

La Mouette Laurentine

Association des Citoyens Laurentins Association loi de 1901 déclaration n°19041
Sous préfecture de Grasse <http://www.lamouettelaurentine.net>



Concertation publique du projet d'extension du réseau tramway .
Observations de l' Association des Citoyens Laurentins.
Le 24 mars 2009-03-24

1/Dès son inauguration, la ligne 1 du tram était saturée. Cette ligne n'est pas victime de son succès mais de son manque de performance. La ligne 2 concerne une population bien plus conséquente, qui à envie de faire un trajet de 25mn debout et tassés comme des sardines ?

2/Lors du projet 3^{ème} voie SNCF, les ingénieurs de la société SETEC avaient effectué une étude de 4 tunnels : 2 pour le train, 2 pour le TGV. Ils nous avaient informés que cela ne posait aucun problème, y compris pour la traversée du Var. Un seul tunnel serait nécessaire pour un projet V.A.L (de plus les entreprises de BTP locales posséderaient maintenant un tunnelier.)

3/Au cours de l'enquête publique de l'A8bis, dite contournement de Nice, les ingénieurs de la DDE ont intégré dans leurs calculs les faits suivants :

-la requalification de la route du bord de mer, à Cagnes sur Mer, en promenade, avec **diminution du nombre de voies automobiles** et **le passage du tram sur la N7** avec idem **diminution des voies automobiles**, engendrent un report conséquent de véhicules sur l'A8, la saturation de cette autoroute, et donc la création d'une nouvelle voie de contournement « routier » de Nice.

Coût : 2.000M€ à 2.400M€ Auquel il convient d'ajouter **la pollution de gaz à effet de serre** ;

Comparatif	VAL	TRAM
Travaux	Beaucoup moins dévastateurs Tunnel ou tranchée couverte ou voie aérienne pour la traversée du Var. Appel d'offre global européen.	Travaux dévastateurs. Diminution de la surface de voirie. Avec plusieurs lignes de trams, les commerçants de la ville de Bordeaux ont perdu définitivement 30% de leur clientèle tandis que les centres ville de Toulouse et Rennes qui ont un VAL sont très fréquentés. Appels d'offres multiples augmentant le risque de corruption ;
Coût d'exploitation	Pas de salaires conducteurs, (salaires : 70% du coût d'exploitation) Ce faible coût d'exploitation permettrait une plus grande capacité de remboursement d'emprunts et la création de nouvelles lignes (Toulouse, Rennes ont créé leur 2 ^{ème} ligne grâce à la 1 ^{ère})	Salaires des conducteurs de tram Matériel soumis aux intempéries : pluie, chaleur et pollution, entretien des rails et du matériel plus important ;
Cadence	Plus rapide que le tram (60km/h à Toulouse) 12000 passagers/heure Ouverture de la plage horaire de circulation plus importante (pas de conducteurs)	Moins dynamique.(21km/h à bordeaux) 7000 passagers/heure maximum Ouverture de la plage horaire de circulation réduite. (contrainte des horaires de travail des conducteurs)
Sécurité	Portes s'ouvrant simultanément sur le quai et avec le wagon. Risque d'accidents minimum voire nul. Rapport accidents tout public métro en 2006 : 26 blessés, 0 morts	Accidents de piétons, de deux roues, d'automobiles, et même de tram contre tram. Rapport accidents tramways 2006 : 1324 victimes, 7 morts. A noter, le tram roulant en site propre, c'est le piéton qui est responsable contrairement aux accidents sur voie routière ; (cour d'appel de Colmar-13/10/2000)
Matériel	Même constructeur que le tram	Même constructeur que le VAL
Coût de réalisation.	Normalement le prix d'un VAL est plus important que celui d'un Tram. Val de Rennes 448,5M€ HT tout compris, (mise en service 2002) 8,5 km Le service rendu est nettement supérieur à celui d'un tram.. Il convient de comparer ce coût à celui des projets d'investissements routiers ;	Tram de Nice, 8.7 km, sans doute le plus cher de France. 560M€(mise en service 2007)

Vu les inconvénients du tram et le moindre service rendu, nous demandons l'étude comparative des travaux et de l'impact d'un projet alternatif type VAL (Véhicule Autonome Léger)

Christianne Cousinié. Présidente .