 906 €/pas	http://pagesperso-orange.fr
ALSTOM	Citadis 401(montpellier)	41 m x 2,4 à 2,65	289	396	76	2,5 M€	8 651 €/pas	http://pagesperso-orange.fr/edoua
ALSTOM	Citadis 402 (Paris T3)	43,9 m x 2,65	300	415	70	3 M€	10 000 €/pas	http://fr.wikipedi http://www.tramway.paris.fr/tram.asp?se
ALSTOM	Citadis 403	45 m x 2,4	288	400	64			http://fr.wikipedia.org/wik http://pagesperso-orange.fr/flore

Pour plus d'information : [notre dossier tramway](#)

Commentaires

1. Le lundi 9 février 2009, 09:35 par Bionne

Vous recevrez par ailleurs par e-mail un rapport rédigé par mes soins lors de l'enquête publique, révolté que je fus par le bidouillage du dossier d'enquête publique, tissu de contre vérités. L'une des plus graves est la sous estimation de la fréquentation attendue (n'oublions pas qu'il s'agissait au départ d'une prolongation de la ligne 13 du métro, pour une fréquentation attendue pour ce mode lourd. Si j'adhère à la plupart de vos positions, je ne peux vous suivre lorsque vous préconisez un Busway: à Nantes cette ligne 4 connaît un beau succès et atteint déjà 27.000 voy/jour; il est prévu de la faire évoluer en tramway (fer bien sûr) dès qu'elle atteindra 35.000. Sur le T8, avec un tramway classique, la fréquentation dépasserait largement les 100.000 voyageurs dès la mise en service. Quel gâchis!
2. Le samedi 17 décembre 2011, 11:15 par <title>Andrei Caudray</title>

Bonjour,

Il est tout simplement délirant de vouloir exploiter une desserte à 100 000 voyageurs/jour avec un LOHR, engin réputé sous-capacitaire, et d'une fiabilité plus que douteuse ! D'un rapport capacité/prix catastrophique, et

victime de nombreux incidents et accidents d'exploitation sur tous les réseaux qui l'exploitent (Tianjin : déraillements ; Clérmont : déraillements, incendie ; etc...), handicapé par des coûts d'exploitation démesurés, cet engin tombera rapidement dans les poubelles de l'Histoire.

La seule solution pour le T6 (ex-T8), compte tenu de sa fréquentation future, est le tramway sur fer. Les Alstom Citadis 402 du T3 font parfaitement l'affaire sur une desserte à 118 000 voyageurs/jour (chiffres 2010).

Cordialement,

Andrei Caudray

- Propulsé par [Gandi Hébergement](#) avec [DotClear 2](#) - [Informations légales](#)