

## QUEL AVENIR POUR LE TRAM ?

En mars 2005, la Communauté Urbaine du Grand Nancy (CUGN) a demandé au Tribunal administratif de Nancy d'ordonner une expertise « relative à la nature et à l'évaluation du coût des prestations de maintenance et d'exploitation nécessaire pour assurer le fonctionnement du tramway ».

Après trois années de travail, l'expert a rendu un rapport dressant un bilan sans concession du Tram (nous avons fait le choix de faire apparaître certaines parties de texte en gras) :

- « Le tramway de Nancy dans sa configuration actuelle se présente comme un grand consommateur d'heures de maintenance curative (entretiens), qui peuvent en partie s'expliquer par le fait que le tramway n'est pas encore rentré dans un régime de croisière en ce qui concerne sa fiabilité et donc la maintenance de son ensemble. Les heures de maintenance curative devraient baisser, mais il est impossible de savoir aujourd'hui à quel rythme et jusqu'à quel niveau. **Il est très probable que la maintenance curative du tramway restera à Nancy un important consommateur d'heures et de pièces dans l'atelier** » (p. 25), donc d'un coût élevé.
- « **Le nombre de panne actuel est, de l'avis même de Bombardier, excessif** ».
- « Les objectifs de fiabilité du contrat de maintenance de Bombardier présente la particularité d'être décroissants dans le temps et significativement moins exigeants que ceux qui figuraient dans le marché de fourniture conclu en 1998 entre la CUGN et Bombardier. **Ils traduisent un constat d'abandon des objectifs du marché de fourniture des tramways qui semblent irréalistes au vu des résultats obtenus** » (p. 31).
- « Après les différentes expertises techniques qu'a connu le tramway de Nancy il est évident que toutes ces spécificités, qui devraient être les atouts majeurs de ce tramway par la simplification d'insertion urbaine et les économies d'infrastructures qu'elles permettent, s'avèrent actuellement un handicap parce que le développement technique des fonctions nécessaires à ces opérations – et en particulier le guidage relevable et abaissable en exploitation du tramway – n'a pas été suffisamment conduit à terme avant la livraison du véhicule pour livrer un système d'être pleinement opérationnel en 2002. **Comme toujours dans ces situations, les développements nécessaires finissent par se réaliser pendant l'exploitation commerciale, avec des délais et des coûts excessifs et sans toujours atteindre en fin de parcours le niveau de qualité souhaité** » (p. 38).
- « Toutefois l'expert n'est pas en mesure d'évaluer aujourd'hui, avec les éléments connus en avril 2008, un calendrier accompagné d'objectifs à atteindre pour la réalisation de ces deux baisses des taux de pannes et des coûts globaux de maintenance et de modification, **il reste trop d'incertitudes sur les délais de mise au point et sur l'efficacité des modifications que Bombardier pourra mettre en œuvre** » (p. 39).
- « **La vitesse commerciale du tramway sur ligne de Nancy est faible, parmi les plus basses des tramways français** » (p. 57).
- « **Sans préjuger de l'avenir l'expert attire l'attention sur le fait qu'il est possible qu'à l'avenir certains équipements deviennent des sources plus ou moins régulières de pannes systématiques.** Ces équipements doivent alors soit faire l'objet de remplacements ou de réparations, voire de modifications si techniquement la modification peut apporter une solution plus radicale au problème rencontré » (p. 77).

Ce rapport d'expertise confirme les positions défendues depuis des années par le Groupe des élus de Gauche du Grand Nancy, notamment le fait que les critères qui ont pesé dans le choix du Tram Bombardier (coût de maintenance, vitesse commerciale, taux de fiabilité...) ne sont aujourd'hui pas réunis et ne le seront peut être jamais. Qui à l'époque les a écoutés ? Pas la majorité de droite en tout cas...

Par ailleurs, les surcoûts de maintenance actuellement pris en charge par Bombardier pèseront à compter du 1<sup>er</sup> avril 2009 sur la CUGN, et donc sur les grands Nancéiens.

Dans ces conditions, il paraît indispensable d'engager très rapidement une réflexion sur l'avenir du Tram. Si très longtemps, tout dialogue semblait impossible entre opposition et majorité sur cette question, les choses paraissent être en voie de changement depuis qu'André ROSSINOT a fait sien le dernier rapport d'expertise.

La Gauche du Grand Nancy prend acte et se réjouit de ce changement d'attitude et, dans ce contexte, souhaite participer aux réflexions qui seront menées, afin que puisse être dégagée une solution durable, économiquement acceptable par les grands Nancéiens.

Groupe « la Gauche du Grand Nancy »

22-24 viaduc Kennedy – Case officielle n° 80036 – 54035 Nancy Cedex  
Téléphone : 03.83.91.83.30 – Fax : 03.83.91.84.15