

**jacques
MANGON**

L'alternative pour Saint-Médard

Avec le soutien d'Alain Juppé

Ensemble,
choisissons l'avenir

Après le rendez vous manqué pour Saint Médard par la faute de son Maire sortant, la ligne D du tramway desservira Le Bouscat et Eysines et pas Saint Médard. Pourtant, Saint-Médard, 5^{ème} ville de la CUB en population, est ainsi la seule grande ville à ne pas disposer du Tramway.

Nous refusons de rester sur cet échec. C'est pourquoi, nous avons présenté en Octobre 2013 lors d'une conférence de presse commune avec Alain JUPPÉ notre solution, la seule réaliste et réalisable à court terme, une solution techniquement et financièrement éprouvée.

Relier fin 2018 en tramway le centre de Saint-Médard à la ligne A du tramway au niveau de l'échangeur n° 9.

Pour ne pas être en reste, M. Lamaison qui défendait le bus à haut niveau de service (BHNS), a fait brusquement évoluer sa position le 29 Janvier 2014 en préconisant désormais le « tramway sur pneus », une solution présentée comme parée de toutes les vertus.

Cette technique, très défavorablement connue depuis longtemps n'est pas une solution raisonnable parce que les arguments avancés, notamment le coût, sont faux. On ne peut être que stupéfait devant autant d'improvisation et d'amateurisme.

Jacques Mangon

NON AU TROLLEYBUS, OUI AU TRAMWAY SUR RAIL



Les petites habiletés et les gros mensonges de M. Lamaison

*« Le « tramway » sur pneus »
selon M. Lamaison*

FAUX

L'appellation est impropre et relève du marketing du constructeur. Il s'agit d'un « pseudo tramway » en fait un trolleybus avec rail de guidage central.

*« Une solution alliant la
qualité, le confort et
la fiabilité du tramway
classique » selon
M. Lamaison*

FAUX

En France, deux systèmes ont été mis en place :

✦ Le TVR du canadien Bombardier à Nancy et Caen. Dans ces 2 villes, les pannes ont été innombrables à tel point que : le constructeur a désormais définitivement arrêté la production du TVR

et à Caen, le président PS du syndicat des transports a décidé d'arrêter l'exploitation de son « tram sur pneus » et va le remplacer en 2018 par un tramway classique.

✦ Aujourd'hui un seul système demeure : Le Translohr (l'entreprise Lhor connaissant de grosses difficultés). Il a été adopté à Clermont-Ferrand (notamment sous la pression de Michelin) et vient d'être retenu à Paris contre l'avis de la RATP. Le réseau de Clermont-Ferrand a connu de nombreux accidents dont un incendie de rame et plusieurs déraillements dont l'un a entraîné des dégâts matériels importants.

*« Pour un coût quasiment
équivalent au BHNS » selon
M. Lamaison*

FAUX



Le coût du tramway sur pneus est très supérieur à celui du BHNS, et même supérieur à celui du tramway (coût de construction légèrement supérieur, coût d'exploitation équivalent ou supérieur, cout par passager transporté très supérieur).

La communauté Urbaine de Bordeaux a déjà comparé dès 2008 les coûts entre Tramway classique et « tramway sur pneus ».

Voilà ce que la CUB écrivait dans le dossier de présentation préalable à la concertation pour le développement du réseau de transports en commun de la communauté urbaine publié en 2008 :

« Coûts d'investissement : le coût global d'investissement du Translohr (tramway sur

pneus) - incluant les mêmes postes que ceux cités pour le tramway standard est similaire à celui d'un tramway standard. A titre d'exemple, le coût total pour la ligne 1 de tramway de Clermont-Ferrand s'élève à 290 M€ HT pour 14 km de ligne, soit un peu plus de 20 M€ par km. Le coût unitaire d'une rame de Translohr (tramway sur pneus) STE4 (32 mètres) bidirectionnelle est de l'ordre de 2,35 M€, soit 14 500 € la place offerte, ce qui est supérieur de plus de 50 % à un tramway sur fer (9 000 € la place offerte). »
 « Coûts d'exploitation : les coûts d'exploitation du Translohr (tramway sur pneus) devraient être sensiblement les mêmes que ceux d'un tramway ferroviaire. ».

« Caen, Nancy, Clermont-Ferrand. Trois lignes de tram sur pneus et trois échecs. »

Usine Nouvelle, le 23/02/2012

En outre, le tramway sur pneus possède deux inconvénients rédhibitoires :

✦ Il est incompatible avec les 77 km de tramway classique qui circuleront en 2018 dans l'agglomération bordelaise et ne peut donc pas s'intégrer au réseau Tramway. Il obligerait à faire coexister 2 systèmes totalement différents (donc coûts de maintenance supérieurs et incompatibilité)

✦ c'est un système « propriétaire » qui appartient au fabricant Lohr, ce qui veut dire qu'une fois l'infrastructure installée, seul du matériel Lohr peut utiliser le rail.

Le vrai comparatif à faire est donc le suivant :

	Solution Mangon / Juppé	Solution Lamaison/ Feltesse
Distance	7 km	14,4 km
Coût	130 à 140 M€	280 à 290 M€
Compatibilité avec le réseau actuel	Totale (tramway classique)	Incompatible (système propriétaire)
Desserte	Échangeur 9 – hôpital Pellegrin – Ligne A Meriadeck Pey Berland	Caudéran Gambetta
Fiabilité	Bonne	Mauvaise A prouver