

C O N F E R E N C E D E P R E S S E

Ordre du jour

- **Observatoire du PDU 2005-2006**

Eugène RIEDWEG, vice-président du Sitram en charge de l'animation du PDU
Yann THOMAS, chargé de projet Mobilité au Sitram

- **Fréquentation du nouveau réseau tramway & bus
Enquête de novembre 2006**

Eugène RIEDWEG, président de Soléa
Yves LAURIN, directeur général de Soléa

- **Observatoire économique de l'impact du tramway
Quatrième actualisation**

Paul SCHMIDT, 1^{er} vice-président du SITRAM
Reynald BAVAY, directeur de l'AURM

Mulhouse, le 23 mars 2007

DOSSIER DE PRESSE

L'Observatoire des impacts économiques du tramway urbain Quatrième actualisation

- **Quel est l'intérêt d'un observatoire économique du tramway ?**

Depuis 2001, l'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne réalise un « observatoire des impacts économiques du tramway urbain » de la région mulhousienne.

Il permet de mieux cerner les dynamiques animant le tissu économique, notamment les commerces, d'un territoire d'étude de 4 communes (Mulhouse, Illzach, Kingersheim, Wittenheim) et au sein du couloir tramway large de 150 m de part et d'autre de la ligne et long de 20km.

C'est un outil précieux d'évaluation ; il est actualisé tous les ans. L'état initial a été réalisé en 2001.

2006 constitue désormais l'année charnière avec la mise en service du tramway au printemps.

Cette analyse s'accompagne d'un comptage et d'une enquête réalisés auprès des piétons et des acteurs économiques.

- **Quelle est la situation en 2006 ?**

Le couloir tramway rassemble **40% des établissements présents dans le territoire d'étude (3699 sur 9320 établissements)**.

Il représente 44% des commerces (1373 sur 3106 commerces).

La séquence n° 3 du centre-ville a de loin le poids le plus important : elle concentre 57% des établissements et 69% des commerces présents dans le couloir.

- **Comment a évolué le tissu économique de 2001 à 2006 ?**

→ *Le nombre d'établissements dans le périmètre d'étude et dans le corridor tram a augmenté.*

Depuis 2001, le nombre d'établissements dans le territoire d'étude a augmenté de **13%** en passant de 8250 établissements en 2001 à 9320 établissements en 2006.

Dans le corridor du tramway, l'augmentation suit la même tendance mais elle est plus modérée : **3%**. Le nombre d'établissements est passé de 3594 en 2001 à 3699 en 2006.

Les tendances générales observées entre 2001 et 2006 ne permettent pas de dégager de spécificités du corridor tramway par rapport au reste du territoire. En effet, les périodes de croissance et de baisse sont similaires entre les deux périmètres. Les progressions sont moins marquées dans le couloir.

→ *mais nombre des établissements industriels et de construction a diminué.*

Sur la période d'observation, le nombre d'établissements industriels / de construction a diminué davantage dans le couloir que dans le territoire.

→ *La dynamique commerciale est plus contrastée.*

Entre 2001 et 2006, le nombre de commerces a progressé dans le territoire (+5%) et s'est stabilisé dans le couloir.

Les commerces liés à la santé, la beauté, l'hygiène ainsi que les commerces liés à la culture, au sport, au loisir connaissent une augmentation aussi bien dans le territoire que dans le couloir.

Dans le couloir, les services tertiaires ayant vitrine sur rue se développent plus fortement que dans le couloir (+9 %) que dans le territoire (+1%).

• Comptages et enquête réalisée auprès des piétons et des acteurs économiques :

Les comptages réalisés en 2006 marquent une reprise de la fréquentation du centre-ville par rapport à 2004.

L'enquête réalisée auprès des piétons permet de dégager plusieurs évolutions importantes :

- une réduction de la durée d'accès au centre-ville, notamment pour les utilisateurs des transports collectifs (24 minutes en 2004, 16 minutes en 2006).
- un rééquilibrage en faveur des transports collectifs (1/3 voiture, 1/3 à pied, 1/3 en transport collectif).
- le « motif achat » de déplacement vers le centre-ville reste prépondérant, le motif « travail » progresse.
- en 2006, les automobilistes sont davantage demandeurs de places de stationnement et d'une baisse du prix de stationnement. En revanche, les piétons semblent plus satisfaits car la demande en rue piétonne et d'aménagement de sécurité baisse. Les cyclistes semblent reporter progressivement leurs revendications des pistes cyclables vers les parkings vélos.
- En 2006, 68% des personnes interrogées jugent que le centre-ville de Mulhouse est attractif ou très attractif.
- les personnes interrogées souhaitent davantage d'animations, d'évènements d'expositions etc., pour améliorer l'attractivité du centre-ville.
- La plupart des personnes interrogées continue de penser que l'accès en ville a été facilité par le tramway, même si certains espoirs ont été déçus puisque cette part est passée de 49% en 2002 à 43% en 2006.
- 41% des personnes interrogées utilisent tous les jours ou régulièrement le tramway.

Enquête auprès des chefs d'entreprises :

L'enquête auprès des chefs d'entreprise réalisée dans le corridor tramway permet de dégager plusieurs points importants :

- 75% des chefs d'entreprises sont satisfaits de leur site d'implantation contre 73% en 2004 et 83% en 2002.
- La part des dirigeants d'entreprise souhaitant réaliser des travaux reste constante.
- Les résultats de l'enquête traduisent une déception de la part des commerçants qui pensaient que le tramway élargirait leur périmètre de chalandise à l'échelle de l'agglomération, ce qui ne paraît pas encore être le cas fin 2006.
- En 2004, près d'un tiers des chefs d'entreprise interrogés estimait que la mise en service du tramway de l'agglomération mulhousienne aura une influence favorable sur leur activité. En 2006, cette tendance baisse. Ils sont 12% à penser que le tramway a eu un effet positif sur leur activité et 26% qu'il a eu un effet négatif en particulier les hôteliers et les commerçants. A contrario, 59% considère que le tramway aura un effet bénéfique sur le dynamisme économique de la ville.

DOSSIER DE PRESSE

L'observatoire du PDU 2005-2006

L'Observatoire du PDU 2005-2006 se réfère au PDU révisé, adopté par le SITRAM en décembre 2005.

Tous les volets du PDU sont abordés :

- Les transports collectifs
- Les voies publiques
- Le transport de marchandises
- La promotion des modes alternatifs
- Le suivi de la qualité de l'air
- Le suivi des accidents

En résumé :

Le tramway en service depuis mai 2006, le nouveau réseau de bus depuis juillet ;

Un plan de stationnement ambitieux pour l'accès à tous au centre-ville de Mulhouse ;

Plusieurs actions en cours pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ;

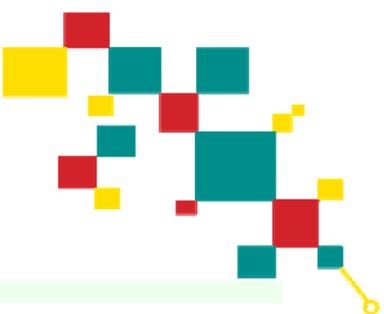
Les contresens cyclables généralisés à Mulhouse;

Un service d'autopartage opérationnel;

Une très bonne année 2005 pour la qualité de l'air;

La lutte pour la sécurité routière pas encore gagnée.





1. Les transports collectifs

1.1. Indicateurs

- **Transports urbains**

Après les perturbations dues aux travaux depuis 2003, l'ensemble des indicateurs repart à la hausse. Il faudra attendre 2008 pour des résultats sur une année complète avec le tramway en service.

La sécurité est en amélioration sensible en raison des nombreuses mesures prises depuis 2001, dont la généralisation de la vidéosurveillance dans les bus.

- **Transport ferroviaire**

La fréquentation des trains régionaux est en constante augmentation à l'intérieur du périmètre, comme en échange avec l'extérieur. 82% des déplacements sont le fait des abonnés.

1.2 Suivi des actions

- **2006 : l'année du tramway urbain**

- Mise en service le 13 mai, inauguration le 20 mai ;
- Service complet lors de la rentrée scolaire le 4 septembre ;
- Vitesse commerciale proche du maximum théorique ;
- Travaux prévus en 2007 :
 - Lancement de l'extension ligne 1 jusqu'à Bourtzwiller (Châtaignier)
 - Mise en place des œuvres de Tobias Rehberger

- **Autres actions**

- Mise en place du nouveau réseau de bus en juillet 2006 ;
- Résultats de l'étude sur les extensions potentielles du réseau de TCSP à long terme ;
- Avancement important du projet de tram-train Mulhouse Vallée de la Thur : engagement financier des acteurs, phasage, lancement des études projet, commande du matériel roulant ...
- Réaménagement de 11 arrêts bus sur la ligne 30 entre la gare et le centre hospitalier Emile Muller dans le cadre de l'expérimentation sur la mise en accessibilité PMR.



2. Les voies publiques

2.1. La circulation automobile

- **Indicateurs quantitatifs**

Deux pôles connaissent une augmentation sensible du trafic entre 2004 et 2005 :

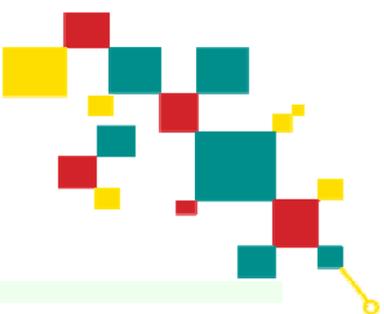
- Mulhouse Ouest :
 - rocade Ouest : +19% soit un total de 47 500 véh/j entre Morschwiller et l'A36 ;
 - N66 entre Wittelsheim et Morschwiller (seule nationale non rétrocedée) : +3,5% ;
 - A36 : +12% soit un total de 79 000 véh/j entre Morschwiller et Lutterbach ;
- Kingersheim :
 - D430 : +9,3% soit un total de 63809 véh/j entre le Kaligone et l'A36.

- **Suivi des actions**

- 70 nouveaux aménagements de temporisation de la vitesse avec une prédominance des limitations à 30 km/h et zones 30 (16 réalisations dont 2 importantes) ;
- Voie Sud : Pont de la Fonderie réalisé, écluse 41 déplacée, objectif mise en service des secteurs est (quai d'Alger, Pt. de la Hardt) et ouest (quai d'Oran) fin 2007 ;
- De nombreuses actions de sensibilisation (panneaux élaborés par les enfants, campagnes de contrôles radars, campagnes de communication...).

2.2. Le stationnement

- Mise en place le 1^{er} février 2007 du nouveau plan de stationnement à Mulhouse, pour favoriser l'accès aux services du centre-ville pour tous et le stationnement des résidents ;
- Parkings en ouvrage Centre et Europe : fréquentation en légère hausse ; fermeture du Parking Europe A pour démolition puis reconstruction depuis le 1^{er} février 2007 ;
- Autres actions favorables à la rotation du stationnement hors Mulhouse avec de nouvelles places à stationnement limité à 5, 10 ou 15 minutes à Kingersheim et Wittenheim.



2.3. Les vélos

- Les contresens cyclables généralisés à Mulhouse (18 réalisations), 2 à Pfastatt ;
- Fréquentation en hausse du parking Lambert (+25% entre 2005 et 2006) ;
- Recettes de Locacycles en très forte hausse (+250% entre 2004 et 2005) ;
- Tracé provisoire ouest de l'Eurovéloroute 6 par le Pays de la Région Mulhousienne ;
- Promotion du vélo urbain par la Camsa, l'UP, le Cadr, l'ordre des architectes...

2.4. Les piétons

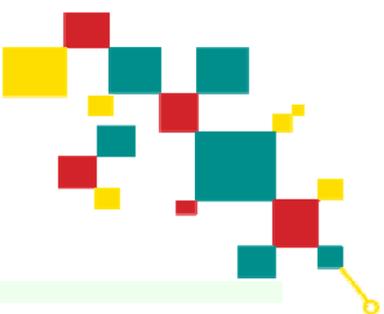
- Le groupe de travail « voirie » (partage d'expérience entre techniciens voirie des différentes communes du PDU) a tenu sa première réunion sous la conduite du Sitram autour du thème de l'accessibilité de la voirie aux PMR ;
- Un diagnostic expérimental de l'accessibilité de la voirie du quartier du Nordfeld a été réalisé (Sitram/AURM) ;
- La sécurité aux abords des écoles reste une préoccupation importante des communes : nombreux aménagements et actions de sensibilisation ;
- Les autobus pédestres Carapatt' et Gosstrotteur fonctionnent mais peinent à recruter des accompagnateurs.

3. Le transport de marchandises

- Confirmation de l'augmentation de trafic poids lourds sur l'A35 due à l'instauration de la taxe LKW-MAUT pour les poids lourds sur les autoroutes allemandes ;
- Amélioration de l'accès à l'autoport Sud Alsace (limitation de vitesse, interdiction du tourne à gauche), études pour un projet plus ambitieux en cours.

4. La promotion des modes alternatifs

- Lancement de la majorité des actions du PDE des services Ville de Mulhouse et Camsa ;
- D'autres employeurs ont sollicité le service mobilité du Sitram dédié à l'incitation et à l'assistance à la mise en place de PDE ;
- Auto'trement propose un service d'autopartage avec deux véhicules disponibles (gare et Nordfeld). Des solutions de développement sont à l'étude, notamment en collaboration avec la Ville de Mulhouse et la Camsa.



5. La qualité de l'air

Selon l'indice ATMO (synthèse sur plusieurs polluants), 2005 est la meilleure année depuis le début du suivi de cet indicateur.

6. Les accidents

- Le recensement des victimes selon la méthodologie européenne, entré en vigueur en 2005, impose une nouvelle classification de celles-ci :
 - o Tués (sur le coup ou dans les 30 jours, anciennement dans les 6 jours) ;
 - o Blessés hospitalisés (> 24 h, anciennement blessés légers si hospitalisation < 6j) ;
 - o Blessés non hospitalisés (<24h, anciennement blessés graves si hospitalisation >6j).
- Dégradation du suivi annuel des données relatives aux victimes ;
- Taux de gravité modifié : ne prend plus en compte que les tués ;
- Le nombre total d'accidents augmente de 4% en 2005 :
 - o Mulhouse : -11%
 - o Extérieur : + 32%
- La gravité, naturellement plus faible en zone urbaine (vitesse plus basse) est en baisse sur l'ensemble du territoire.
- Plus d'accidents impliquant des vélos que par le passé, surtout à Mulhouse. La part des accidents VL/Vélos est de 11,4% (6,8% en 2004). Aucun cycliste tué en 2005. Le nombre de cyclistes est en augmentation (difficile à chiffrer).
- Moins d'accidents impliquant des piétons que par le passé. 80 % des accidents VL/Piéton se situent à Mulhouse (idem période 1999-2004). Aucun piéton tué en 2004 et 2005.

Contact presse :
Pauline Moussalli
p.moussalli@sitram.net
03 89 43 16 56

Le Grand Rex – 33 avenue de Colmar
BP 73010 – 68061 Mulhouse cedex 03



les transports de l'agglomération mulhousienne

Dossier de Presse

Fréquentation du nouveau réseau tram & bus

- Enquête de novembre 2006 -





Préambule

La mise en service d'un tramway dans une agglomération implique pour tous un bouleversement complet de l'organisation des déplacements, et tout particulièrement pour les utilisateurs du réseau de transport en commun (TC).

Le lancement d'une ligne de tramway s'accompagne naturellement d'une réorganisation des lignes bus.

A Mulhouse, les 2 lignes de tramway ont été mises en service simultanément.

C'est donc l'ensemble du réseau qui a dû être repensé, et la grande majorité des clients a été concernée directement et immédiatement par cette opération.

Elle se traduit notamment par des nouvelles lignes et un nombre de correspondances qui augmente inévitablement. Par ailleurs, toute la numérotation des lignes s'est trouvée modifiée.

Le tracé des 2 lignes tramway présente des particularités, qui impactent directement la qualité ou le ressenti de la qualité des correspondances bus-tramway :

- Une ligne 1 « Gare <> Rattachement » courte, qui s'arrête au Nord et jusqu'en 2009, aux portes de la Ville.
- Une ligne 2 « Coteaux <> Nouveau Bassin », avec une branche Est très courte, et donc très proche du centre-ville.

La mise en service du tramway et du nouveau réseau s'est faite par étapes – un choix commercialement efficace qui a porté ses fruits - mais elle a toutefois été perturbée par des difficultés techniques pénalisantes sur :

- les temps de parcours, en raison des réglages progressifs du dispositif de priorité aux feux et signalisation ferroviaire,
- l'information dynamique des clients en station qui n'a pas été opérationnelle au lancement.

L'expérience des agglomérations qui se sont dotées d'un tramway montre qu'un nouveau réseau bus et tram mis en place n'atteint pas son niveau optimum dans les premiers mois : **la montée en charge observée dure entre 2 et 3 ans.**

Un temps qui s'explique par le nécessaire besoin de s'approprier le nouveau réseau, le comprendre, modifier ses habitudes. En parallèle, c'est en moyenne le temps nécessaire pour ajuster et/ou stabiliser l'offre.

Les comptages réalisés en novembre 2006, **après seulement 2 mois de service hiver**, n'indiquent donc **qu'un premier effet immédiat de « lancement »**, et avant montée en charge progressive.



La méthodologie de l'enquête de Novembre 2006

■ Quelles données comparer ?

Pendant plusieurs jours, des enquêteurs ont compté tous les voyageurs montant et descendant des véhicules des lignes régulières 1 à 30 (bus et tramway). **Ce dénombrement permet d'obtenir les « Voyages » ou « Montées ».**

En parallèle, près de 12 000 voyageurs ont été spécifiquement interrogés sur le nombre de correspondances effectuées pour réaliser leur trajet. **Cette donnée complémentaire permet de connaître le nombre de « déplacements » sur le réseau, un déplacement étant constitué (ou non) d'1 ou plusieurs voyages, intégrant donc des correspondances.**

La mise en service d'un tramway implique toujours une augmentation du nombre moyen des correspondances nécessaires pour réaliser un déplacement.

Pour comparer l'évolution de la fréquentation du réseau, c'est donc l'évolution du nombre de déplacements réalisés par nos clients qu'il y a lieu d'analyser.

■ Quelle est la situation de référence ?

Sur l'ancien réseau, le dernier comptage exhaustif datait de **2001, période de référence avant la mise en place du nouveau plan de circulation et avant le début des travaux de construction du tramway : le réseau était en offre pleine et en trafic maximal.**

2001 est la situation qui servira de base à toutes les comparaisons effectuées.

Entre 2003 et 2005, pendant la phase travaux, le trafic a fortement chuté sous le double effet des perturbations de la circulation et du déplacement des arrêts de bus, et de la diminution importante de l'offre kilométrique qui a été dégradée de 11% entre 2003 et 2005.

Les lignes à plus forte fréquence ont été les plus pénalisées par la baisse du nombre d'allers-retours :

- 20% sur la ligne 1 *Coteaux / Didenheim <> Illzach / Kingersheim*
- 18% sur la ligne 2 *Coteaux <> Illzach Modenheim*
- 22% sur la ligne 4 *Pfatsatt <> Riedisheim/Entremont*
- 15% sur la ligne 12 *Moenchsberg <> Cité Wagner*

La comparaison 2006/2001 ne rend donc pas compte de la baisse de fréquentation du réseau intervenue pendant la période travaux.



Nombre de montées par jour en novembre 2006

2 mois après la mise en service du nouveau réseau en fréquences « hiver », les comptages réalisés sur les lignes régulières 1 à 30 dénombrent :

83 000 voyages par jour sur les lignes régulières

- **sur le tramway :** 40 000 montées/jour (48% du total)
dont : 18 000 sur la ligne 1
22 000 sur la ligne 2
- **sur le bus :** 43 000 montées (52% du total)
dont :
 - 23% (soit près de 19 000 voyages) sur les lignes 11,15 et 16, qui sont les trois lignes traversant le centre-ville
 - 22% sur les autres lignes structurantes (lignes 10, 12, 14, 17, 18, 19 et 30)
 - 7% sur les lignes complémentaires (lignes 20 à 24)

En 2001, période d'offre et de fréquentation avant travaux, les comptages réalisés sur les lignes régulières de l'ancien réseau indiquaient 72 600 montées par jour

>> par rapport à 2001, les voyages ont progressé de + 14%

Nombre de déplacements par jour en novembre 2006

Sur la base des 11 911 enquêtes réalisées auprès d'un échantillon représentatif de voyageurs, le coefficient de correspondance permettant de passer des voyages aux déplacements a été déterminé : il est aujourd'hui de 1,35.

Il était en 2001 de 1,25.

Cette évolution est tout à fait conforme à celles constatées dans d'autres agglomérations dotées d'un tramway.

61 400 déplacements par sur les lignes régulières

En 2001, on dénombrait 58 200 déplacements sur les lignes régulières.

Ainsi, 2 mois après la mise en place du nouveau réseau en fréquences d'hiver, nous avons retrouvé et dépassé le niveau de fréquentation d'avant la période de travaux et de baisse d'offre.

>> par rapport à 2001, les déplacements ont progressé de + 5,47%

Ainsi, en novembre 2006, la fréquentation a déjà dépassé le niveau le plus haut de 2001 (après une forte baisse de 2003 à 2005).



Résultats des comptages par ligne et par jour

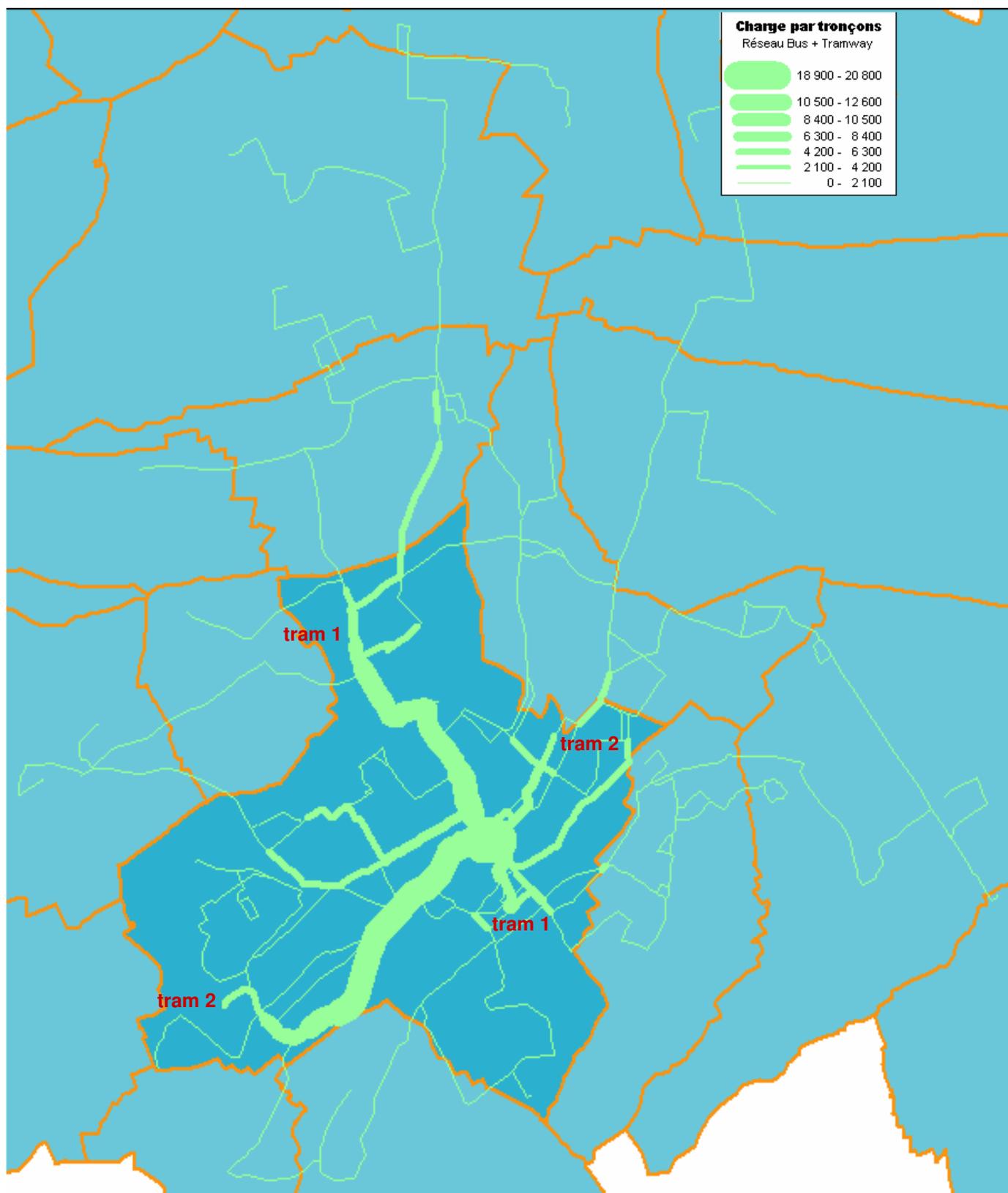
TRAFIC PAR LIGNE	Montées	Poids de la ligne
Ligne 1 Gare <> Rattachement	18 176	21,92%
Ligne 2 Coteaux <> Nouveau Bassin	21 773	26,26%
Ligne 10 Gare <> Austerlitz	4 402	5,31%
Ligne 11 Brustlein <> Austerlitz	7 732	9,32%
Ligne 12 Illzach Mairie <> Pfastatt Etang St Pierre	3 824	4,61%
Ligne 14 Gare <> Entremont	2 249	2,71%
Ligne 15 Brunstatt <> Les Fleurs / Espale	4 415	5,32%
Ligne 16 Osenbach <> Camus / Collines	6 522	7,87%
Ligne 17 La Bruyère <> Lutterbach Gare / Kleindorf	1 962	2,37%
Ligne 18 Gare <> Rixheim Chemin Vert	1 641	1,98%
Ligne 19 Wittenheim/Ruelisheim <> Rattachement	2 837	3,42%
Ligne 20 Lilas / Verdure <> Technopôle/Musées	1 486	1,79%
Ligne 21 Emile Muller <> Panorama	935	1,13%
Ligne 22 Kaligone <> Rotondes / Centre Nautique	1 294	1,56%
Ligne 23 Pôle 430 / Millepertuis <> Chevreuils	1 776	2,14%
Ligne 24 Battenheim <> Lefebvre	428	0,52%
Ligne 30 Emile Muller <> Gare	1 470	1,77%
TOTAL	82 922	100,0%

Le tramway :

- **Sur la ligne 1** : près des 2/3 des 18 000 montées de cette ligne se font sur 3 stations : Rattachement, Porte Jeune et Gare.
Entre Rattachement et Porte Jeune, l'occupation des rames est quasi constante : elle est essentiellement liée à la connexion des lignes de bus à Rattachement
- **Sur la ligne 2** : les stations Illberg et Université desservant le Campus et le P+tram représentent à elles seules près d'un quart des 22 000 montées de la ligne. Il en est de même pour la station Porte Jeune avec 5 500 montées par jour.

Serpentaire de charge du réseau

- Le tramway représente près de la moitié du trafic total du réseau
- Les extensions du tramway se dessinent au-delà de Rattachement et de Nouveau Bassin
- La ligne de bus diamétrale entre la rue de Bâle et l'avenue A. Briand et Brustlein est nette





Modes de déplacements et correspondances

Si les correspondances ont augmenté, leur évolution reste modérée : le maintien de lignes de bus à forte fréquence traversant le centre-ville a permis à un grand nombre de clients de conserver un accès direct au centre.

Sur le nouveau réseau bus & tramway :

- **68% des déplacements sur le réseau se font en trajets directs, sans correspondance :**
 - >> 30% sur tramway uniquement (dont 21% sur la ligne 2)
 - >> 38% sur bus uniquement
- **23% des déplacements combinent bus et tramway**
- **plus d'1 déplacement sur 2 (58%) intègre le tramway, en trajet direct ou avec correspondance**
- **seulement 3% des déplacements comportent plus d'une correspondance**

Les résultats essentiels à retenir, et qui sont conformes à l'expérience d'autres villes, sont les suivants :

- **Le tramway a déclenché des effets immédiats** : la fréquentation des zones directement desservies par le tramway est en hausse.
Exemples : l'Université (+60%), les Coteaux (+9%)
- **Les rabattements des lignes de bus sur le tramway sans augmentation nette de fréquence permettront au mieux de reconstituer à terme le trafic initial**
- **L'alliance de rabattement et d'augmentation de fréquence bus permet de faire progresser le trafic**
- **Les augmentations de fréquence bus avec liaisons maintenues au centre permettent de faire croître la fréquentation.**

Evolution des ventes et des recettes

- **Recettes** : évolution entre le dernier trimestre 2005 et le dernier trimestre 2006 :

>> + 9% de progression des recettes

- **Ventes** : évolution du nombre d'abonnements mensuels vendus entre le dernier trimestre 2005 et le dernier trimestre 2006 :

Campus (étudiants): + 15,8% (environ 1 800 abonnés)

Junior (collégiens, lycéens): - 1,7% (environ 9 500 abonnés)

Age d'Or (65 ans et +): - 3,3% (environ 550 abonnés)

Liberté (salariés, tout public): + 8,1% (environ 2 000 abonnés)

- **Parking + tramway : un succès croissant**

Les recettes enregistrées par les deux P + tram atteignent déjà près de 2% du total des recettes.

La fréquentation moyenne est de 7 000 voitures par mois (octobre 2006 à février 2007) :

- 4 000 pour P+tram Université
- 3 000 pour P+tram Nouveau Bassin



Conclusion

- Deux mois après le lancement du nouveau réseau bus & tramway en fréquences hiver, **la dynamique de progression est manifestement enclenchée.**
- Elle se construit de manière conforme au retour d'expérience sur les lancements de réseaux avec tramway dans d'autres agglomérations et se traduit par **un démarrage rapide du tramway, qui compte déjà 40 000 voyages par jour.** Ce résultat est particulièrement fort après 2 mois seulement de fonctionnement. Il devrait donc encore progresser dans les 2 ans qui viennent jusqu'à atteindre 46 à 48 000 montées jour.
- **Sur le bus, là où la fréquence a pu être augmentée, la réponse clientèle se produit déjà en retrouvant et dépassant le niveau initial de 2001.**

En complément, quelques mots sur la fraude :

L'enquête réalisée en novembre 2006 montre que la fraude est maîtrisée avec l'arrivée du tramway.

Le taux de fraude était de 10,4% en 2003. Il est de 9% en novembre 2006.

Bien qu'étant un mode de transport « ouvert », le tramway n'a pas inversé la tendance positive dans laquelle nous nous trouvons.