

Avantages et inconvénients du tramway

Posté par admin - 23-02-2008 à 10:31

http://www.saintcyr-autrement.com/images/fbfiles/images/180px_Tramway_lemans_1_.jpg

Avantages et inconvénients du tramway en termes d'urbanisme

Avantages

Des travaux importants, ici l'intégration du tramway conduit au recalibrage d'une rivière souterraine (Montpellier- 2e ligne) Le coût d'investissement du tramway est élevé, mais il reste abordable pour une ville moyenne. Un kilomètre de tramway représente en général le tiers de l'investissement pour un kilomètre d'une ligne de métro, car il n'y a pas à creuser ; mais il faut refaire la voirie et les réseaux. Les frais de fonctionnement sont également importants, dans la mesure où c'est l'exploitant du transport collectif qui entretient ses installations (voies, installations électriques...) alors que la voirie est entretenue par la collectivité, au bénéfice direct des automobilistes ou des organismes de transports en bus, qui ne payent pas directement ce service.

Les systèmes aériens, comme le monorail et les métros légers (Skytrain et VAL – surtout sa version export), obligent à un urbanisme dédié avec des avenues larges et, autant que possible, des immeubles intégrant les stations. Pour les coûts, il est très difficile de les obtenir, donc de les comparer.

La vitesse commerciale du tramway est plus élevée que celle du bus, car sa plate-forme est conçue essentiellement en site propre (c'est-à-dire excluant les autres modes de circulation) et il a priorité sur les autres véhicules aux carrefours. Cette vitesse le rend attractif et permet d'envisager une nouvelle organisation des déplacements en agglomération. La circulation automobile en centre-ville n'est plus encouragée, et des parkings-relais en connexion avec les lignes de tramway sont répartis en périphérie, afin de capter les flux automobiles se dirigeant vers la ville. La tarification de ces parkings (couplage avec des tickets de transport) les rend plus avantageux que le coût d'une ou deux heures de stationnement en centre-ville. Dans certains cas, ce système de parkings-relais permet même un gain de temps. Néanmoins, le tramway a les mêmes inconvénients que le bus et le métro en matière d'amplitude horaire, car sa circulation s'arrête la plupart du temps entre minuit et l'aube.

Les travaux de mise en place de l'infrastructure nécessaire au tramway permettent de repenser l'aménagement des espaces publics et sa distribution, en y donnant une priorité à un paysage urbain pacifié par un traitement paysager ou par une piétonnisation des espaces stratégiques en cœur de ville ou de quartier. La construction d'un réseau de tramway est ainsi souvent couplée à l'extension des secteurs piétonniers avec intégration plus poussée des besoins des handicapés (qui ne subissent plus les indisponibilités imprévisibles des moyens d'accès annexes du métro : ascenseurs et escaliers mécaniques). Ces travaux permettent également une rénovation complète des réseaux souterrains à moindre frais pour les propriétaires ou exploitants (conduites de gaz ou d'eau anciennes remplacées, évacuations des eaux pluviales redimensionnées, égouts remis à niveaux...). Ils permettent aussi d'installer de nouveaux réseaux de communication (câbles, fibre optiques) Le tout étant financé par les travaux du tramway.

Le tramway, enfin, permet de reconnecter des quartiers périphériques longtemps marginalisés par rapport au centre-ville.

La place du tramway est là où la fréquentation potentielle est trop importante pour être absorbée par un bus (12 m, 18 m ou 24 m exceptionnellement) et trop faible pour justifier les coûts élevés d'un métro. À noter les nouveaux tramways de Bruxelles - de 43 m de long - offrent 258 places.

De plus, l'infrastructure du tramway permet, à terme, la réalisation de lignes de tram-train, ce que ne permettent ni les autobus et trolleybus, ni les transports guidés sur pneu, ni les métros s'ils sont alimentés par 3e rail (bien que, potentiellement, si un système ferroviaire est adopté, des liaisons pourraient être faites).

Un avantage financier est également à noter : d'après les données fournies par le réseau de Genève, le tramway est plus économique et provoque moins de vibrations que les bus et trolleybus.

Au delà des avantages techniques et économiques, le tramway procure aussi des avantages en termes d'image de la ville. Une des raisons majeures du succès qu'il rencontre depuis les années 1980 est liée à l'idée qu'il propose une nouvelle image des villes qui le choisissent. Par son aspect visible, sa présence dans les rues, qui le différencie nettement du métro, le tramway agit comme un vecteur puissant de renouvellement de la représentation des villes. De plus, le tramway (comme d'ailleurs le bus), permet aux usagers de rester en contact avec la lumière naturelle, de pouvoir bénéficier des aménagements architecturaux de la ville, de pouvoir visiter les quartiers desservis comme avec un système touristique à moindre frais et éventuellement de pouvoir utiliser leur téléphone portable. C'est la raison pour laquelle les constructeurs proposent des matériels dont l'aspect externe s'adapte aux souhaits des décideurs urbains qui cherchent aussi par ce moyen à agir sur l'image de leur ville, dans une démarche qui peut s'apparenter à du marketing

urbain, mais qui peut aussi constituer un moteur pour le renouvellement urbain.

Inconvénients

Peu ou pas du tout d'intérêt par rapport à des bus électriques (différents des trolleybus) en site propre : coûts plus élevés, débit égal; vitesse égale, fréquence moindre, beaucoup plus cher (à l'installation seulement, ensuite il y a besoin de moins de conducteurs), pollution identique (sauf sonore).

Le coût d'investissement est élevé par rapport à l'autobus, qui peut également être conçu en site propre.

La construction de l'infrastructure nécessite des travaux qui gênent les riverains et la circulation.

Un tram ne peut pas contourner les obstacles. Un petit obstacle peut donc bloquer la circulation du tram, et un service de bus doit être mis en place pour le remplacer.

La vitesse est lente par rapport au métro et le débit est inférieur : de l'ordre de 7 000 passagers par heure au maximum contre plus de 12 000 pour le métro.

Les rails creux sont dangereux pour les cyclistes lorsqu'ils partagent la même chaussée que le tramway. Cet inconvénient peut être pratiquement éliminé par l'insertion d'une bande élastique dans la gorge.

L'impact visuel de l'infrastructure aérienne (notamment caténaire) est conséquent, particulièrement dans les villes où tous les autres fils aériens ont été supprimés. L'alimentation par le sol, comme utilisé sur une partie du réseau de tramway à Bordeaux, peut franchir de ce problème, moyennant un surcoût significatif et une fiabilité plus réduite que celle des caténaires.

En exploitation, un tracé tourmenté de la ligne avec de nombreuses courbes nécessite une bonne pose et un bon entretien de la voie pour éviter la pollution sonore.

Les travaux de mise en place de l'infrastructure nécessaire au tramway nécessitent de repenser l'aménagement des espaces publics et sa distribution, avec l'introduction d'éléments potentiellement gênants, tels que les caténaires, plate-formes, abris et autres obstacles visuels. En outre la circulation peut être fortement perturbée jusqu'à rendre impossible la circulation automobile. Le commerce peut alors périlcliter à l'avantage de commerces plus aisément accessibles, notamment les supermarchés en périphérie.

Re:Avantages et inconvénients du tramway

Posté par une habitante de st cyr sur loire - 23-02-2008 à 18:50

document très intéressant ; le projet aura lieu de tte manière? mais une ville comme tours a t-elle besoin d'un tramway ou bien l'amélioration du réseau fil bleu aurait suffit? combien de licenciement avec ce projet là?
