

Trams sans caténares

La STIB suit depuis toujours de près ces technologies, depuis qu'elles ont été expérimentées à Bordeaux, et plus récemment à Nice avec un dispositif de batteries.

La STIB n'envisage pas de recourir à cette technologie pour plusieurs raisons:

- Le réseau tram de Bruxelles est un réseau maillé, où les lignes s'entrecroisent ou partagent des tronçons communs. Seules des villes qui créent ou recréent des réseaux entièrement neufs choisissent ce genre de technologie, en particulier l'alimentation par le sol. En effet, pour un réseau existant, passer à cette technique n'est pas possible, sauf si on devait créer quelque part dans la ville une ligne nouvelle totalement indépendante du reste du réseau. Il n'existe en effet pas de possibilité pour un tram de ce type de technologie de passer d'une partie du réseau en APS et sur une autre partie en ligne aérienne, sauf à concevoir des trams à double technologie, ce qui est exorbitant.

- Outre le problème évoqué ci-dessus, il faut construire et équiper des dépôts adaptés à une technologie différente, ce qui n'est pas simple.

- La flexibilité de fonctionnement du réseau bruxellois est précisément que n'importe quel tram peut circuler sur n'importe quelle ligne du réseau. Si on devait avoir des trams d'une technologie spécifique sur une seule ligne, cela entraînerait une forte contrainte d'exploitation. Pour prendre un exemple avec les bus, nous avons mis en test plusieurs types de bus électrique. S'il devait y avoir temporairement un problème de disponibilité du matériel roulant (ça s'est déjà produit), nous pouvons toujours ponctuellement remplacer les bus électriques par des bus d'une autre technologie. Avec des trams, ce ne serait pas possible et on ne pourrait assurer le service.

- Nous suivons de près les expériences de trams équipés de batteries et pouvant se passer localement de la ligne aérienne. L'expérience nous a appris que cela ne fonctionne que sur de courtes distances, qui plus est si le tram doit gravir des pentes importantes, ce qui est régulièrement le cas à Bruxelles. De surcroît, le fait que le tram transporte en permanence ses batteries entraîne une consommation d'énergie supplémentaire sur tout son parcours.

- Enfin, il faut savoir que ces technologies qui se développent sont des brevets des fabricants concernés. Si on décide d'opter pour une telle technologie propriétaire d'un seul fabricant, on est condamné pour l'éternité à toujours lui acheter les véhicules suivants. Nos collègues français l'ont bien expérimenté quand Alstom leur a fait des prix attractifs pour leurs premières acquisitions, et des prix "adaptés" pour les commandes suivantes pour lesquelles aucune mise en concurrence n'est possible...