



## Un trolleybus pour Annecy

### Données de base

Les investissements en matière de transports en commun sont financés sur le budget investissement de la C2A. Le fonctionnement est financé par les recettes commerciales (4,5 M€ en 2008) et le versement transport payé par les entreprises (12,3 M€ en 2008). Le Gouvernement UMP-Nouveau centre a supprimé toutes les aides d'État au financement des transports en commun urbains (sauf quelques exceptions à Bordeaux ...).

### Gratuité des bus

Il faut compenser 4,5 M€ de recettes commerciales ? Le sénateur-maire de Sevrier, candidat à Annecy, propose trois mesures :

1- économie de gestion de la billetterie : l'essentiel des billets est vendu par les buralistes, aucune économie de ce côté. Même en supprimant 1 ou 2 postes au bureau d'accueil, la solution financière n'est pas là.

2- réduction des dépenses de fonctionnement de la Sibra : lesquelles ?

3- réaffectation des recettes des parcmètres et parkings payants : c'est la seule solution crédible. C'est une perte de recettes pour le seul budget communal annécien. Pour la compenser, **il faudrait augmenter les impôts des Annéciens de 10 %**. Cela, le candidat a oublié de le préciser !!!

Cette mesure ne règle en rien la question des embouteillages aux portes d'Annecy et de l'agglomération.

### Tram-train

C'est la proposition du maire sortant. Le tramway, couplé ou non au train (c'est une simple mesure de billetterie) fonctionne dans bien des villes, à commencer par Grenoble dans notre région. Par rapport aux bus, il n'émet pas de pollution.

**A Annecy, il pose plusieurs problèmes :**

- d'après son promoteur, la ligne principale (St-Jorioz-Annecy-La Balme-de-Sillingy) ne peut être réalisée qu'après avoir mis en service le tunnel sous le Semnoz.. Même en trouvant le financement (340 millions d'euros valeur février 2007 payés par les contribuables de l'agglomération et du département !), le tunnel ne sera pas achevé d'ici 2014. Donc pendant six ans (plus le délai de construction de la ligne de tram) rien ne sera fait pour diminuer le trafic automobile. Est-ce pensable ? D'autant que le même candidat propose de réaliser des aménagements routiers qui augmenteront encore le trafic (déviation de Pringy, Poisy ...)

- le coût. Son promoteur n'en dit rien. Le coût de construction d'une ligne de tramway avoisine les 20 millions d'euros au km, soit au bas mot **300 millions d'euros pour St Jorioz-La Balme de Sillingy (qui s'ajouteraient aux 340 millions pour le tunnel)**. Comment les financer ? Le budget total d'investissement de la C2A se monte à 14 millions d'euros par an en moyenne dont 4 Me pour les transports. **Le tramway est peut-être réalisable à très long terme, mais son coût est aujourd'hui prohibitif pour une agglomération comme Annecy.**

- Et enfin, il y a la configuration "physique" de la cuvette annécienne. Le tramway, par exemple, ne pourrait pas desservir le campus situé sur Annecy-le-Vieux, la pente est trop forte. Or une ligne d'Annecy-le-Vieux à la future zone d'activités de Seynod-Montagny sera vite indispensable.

### Aide au financement de la campagne électorale

Vous pouvez nous aider en libellant un chèque au nom de **M. Michel DIAZ-SERRAZ, mandataire financier de M. Robert Saint-Romain** et en l'envoyant à : **Fédération socialiste M. Saint-Romain BP 830 - 74016 Annecy Cedex**

Un reçu permettant une déduction fiscale vous sera adressé.

*"Les dons consentis par des personnes physiques dûment identifiées pour le financement de la campagne d'un ou plusieurs candidats lors d'une même élection ne peuvent excéder 4600 euros. Tout don de plus de 150 euros doit être versé par chèque"*



# La solution pour l'agglomération : le trolleybus !



**Par rapport au tramway et au bus, le trolleybus présente plusieurs avantages décisifs :**

## 1. Le trolleybus, un moyen de transport performant

**Pentes :** le trolleybus est le véhicule de transports en commun le plus adapté pour gravir les pentes (telles celles d'Annecy-le-Vieux). A ce sujet, Lausanne qui comporte des pentes de 12 %, exploite 10 lignes de trolleybus.

**Récupération de l'énergie au freinage :** grâce à la récupération de l'énergie au freinage (freinages qui sont par nature nombreux en conduite urbaine), le trolleybus renvoie dans le réseau filaire aérien de l'électricité. Il renvoie encore plus d'électricité lorsqu'il descend des pentes. Ainsi, un expert lyonnais a calculé que lorsque 3 trolleybus descendent une pente... ils fournissent l'énergie nécessaire à un autre trolleybus qui monte ! Et, qui plus est, ce freinage par récupération économise les freins classiques, d'où diminution supplémentaire des frais d'exploitation et de la pollution !

**Rendement des moteurs :** le trolleybus a un bien meilleur rendement que l'autobus : 73%, voire 90 % avec la récupération au freinage, alors que l'autobus a un rendement de 26 % seulement !

**Consommation en énergie :** exprimé en watt/heure par voyageur et par Km, le trolleybus consomme en terrain plat 25 wh, l'autobus diesel 71 wh.

## 2. Le trolleybus, un moyen de transport non polluant

**Le trolleybus ne contribue pas à la pollution de l'air :** il ne produit ni CO, ni composés organiques volatils, ni poussières...

### Le trolleybus est peu bruyant :

- à 50 km/h, le trolleybus est à un niveau sonore de 75 dBa (décibels) quand l'autobus est à 84 dBa
- à l'arrêt le trolleybus est totalement silencieux
- au démarrage, le trolleybus produit entre 9 et 15 dBa de moins que l'autobus. Le trolleybus est 3 à 5 fois moins bruyant que l'autobus.

### Durée de vie du matériel plus importante

- bus diesel : 10 à 12 ans
- trolleybus : 22 à 25 ans
- coûts d'exploitation réduits (électrique / diesel ; récupération d'énergie au freinage...)
- coûts de maintenance plus faibles.

### En conclusion

- 1- le trolleybus est aussi écologique que le tramway et il passe partout
- 2- le trolleybus est finançable par la C2A, **son coût étant 20 fois moindre que le tram** : 1 million d'euros au km, soit 15 M€ pour la 1<sup>ère</sup> ligne
- 3- les travaux peuvent commencer très vite, nul besoin d'attendre un coûteux tunnel
- 4- le trolleybus est parfaitement compatible avec des navettes SNCF entre Rumilly et Groisy .

**Chacun doit se poser la question. En matière de réduction du trafic automobile et de transports en commun, qui est le plus crédible :**

- la droite, qui privilégie toujours le tout voiture : mitage du territoire, voie des Aravis, déviation de Pringy, déviation de Poisy, doublement du contournement routier d'Annecy, tunnel sous le Semnoz ?
- la GAUCHE, qui seule a la volonté de réaliser concrètement une vraie avancée en matière de transport en commun dans notre agglomération.

