



"En dessous de 30 000 voyages par jour, le BHNS s'impose ; au-dessus de 45 000, c'est le tramway. Entre les deux, il y a débat", a résumé Bruno Gazeau. © DR

## Ligne de tram ou de BHNS ? Une étude répond aux questions des élus

La Fnaut a présenté l'étude réalisée par TTK et Trans-Missions sur le retour d'expérience des choix tramways-BHNS dans plusieurs agglomérations. L'objectif ? Être une aide à la décision pour les élus qui hésitent encore entre ces deux choix de transport en site propre.

Ligne de Tramway ou de BHNS ? Beaucoup d'élus se posent la question, car au-delà du coût au kilomètre, il faut prendre en compte les capacités de chaque mode par rapport à la demande, les différences en termes de potentiel de fréquentation et d'urbanisme notamment.

C'est pourquoi [l'étude réalisée par TTK et Trans-Missions](#) pour la Fnaut, qui s'appuie sur les chiffres transmis par les agglomérations, a analysé les cas de six lignes de BHNS (T-Zen 1 et TVM en Île-de-France, Metz, Nantes, Rouen et Strasbourg) et trois tramways (Besançon, Lyon et Tours) afin d'aider les élus à prendre la bonne décision. *"Nous avons voulu objectiver et dépassionner le débat à partir de ces retours d'expérience"*, a expliqué Bruno Gazeau, président de la Fnaut lors de la présentation de l'étude à la presse.

Si investir dans une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) revient jusqu'à deux fois moins cher au kilomètre qu'un tramway, ce dernier mode représente une attractivité plus grande pour les voyageurs comme pour les acteurs économiques.

### Une question de capacité

Pour fonder son choix entre les deux modes, l'étude recommande de tenir compte des seuils de capacité des différents BHNS et tramways. En effet, selon la longueur et donc la capacité du matériel roulant et sa fréquence, il apparaît que chaque mode a sa zone de pertinence. *"En dessous de 30 000 voyages par jour, le BHNS s'impose ; au-dessus de 45 000, c'est le tramway. Entre les deux, il y a débat"*, a résumé Bruno Gazeau.

### Une question d'attractivité

Autre critère à prendre en compte selon l'étude, l'attractivité du tramway est supérieure à celle d'un BHNS, notamment en raison de son confort, d'où une croissance plus forte de la fréquentation : +100% pour le tramway par rapport à une ligne de bus contre +30 à +50% pour

un BHNS. De plus, l'arrivée du tram donne, en général, lieu à des aménagements urbains de façade à façade et donc des embellissements qui contribuent à l'attractivité des quartiers traversés. *"Il n'existe pas de ville qui ne soit pas fière de son tramway"*, a souligné Bruno Gazeau.

En termes d'urbanisme, le tram est aussi plus "structurant". *"On observe un effet de densification de l'immobilier plus important"*, a expliqué Marc Perez, chef de département Planification des Transports de TTK. D'ailleurs, les auteurs de l'étude expliquent que les élus doivent prendre en compte que la fréquentation future peut être bien supérieure à celle prévue à l'origine, en raison notamment de programmes de logements qui peuvent naître le long du tracé uniquement en raison de l'arrivée du tram.

### **Une différence de coût de 7 à 9%**

L'étude recommande également de prendre en compte le coût global de chaque mode – infrastructure, matériel roulant et fonctionnement sur toute la durée de vie du projet – sachant que les constructeurs estiment qu'un tramway peut rester en service 35 ans contre 12,5 ans pour un BHNS.

En prenant comme hypothèse un taux d'utilisation de la capacité théorique de 65%, le coût global par an montre un écart de 9% seulement en faveur du BHNS (25,2 contre 27,8 millions d'euros) pour une fréquentation de 10 millions de voyages par an (36 000 par jour) ; 7% pour 15 millions (54 000), soit 33,3 contre 35,7 millions.

### **Des économies d'échelle dans tous les cas**

Enfin, les auteurs de l'étude recommandent de prendre en compte les économies d'échelle réalisées lorsque les projets s'inscrivent dans des réseaux qui ont déjà des lignes de BHNS et/ou de tramways. *"Dans le cas de Strasbourg par exemple, des lignes de BHNS reprennent une partie de l'infrastructure de lignes existantes. L'opérateur réalise, en outre, des économies d'échelle sur la formation du personnel, le centre de contrôle ou encore les dépôts de sorte que les nouvelles lignes coûtent de moins en moins cher"*, a souligné Mathias Cureau, consultant chez Trans-Missions.

Pour conclure, la Fnaut en a profité pour [demander le lancement d'un 4e appel à projets en site propre](#) de 450 millions d'euros. La liste des projets recensés témoigne, selon l'association d'usagers, d'une demande. *"Le montant de la subvention n'est pas très importante – 6-7% de l'investissement total –, mais cela donne une crédibilité aux collectivités qui leur permet de déclencher le financement"*, a souligné Bruno Gazeau.

En attendant, la Fnaut a prévu de transmettre l'étude à toutes les agglomérations qui ont des projets de BHNS ou de tramways.

Florence Guernalec

[Urbain](#)