

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

“Maintenir et moderniser les réseaux de trams établis de longue date”

*Il existe aujourd'hui
33 réseaux de tramway
dans les nouveaux Etats
Membres de l'UE;
19 autres dans le reste
de l'Europe centrale et
orientale (PECO),
et plus de 110 dans la
Communauté des Etats
Indépendants (CEI).*



Introduction

Depuis 15 ans, ces réseaux ont subi de plein fouet le double défi du vieillissement des actifs et de la croissance du taux de motorisation individuelle. La pénurie chronique de financement a préjudicié de nombreux programmes de modernisation. Ces deux facteurs (congestion et obsolescence) ont provoqué la chute de la qualité de service des tramways. Le “cercle vicieux” bien connu menace...

A Kiev (jadis 26 lignes exploitées par près de 1000 trams), 10 lignes ont été fermées depuis 1994 et cela risque de continuer. Des investissements ont été reportés, tant en matière d'infrastructure que de matériel roulant. Le réseau est d'ores et déjà physiquement “coupé en deux” et menace d'être sacrifié à moyen terme.

De nombreux pays occidentaux ont connu pareille situation après la deuxième guerre mondiale : les réseaux furent négligés et enfin démantelés pour faire place à la voiture. Aujourd'hui, c'est dans la CEI que la situation est la plus préoccupante, mais cette menace n'épargne pas certaines villes des PECO.

A l'occasion de la 7ème Conférence des Métros légers de l'UITP (Dresde, avril 2004), la communauté internationale des métros légers a signé la “Déclaration sur l'importance de maintenir et moderniser les réseaux de trams établis de longue date”. Il s'agissait d'attirer l'attention des décideurs sur la valeur de ce patrimoine municipal permettant de mener d'excellentes politiques de déplacement et d'urbanisme dans leur ville.

La situation actuelle

Atouts

Bon nombre de villes des “Pays de l'Est” sont équipées d'un véritable réseau de tramway, dense et remarquablement maillé.

A titre d'exemple, la ville polonaise de Szczecin dispose de 12 lignes et d'un réseau de 110 km. Cette ville est de taille comparable à Strasbourg. Après 15 années d'efforts et d'investissements ininterrompus, Strasbourg a désormais 4 lignes et un réseau de 32 km. Entre les deux guerres mondiales, 11 lignes de tram urbain et 6 lignes suburbaines y totalisaient 220 km...

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

¹ Il y a assez peu de réseaux de métros dans ces pays, en comparaison avec le tramway.

Malgré l'attraction croissante pour la voiture, le transport public dans ces villes peut encore se targuer de parts de marché assez élevées, même dans les villes sans métro¹.

Part de marché transport public: 60% à Prague ou Budapest, des villes équipées d'un métro; 65% à Cracovie (PL), 60% à Brno (CZ). Mais cette part modale était de 80% à Budapest avant 1990...

Les trams, même s'ils ne sont pas neufs, sont efficaces, écologiques. Ils contribuent à améliorer la qualité de l'air en ville ; le tram dispose d'autres atouts (capacité, rapidité, confort, sécurité, économie etc..) qui ont été explicités dans un focus paper approuvé en juin 2001 et intitulé un *métro léger pour des villes vivables*.



Prague

Faiblesses

Malgré ces qualités économiques, sociales et écologiques, les tramways subissent depuis 15 ans un déclin et une perte de fiabilité. Les raisons en sont connues :

- Structures institutionnelles et réglementaires peu claires,
- Gestion et organisation d'entreprises inadéquates,
- Manque de volonté politique et de soutien aux velléités de réformes,
- Obsolescence et coûts de maintenance élevés dus au manque d'investissements,
- Manque de sites propres et de priorité aux carrefours dotés de feux,
- Pertes de recettes d'exploitation dues à l'héritage de structures tarifaires complexes et de nombreux tarifs sociaux.

Quelles menaces pèsent sur les tramways ?

Etant donné ces faiblesses, le taux de motorisation galopant, et le cruel besoin en investissements (que la BERD estime à 2.2 Milliards € uniquement pour la réhabilitation des voies dans les PECO et la CEI), **la menace de fermeture de réseaux est bien réelle.**

A Prague, le taux de motorisation a triplé depuis 1989 (500 voitures pour 1000 hab., un taux similaire à celui de Stuttgart). La même tendance se retrouve à Cracovie, Bucarest ou encore Brno avec des chiffres respectifs de 225, 300 et 527. Les villes occidentales typiques oscillent entre 500 et 645 (Rome).

Outre les inquiétudes d'ordre financier, les aspects réglementaires et de management contribuent également au déclin du tramway: Les réformes institutionnelles et organisationnelles jamais entamées, voire manquées, contribuent à maintenir un environnement instable et incertain.

Il convient de disposer de règles claires, de relations contractuelles transparentes et d'une bonne gestion des entreprises, qui précisent le rôle, les responsabilités, les risques et les marges d'initiatives dévolues d'une part aux exploitants et d'autre part aux autorités locales. Un contrat simple basé sur le principe de coûts bruts peut être instauré assez aisément. Avec l'expérience, il est probable que ces dispositions évolueront vers des formules plus sophistiquées permettant d'affiner l'économie de ces contrats.

Ces contrats établiront une distinction univoque entre les niveaux managérial et politique et préserveront le premier contre les fluctuations du deuxième ; ils stipuleront un régime juste de compensations pour les catégories d'usagers bénéficiant de la gratuité ou de tarifs réduits ; ils stipuleront également qu'il n'y aura pas de concurrence entre modes de transport public sur un même corridor.

Dresde est un excellent exemple d'une transition réussie d'un établissement étatique typique en entreprise de transport moderne et efficace. La modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant a permis d'augmenter la vitesse commerciale et le taux de disponibilité du parc ; la fréquentation a augmenté malgré une diminution de la population. Cette augmentation des recettes, menée parallèlement à une politique de réduction des coûts (concentration des ateliers et des dépôts, réduction de personnel), a permis de redresser le taux de couverture de 17% à 66% entre 1990 et 2002.

Les opportunités pour l'avenir

Le concept de "durabilité" : En général, la part de marché du transport public dans ces villes est élevée. Il convient de tout mettre en œuvre afin de garantir une mobilité et un développement durables.

La congestion, en hausse, est de nature à faire comprendre aux citoyens et aux décideurs que, pour être vivables, les villes ont besoin d'une alternative à la voiture.

Les tramways ne sont ni démodés ni un obstacle à la mobilité. Les nombreux nouveaux systèmes installés au cours des dernières années démontrent que les **réseaux de trams existants sont un point de départ solide pour la modernisation** et la sauvegarde de l'efficacité du système à long terme, y compris dans les centres historiques et les zones piétonnes.

A Leipzig, quelque 900 trams desservaient 25 lignes totalisant 370 km. Suite à la restructuration graduelle du réseau, 440 véhicules desservent désormais 14 lignes (310 km). Cela signifie que le réseau structurant a gagné en "lisibilité", et qu'en moyenne, les passagers doivent subir moins de ruptures de charge. Cette réduction du parc roulant a eu un impact direct sur les frais de personnel (conducteurs et maintenance). Ligne par ligne, l'infrastructure a été rénovée (sites propres, priorité, confort etc.). Le total des investissements réalisés entre 1991 et 2002 s'élève à 590 millions d'euros. Les économies annuelles (matériel roulant, maintenance et exploitation) d'une augmentation de 5 km/h de la vitesse commerciale (de 20 à 25 km/h) ont été estimées à 11 millions d'euros.

Dans les PECO et la CEI, le tramway est le seul mode de surface technologiquement capable d'offrir une **capacité élevée à coûts** d'investissement et d'exploitation **raisonnables** en zones denses.

Un bon moyen de démontrer indiscutablement l'efficacité, les performances et le **développement incrémental** du métro léger moderne au public et aux décideurs consiste à lancer une **ligne pilote**. Les investissements peuvent être phasés, étalés dans le temps. Ceci n'est possible que si les investissements sont inscrits dans des programmes pluri-annuels au lieu de la logique budgétaire annuelle.

La ligne 41 à Bucarest a été modernisée en 2002, et la ligne 32 en 2003. Voies, alimentation électrique, arrêts et trams ont été modernisés, mis en accessibilité et équipés de dispositif d'information en temps réel ; la priorité a été octroyée à certains carrefours clés.

La vitesse commerciale est ainsi passée de 14 à respectivement 21 et 20 km/h, réduisant le temps de parcours de 30%. Vitesse et renforcement de fréquences en heures de pointe ont permis d'augmenter respectivement l'offre de 30 et 37%.

Les trams modernisés, également appelés métros légers, ne sont pas seulement écologiques mais offrent aussi une **haute qualité de service** aux clients et un transport public **accessible** pour tous à un coût raisonnable.

La forte tradition "tram" de ces pays permet de confier au moins une partie des tâches de mise à niveau des réseaux à des **entreprises locales**, et donc de maîtriser les coûts et de donner un coup de fouet à l'emploi et à l'économie locale, ou de conserver du travail pour les effectifs de l'exploitant.

Afin d'accélérer le renouvellement du parc roulant, il est recommandé d'appliquer une stratégie diversifiée incluant la modernisation de trams anciens et l'acquisition de matériel neuf. A Brno (CZ), 5 nouveaux trams (à plancher bas partiel) de construction locale sont achetés chaque année. A côté de cela, des trams Tatra sont dotés de nouveaux équipements: traction, sièges, information en temps réel etc., et de nouvelles remorques à plancher bas sont commandées chez un constructeur local afin d'offrir une bonne accessibilité. A Lodz (PL), ces programmes de modernisation sont réalisés en interne (effectifs de l'exploitant dans les installations propres) et contribuent ainsi à l'économie locale. A Prague, la modernisation complète d'un tram Tatra, réalisée dans les ateliers de l'exploitant, revient à environ 170,000€ pour un allongement de 15 ans de la durée de vie.



Cracovie



St Petersburg

Conclusions

L'UITP rappelle que les villes ne peuvent être ni humaines ni vivables si elles sont exclusivement adaptées à la voiture. Les réseaux ferrés urbains constituent le cœur d'un bon transport public. Pour des motifs techniques, réglementaires et enfin financiers, leur planification et leur réalisation exigent des efforts de longue haleine. La réhabilitation des réseaux existants permet d'augmenter graduellement et plus rapidement la qualité de service moyennant des efforts et une mobilisation de capitaux bien moindres que la construction de nouveaux systèmes.

Dans de nombreux pays, de vastes réseaux ont été démantelés dans les années 50 et 60. Se rendant compte de leurs erreurs deux ou trois décennies plus tard, les urbanistes et les décideurs ont dû réintroduire le métro léger à un coût très élevé, et sans recouvrer la densité de lignes qui prévalait auparavant.

L'UITP s'engage à apporter son soutien au transfert d'expérience en matière de modernisation des réseaux, à mettre à la disposition de ses membres des informations plus détaillées, voire à proposer l'organisation de séminaires.

Recommandations

Les recommandations générales du *Focus Paper "Un métro léger pour des villes vivables"* conservent leur pertinence, notamment en matière de standardisation (augmentation de la fiabilité et baisse des coûts). L'UITP transmet aux décideurs des PECO et de la CEI les recommandations spécifiques suivantes :

- Afin d'attirer les investisseurs, les villes ne doivent pas démanteler leurs réseaux, mais au contraire les conserver et les moderniser.
- La meilleure stratégie pour une ville dotée d'anciens tramways est de rédiger une feuille de route sur la politique et le financement des transports qui définisse la politique de transport et la gestion du trafic à long terme de manière contraignante.
- Pour pouvoir maintenir les réseaux, il est indispensable qu'ils soient efficaces. Pour cela, les recettes et les investissements doivent être politiquement assurés, et la gestion de la compagnie de transport doit être focalisée sur l'efficacité et la rationalisation ; la direction établira un plan d'affaires réaliste.
- Les institutions politiques doivent mettre en place un cadre approprié et stipuler le rôle et les responsabilités des exploitants d'une part et des autorités locales d'autre part. Dans un tel environnement réglementaire :
 - ⇒ L'exploitant bénéficiera d'une indépendance managériale, et appliquera les règles et procédures en vigueur dans les entreprises commerciales. Le rôle des institutions politiques se limitera aux aspects réglementaire et de supervision, en excluant au maximum l'immixtion dans les tâches opérationnelles quotidiennes.
 - ⇒ Les tarifs sociaux seront régis par un juste régime de compensations,
 - ⇒ la concurrence entre modes de transport public sur un même corridor sera proscrite.
- Les investissements doivent provenir en grande partie du secteur public et l'accès aux Fonds structurels, régionaux et de Cohésion européens, ainsi qu'aux instruments de la BERD et de la BEI doivent être facilités.
- Pour les réseaux les plus anciens, la priorité des investissements est la mise à niveau de l'infrastructure, y compris la mise en site propre et la priorité aux carrefours. De telles mesures améliorent non seulement les temps de parcours, mais aussi l'efficacité économique du système.
- Il n'est pas toujours souhaitable de mettre en service des trams de dernière génération partout et indistinctement... Les critères de qualité de service (confort, information etc.) et d'accessibilité peuvent être remplis avec du matériel meilleur marché et fiable, qu'il soit neuf ou restauré.

Ce Focus Paper a été préparé par le Comité des Métros légers, et grâce aux contributions des réseaux des PECO. Il a été soumis au Conseil de Direction à Moscou en octobre 2004.