

ANNEXES Grenelle 23/04/2015 -

**FICHE 3 : COUTS COMPARATIFS DES SOLUTIONS ETUDIEES POUR LES CONTRIBUABLES, LES FINANCES PUBLIQUES ET LEURS EFFICACITES ECONOMIQUES. ANALYSE CRITIQUE**

L'Ex-Conseil Général de la Haute Savoie a annoncé le coût de la solution qu'il entendait choisir, en opposition à celles préconisées par les études (TTK) diligentées par la C2A pour le « *contournement d'Annecy* ». Elle est non seulement extrêmement coûteuse et disproportionnée pour les finances publiques et les contribuables, mais en plus totalement inefficace au regard des objectifs de mobilité poursuivis, et sujette à interrogations dans son évaluation.

**1- LES COUTS ANNONCES DE LA SOLUTION TUNNEL+ VNU+ (faux) BHNS**

L'ex-Conseil Général de la Haute Savoie a annoncé, dans ses derniers communiqués de presse, les estimations pour les 2 équipements « *envisagés simultanément* », hors « *Etude d'ingénierie...en vue de présenter et préciser les fonctionnalités de ces infrastructures et équipements (sic)* » (communiqué du 7/10/2014):

- **142,5 millions € HT pour le tunnel** sous le Semnoz assurés par le « bloc communal » (C2A et Commune)
- **52,6 millions € HT pour la maîtrise d'ouvrage du (faux-ndlr) BHNS**, dont le coût serait répartis, dans le périmètre de l'agglomération, à 50/50 entre le « *Conseil Général et la C2A* »
- A ces coûts annoncés comme incomplets, il faut ajouter celui de la **nouvelle voie urbaine** de liaison du tunnel au nœud routier et autoroutier qui « **assurera le bouclage complet de l'agglomération** » (selon le Président du CG 74) et qui a avait été estimé à près de **83 millions €**

Les études à disposition du nouveau Conseil Départemental et de la C2A révèlent que la solution ne permet pas de transfert modal et que le tunnel sera saturé à moyen terme et que la RD 1508 le sera à court terme au-delà de Sevrier.

**2- COMPARATF ENTRE UN « TCSP guidé » ET LE « BHNS »**

- Les aménagements partiels de sites propres pour le « pseudo BHNS » entre Annecy et Duingt sont estimés (seuls) à 52,6 M€ (en 2013) soit près de 5 M€ / km mais le « vrai BHNS » de Nantes (7 km de site propre double) a coûté (tout compris) 7,5 M€ / km en 2006. Un tramway totalement périurbain sur emprise existante peut être limité à environ 10 M€ / km (2 ème ligne de Valenciennes)
- Le tram étant incombustible (pas de pneus ni de carburant) et sans émissions de polluants évite donc les surcoûts de mise aux normes des anciens tunnels qui seraient à adapter pour des bus.
- Un tram (2M€) a le coût de 4 bus mais sa capacité étant double et sa durée de vie au moins triple il permettrait une économie de plus de 1 M€ en 36 à 40 ans.
- Enfin, un système de transport ne doit pas être, en toute logique, défini en fonction du trafic moyen / jour mais par son trafic en heure de pointe. Ainsi, une décongestion de 20 % d'ici à 2030, implique une fréquentation de 700 voyageurs / heure de pointe en sens prépondérant, ce qui nécessiterait 4 trams ou 8 bus.

Un **TCSP guidé (transport en commun en site propre guidé** ou « tram ») permet donc, en heures de pointe (graphiques en annexe- fiche1), la réduction de 50% du nombre de conducteurs, ce qui impacte à près de 40% les coûts d'exploitation.

En conclusion, un « BHNS » à moindre coût (d'investissement) mais à part modale de 10% est encore bien « trop cher » lorsqu'on le compare à un tramway dont l'attractivité permettrait de parvenir à la part de 25% (étude TTK) absolument nécessaire pour décongestionner plutôt « qu'hyper- congestionner » le trafic d'ici à 2030.