



LE MÉTRO NE PEUT PAS TOUT FAIRE

Par rapport
au métro,
souterrain et cher,
le tramway est
plus économique
et convivial.
En outre, dans la
ville de Berne (Suisse).

L'agglomération parisienne possède un métro de type particulier. Construit au début du siècle, ses stations sont rapprochées (500 à 700 mètres en moyenne par ligne) ; elles couvrent pratiquement tout Paris mais très peu la banlieue.

Ces caractéristiques tiennent à l'histoire du métro, dont la construction fut dirigée par le Conseil municipal de Paris, par concession de l'Etat. Le métro devait permettre des déplacements de proximité, entre quartiers, dans Paris.

Mais le métro ne peut pas tout faire.

Son trafic stagne depuis plusieurs années, montrant une saturation du réseau sur les tronçons centraux de certaines lignes et les limites de cette formule. Selon l'Observatoire Régional des Déplacements, les utilisateurs critiquent surtout la propreté et la sécurité dans le métro. D'autres critères jouent contre le métro : accessibilité difficile, voyage en souterrain...

Il n'est plus possible de trouver encore par de nombreuses lignes le gruyère du sous-sol parisien. Quand la RATP, avec Météor, la SNCF, avec Eole et la ligne D, achèveront ces travaux dans Paris, il ne restera plus beaucoup de place.

De plus, ces nouvelles lignes, avec des distances de 1 km ou plus entre leurs stations, s'apparentent davantage au RER qu'au métro parisien. Elles n'assureront pas une desserte fine de proximité.

Enfin, prolonger le métro loin de Paris serait une solution coûteuse et peu adaptée à un habitat diffus.

En effet, un métro lourd, du type de ceux récemment construits à Lyon ou Marseille, coûte 500 millions de francs le kilomètre.

Le mini-métro automatique souterrain, de type VAL, comme celui construit à Lille ou à Toulouse, est moins cher : 300 millions de francs le kilomètre, car son gabarit est plus étroit et ses capacités moindres, identiques à celles d'un tramway moderne.

Mais le tramway, pour une capacité équivalente, coûte près de trois fois moins : environ 100 millions de francs au kilomètre.

Vu l'ampleur des besoins en Ile-de-France, l'étendue de l'agglomération, **la technique tramway est plus adaptée à la région que celle du mini-métro VAL.** Nous refusons que l'on gaspille de l'argent pour des autoroutes saturées. Cela vaut également pour des transports en commun trop coûteux qui empêcheront de construire toutes les infrastructures nécessaires.

Le mini-métro automatique a cependant un créneau qui a été insuffisamment étudié pour notre région. La légèreté et le petit gabarit pourraient être mis à profit en doublant en hauteur une infrastructure routière existante par un transport en commun, que supporterait une pile unique placée entre les deux chaussées. L'autoroute A 1, de Paris jusqu'à Roissy, peut servir de cas d'application. L'efficacité du projet de doublement de l'autoroute A 1 à cet endroit pourrait être comparée à celle d'un mini-métro la surplombant.

Le tramway moderne est donc bien placé pour une desserte fine, là où le métro est inadapté, insuffisant, ou trop coûteux : à Paris, en complément du métro, là où les lignes n'existent pas ou sont saturées, en banlieue, au delà des prolongements de lignes de métro.