

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

## Pour le grand Annecy, le tram ferait deux à trois fois mieux que le BHNS

### RETOURS D'EXPERIENCE BHNS - TRAM EN FRANCE

Fréquentation / jour	Bus avant	BHNS après	Tram après
Tours (Tram 2013)	15 000	-	62 000
Le Mans (Tram 2007)	25 000	-	62 000
Strasbourg ligne B (Tram 2000)	17 000	-	40 000
Montpellier ligne 2 (Tram 2006)	18 000	-	56 000
Metz METTIS (BHNS 2013)	25 000	38 000	-
Trans Val-de-Marne (BHNS 2013)	17 000	30 000	-
Nantes BusWay (BHNS 2006)	20 000	28 000	-
Grenoble - Meylan (prévis°) *	10 500	16 000	34 900
(«Après» : chiffres 2 à 3 ans après la mise en service) (*) Analyses CITEC/EGIS			
<b>Moyenne</b>	<b>1,0</b>	<b>1,6</b>	<b>3,1</b>

Du fait de son attractivité et du phénomène frontalier, le Grand Annecy (215 000 hab.) attire chaque année 20 000 habitants supplémentaires. A l'horizon de la mise en service des lignes de BHNS, prévue par les élus dans les 10 ans, ce sont 20 000 habitants de plus, et leurs véhicules, qui viendront s'y implanter, soit une croissance démographique de 9,5 %. Dans le projet actuel, les 700 M€ d'argent public qui seront investis ne feraient baisser la part modale de l'automobile que de 65 à 62,5 %, soit une réduction de 4 %. A population et parc automobile croissants, ils ne conduiront qu'à un simple maintien en l'état de la congestion du trafic routier. Tout en travaillant souvent au sein même de la collectivité, les ménages payés en euros, y compris des classes moyennes, ne parviennent plus à se loger dans le cœur de

l'agglomération. La plupart doivent s'éloigner en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> couronnes, les contraignant à des déplacements pendulaires matin et soir en véhicules individuels. Seul un large réseau de transport collectif, très attractif et sans ruptures de charge, pourrait conduire à une réduction significative du trafic routier. Le grand axe est-ouest Rumilly-Groisy dispose d'une infrastructure ferroviaire existante, la ligne SNCF. La solution dans ce cas passe par la mise en place d'un RER métropolitain offrant un cadencement suffisant matin et soir. En revanche, l'axe nord-sud Pringy-Faverge n'est desservi que par les routes départementales. En France, d'autres collectivités ont déjà mis en place des solutions de transport collectif, BHNS ou tramways. En moyenne, les lignes de BHNS font augmenter la fréquenta-

tion d'un facteur 1,6, alors que les lignes de tramway l'élèvent à 3,1, faisant ainsi environ deux fois mieux que les BHNS. Dans le cas du Grand Annecy, nous sommes convaincus que seul un saut qualitatif et quantitatif de l'offre de transport collectif, grâce à des lignes de tram, conduirait à une réduction significative du trafic automobile.

Comparé aux objectifs avancés par le Grand Annecy, le potentiel de fréquentation de lignes de tram serait deux fois plus important. Et en termes de voy. x km/j, l'expérience des autres collectivités permet de pronostiquer un facteur 3. Certes, le coût brut initial serait sensiblement plus élevé, de l'ordre de +30 %, mais rapporté au coût par voyageur transporté, il serait plus avantageux.

Faisons les bons choix !

Jean-Pierre Crouzat,  
FNE Haute-Savoie