

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8 II

Projet de Transport en
Commun en Site Propre
intégral (TCSPi) du Grand
Annecy

Agglomération du Grand Annecy

Concertation préalable
du 30 Avril au 26 Juillet 2024

Valérie Dejour, Nicolas Le Méhauté, Marc Pascal

Date de remise du rapport, le 26 Août 2024



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable	5
Introduction	3
Le projet, objet de la concertation	3
A Responsable du projet : l'agglomération du Grand Annecy :	3
B Plans de situation du projet :	3
C Objectifs du projet selon le porteur de projet	4
D Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat	5
E Coût	8
F Contexte du projet	8
G Calendrier du projet	9
H Schéma décisionnel	9
La saisine de la CNDP	10
Garantir le droit à l'information et à la participation	11
Le travail préparatoire des garant.e.s	12
Les résultats de l'étude de contexte	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	13
Avis sur le déroulement de la concertation	19
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	19
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	21
Synthèse des arguments exprimés	3
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	3
A Opportunité du projet de Réseau Haute Mobilité (TCSPi)	3
B Sur les caractéristiques générales du projet	5
C Sur les caractéristiques du projet par axe	14
D La priorisation des axes fait débat	23
E Insertion du projet dans l'environnement et le tissu urbain	25
F Les alternatives ou variantes sur le périmètre du projet TCSPi/Réseau Haute Mobilité	30
G Inter-territorialité et bassins de mobilité	37
H Le projet, budget et coûts : un sujet qui « fait débat »	40
I Les conditions de réussite	42
J Sur la démarche de concertation : des attentes fortes pour la démarche engagée et pour la suite	46
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	48
Liste des annexes	52

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 26 août 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://jeparticipe.grandannecy.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public. La collectivité responsable du projet – la communauté d'agglomération du Grand Annecy - publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses propres soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation préalable

Le projet Réseau Haute Mobilité ou projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi) est porté par le **Grand Annecy**, agglomération regroupant 34 communes et 215.286 habitants dont la ville-centre représente 131.715 habitants. Ce projet propose un système de transport collectif de type **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** ou **Tramway** fonctionnant sur une voie qui lui est réservée sur l'intégralité de son parcours et proposant un niveau de service optimal (priorité sur le trafic automobile aux carrefours, capacité d'emport, confort, etc.) donc plus attractif et compétitif qu'un bus classique ou une voiture individuelle. D'une longueur globale comprise entre 31 et 38 km (selon les tracés en cours d'étude et/ou les variantes proposées), le réseau desservira 5 communes (Annecy, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt), ainsi que les grands pôles d'attractivité et générateurs de trafic de l'agglomération (centre-ville, gares d'Annecy, Université, hôpital, centres commerciaux, pôles d'activités comme les Glaisins et Vovray...). Selon le choix de mode de transport collectif retenu, la fourchette estimative des coûts globaux se situe entre 496 millions d'euros et 600 millions d'euros hors taxes si tous les axes sont en BHNS ; entre 581 millions d'euros et 715 millions d'euros hors taxes si l'axe 2 est en tramway et les axes 1 et 3 en BHNS.

Le projet s'inscrit dans un environnement contraint, caractérisé par une attractivité très importante du territoire (croissance démographique et touristique), des contraintes topographique (entre lac et montagnes) et économique (dynamique des entreprises, flux transfrontaliers, liaisons avec les stations de sports d'hiver...).

Il comporte **3 axes distincts décomposés en 5 branches** (Glaisins/Duingt/Seynod/Pringy/Epagny Metz-Tessy) dont 4 rayonnent à partir de la gare centrale d'Annecy.

La concertation préalable a mobilisé un public motivé dans le cadre de 30 événements. Elle était attendue.

Les principaux enseignements de la concertation sont riches pour le projet, sur plusieurs thématiques clefs, synthétisés ci-après :

A propos de l'**opportunité**, les débats mettent en évidence l'**urgence de réaliser** un projet TCSPi/Haute Mobilité du Grand Annecy. Le projet est reconnu comme ambitieux et nécessaire puisque tout le monde s'accorde sur le fait que le bassin annécien a pris plusieurs décennies de retard sur la maîtrise des questions de mobilité, laissant une place majeure à la voiture individuelle et générant, de ce fait, une pollution urbaine parmi les plus fortes de France. Mais certains publics jugent le projet insuffisant au regard de l'importance des enjeux. Les échanges ont mis en évidence des divergences parfois vives sur l'utilité d'un tel projet : au regard du coût jugé « trop » élevé, au regard des priorisations sur les mobilités (en premier lieu, renforcer le « tout vélo », penser à la sobriété des déplacements, élargir le réseau de transport actuel...). Certains groupes d'usagers, notamment associatifs estiment que l'objectif de **réduction des émissions de GES** (Gaz à effet de Serre) de 45% à l'horizon 2030 (Pacte pour le Climat 2021) ne sera pas atteint car le projet ne prévoit d'augmenter la part modale du transport collectif que de 6,5% à 10%. Si cette augmentation correspond déjà à un effort certain (+ 23%

de trafic dans les transports collectifs), elle ne leur paraît pas à la hauteur des enjeux. Enfin certains usagers demandent que le projet soit de suite plus ambitieux, en voyant « plus loin et plus large » : prolongation des axes, augmentation du nombre de pôles d'échanges multimodaux, choix du tramway en tant que mode supposé plus adapté que le BHNS, articulation accrue avec les autres réseaux et projets de mobilité dont ferroviaires...

La question des **variantes et alternatives** a été particulièrement débattue.

Plusieurs publics ont soulevé les problématiques et enjeux autour de **l'inter-territorialité** vers la Suisse, Albertville, Rumilly et les Aravis, de la gouvernance élargie à l'ensemble des acteurs de la mobilité (Etat, Région, département, collectivités voisines, SNCF...) et d'une vision à long terme de l'évolution des bassins de mobilité.

A l'échelle du Grand Annecy, des participants à la concertation ont mis en évidence le risque de **saturation de l'hyper-centre** du fait de la structure en étoile du réseau proposé alors qu'un objectif était de décongestionner cet hyper-centre. Des usagers et associations évoquent la nécessité que le nouveau réseau serve **une politique d'aménagement** plus équilibré de l'agglomération. Des propositions ont été formulées pour **développer le réseau périphérique** et pour préciser le rôle des **Pôles d'Echange Multimodal** et de leur offre de services afin d'en faire des outils de développement urbain.

Plusieurs associations ont défendu sur la rive Ouest, un projet de **tram-train jusqu'à Albertville**. Une proposition a été faite d'utiliser une partie de la plateforme de la voie verte comme tracé d'un éventuel tram. Les divergences sont importantes sur ce point, des riverains et élus de la rive Ouest préférant un BHNS supposé plus simple et plus rapide à mettre en œuvre pour désengorger la rive du lac entre Annecy et Duingt.

En dehors de l'axe 1 Glaisins-Duingt, le mode BHNS ou Tram a été peu débattu par le public, les usagers s'attachant à améliorer le tracé des différents axes; pour préférer la proposition la moins coûteuse (travaux et exploitation, délais de réalisation)... Lors de ces rencontres, les participants ont souvent eu comme principale préoccupation la faisabilité du système, pour qu'il réponde le plus efficacement possible aux usagers, en soulignant régulièrement l'importance des **dessertes** (secteurs les plus peuplés, centre hospitalier...). Les publics se sont exprimés pour que les **lignes transversales** soient intégrées au réseau et/ou pour que les prolongements des terminus soient réfléchis dès à présent.

Sur l'axe 2 Seynod-Pringy, la ville d'Annecy s'est positionnée favorable au tram, Epagny favorable au BHNS. Des associations proposent de modifier les axes 1 et 2 (Seynod-Les Glaisins au lieu de Seynod-Pringy et Duingt-Pringy au lieu de Duingt-Les Glaisins).

Concernant **les modalités d'insertion et d'aménagement urbain**, les usagers ont questionné la faisabilité des propositions du maître d'ouvrage du fait des contraintes, notamment dans les secteurs les plus urbanisés : voie unique, pistes cyclables, le « tourner à gauche », végétalisation, largeur des trottoirs, séparation des flux, éclairage, limitation des vitesses, sécurité, aménagements du tunnel de La Puya, devenir de l'immeuble et du parking situés à la sortie du tunnel... Les transformations du quartier de la gare centrale ont été souvent interrogées.

Pour autant, le projet est la plupart du temps vécu comme une réelle opportunité **d'améliorer la qualité du cadre de vie et l'environnement urbain**, avec des exigences exprimées sur le niveau de qualité et sur la coordination des acteurs en charge de la compétence transport et de la compétence urbanisme. Une vigilance particulière est apportée à l'image de l'Agglomération et la protection du lac.

Certains habitants demandent que soient pleinement pris en compte **les enjeux d'articulation du projet avec toutes les autres formes de mobilité** (réseau de transports collectifs interne au Grand Annecy mais aussi interurbain, régional et national, transports individuels, vélo, piétons etc.),.

Ont été également évoqués les enjeux de **préservation du foncier agricole** dans le secteur de Cap Périaz (PEM Seynod), à Duingt et aux Glaisins (PEM), de **protection des espaces naturels** (zone protégée du Marais de l'Enfer et plus globalement des rives du lac protégée par la loi Littoral), **d'expropriation ou risques d'expropriation** pour lesquels certains riverains étaient inquiets.

Le budget global du projet et son financement ont été des sujets très régulièrement abordés tout au long de la concertation. Les principaux questionnements concernent : un sentiment d'imprécision et des doutes sur la sincérité des chiffres annoncés, des craintes d'augmentation trop forte de la taxe foncière, une difficulté à comprendre les sources de financement et l'équilibre budgétaire annoncé, une crainte par certains acteurs économiques que le Versement Mobilité (contribution des entreprises) augmente trop et supplante l'effort des autres acteurs concernés, des inquiétudes sur les estimations

(aménagement du tunnel de La Puya, expropriations, coûts d'exploitation...). Une attente a été exprimée pour que l'argent public soit optimisé et « *bien utilisé* ».

Il ressort clairement que, pour les usagers, **les principales conditions de réussite** sont : un système de transport moderne et confortable ; une forte fréquence et son respect ; l'importance des interconnexions entre les lignes, entre les différents modes de transport, avec les territoires voisins ; une amplitude horaire très large (y compris dimanche et jours fériés) ; la possibilité de charger son vélo dans le bus ou le tram ; l'information des usagers à bord et en station ; une tarification incitative. C'est cette exigence de **haute qualité de l'offre de services**, qui contribuera, pour les usagers, à « changer de pratique » et « lâcher » la voiture individuelle. Des usagers rajoutent que la réussite du projet est conditionnée par la qualité des espaces urbains réhabilités ainsi que par des mesures d'accompagnement (contraintes imposées aux voitures, limitation de vitesse à 30 km/h sur toute l'agglomération, conseil individualisé aux citoyens...)

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponses suffisantes

1. Pour donner suite aux nombreux débats sur **l'opportunité et les alternatives**, il conviendrait que le Grand Anancy informe le plus rapidement possible des arbitrages qui auront lieu en conseil communautaire a priori en octobre : s'il souhaite ou non continuer à réaliser le projet du TCSPi (réseau Haute Mobilité), comment et pourquoi.
Nous invitons le maître d'ouvrage, au regard de la complexité du projet, **à être très clair, précis et pédagogique sur ses arbitrages et à communiquer de manière large sur ses décisions.**
2. La concertation a mis en évidence des interrogations récurrentes des publics sur **l'anticipation effective du Grand Anancy concernant les dynamiques d'évolution du territoire à court et moyen terme** (territoire de l'agglomération et territoires voisins), tant sur les plans de la croissance démographique, de l'urbanisme, des flux de fréquentation touristique, des effets de polarisation du territoire....
Il conviendrait que le Grand Anancy précise davantage comment le projet actuel prend en compte ces évolutions et ses impacts sur l'aménagement du territoire et l'environnement à moyen terme. Nous invitons l'Agglomération à intégrer dans sa réponse les travaux de rédaction en cours du SCOT et à montrer la cohérence globale de ces analyses au grand public
3. Au regard des nombreux débats autour des chiffres et des données présentées par le maître d'ouvrage durant la concertation, le Grand Anancy est invité à **préciser les niveaux de réduction des émissions de CO2 et les niveaux de report modal attendus/espérés** pour le projet global et pour chacune des 5 branches afin de mieux identifier les enjeux et impacts du projet.

4. Pour une meilleure compréhension **de la place du projet dans l'ensemble des politiques de mobilité** (en s'appuyant également sur le principe « Eviter-Réduire-Compenser ») et pour justifier de la pertinence et cohérence du projet, le Grand Annecy est invité à rappeler toutes les mesures prises par ailleurs pour éviter les déplacements, réduire la place de la voiture individuelle, et promouvoir la sobriété dans ce domaine (Plan Mobilité, PACET, ville du quart d'heure, Urbanisme...).

5. Pour mieux comprendre comment le futur réseau de TCSPi irriguera le territoire, le **maillage et l'articulation avec le réseau de lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales** doivent être davantage précisés, clarifiés et rendus lisibles et compréhensibles.

6. Compte tenu de la contestation des coûts moyens présentés par le Grand Annecy tout au long de la concertation sur les projets BHNS (16 M€/km) et Tram (26 M€/km), les garant.e.s demandent au maître d'ouvrage **d'objectiver davantage ces coûts et de donner de préférence des fourchettes plus représentatives de la diversité des secteurs** (selon le mode de transport BHNS ou tram), en rendant plus lisibles les surcoûts ou gains selon les contextes urbains, topographie, aléas.

7. Le Grand Annecy est invité à poursuivre **un travail de pédagogie et de clarification autour du financement de ce projet**. Les entreprises, salariés, acteurs locaux, usagers demandent à mieux comprendre comment est financé le projet et les engagements pris par la collectivité à court, moyen et long terme : répartition entre la taxe foncière et le Versement Mobilité, augmentation et étalement de la dette, capacité de son absorption par les finances locales, retombées socio-économiques pour les différents types d'acteurs à court, moyen et long terme et a contrario, le coût de l'inaction...

8. **Concernant l'axe 1**, sur le secteur entre la gare centrale d'Annecy et Duingt, le Grand Annecy est invité à démontrer de manière claire et sans ambiguïté comment le projet de BHNS avec une fréquence attendue de 12 minutes entre Duingt et le tunnel de la Puya **sera capable de répondre aux besoins des usagers en heure de pointe**.

La question de la prolongation de l'axe 1 vers les sources du Lac, dont il a été question avec l'hypothèse d'un PEM (pôle d'échange multimodal) à Doussard, demande également à être précisée en concertation avec le public. Au-delà des conditions d'aménagement du PEM proprement dit, le Grand Annecy devra pour cela expliquer comment seront prises en compte les contraintes techniques du tronçon Duingt-Doussard soulevées par certains participants à la concertation et les conséquences de ce prolongement éventuel sur le service de transport envisagé actuellement entre le tunnel de la Puya et Duingt (cadencement, fiabilité...).

9. Compte tenu de l'état des échanges sur le choix des modes et des débats autour de la stratégie à adopter pour répondre aux besoins de désengorgement à court terme et de long terme (accroissement des besoins de mobilité au-delà du périmètre du Grand Annecy), le porteur de projet est invité à **préciser comment il intègre concrètement l'évolutivité de l'aménagement pour faciliter une adaptation à l'évolution des besoins sur le moyen ou le long terme**. Certaines réponses ont été apportées lors de la concertation préalable (anticipation de la longueur de stations anticipant une possible mutation du BHNS en tramway). Toutefois cette stratégie globale demanderait à être précisée, complétée et rendue plus lisible pour le public.

Tableau des demandes de recommandations

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Les garant.e.s recommandent que la réponse du Grand Anancy au présent bilan, publiée deux mois après, fasse l'objet d'une **réunion publique de restitution**, portant notamment sur le choix ou non de continuer le projet, sur le choix des alternatives et sur les informations relatives aux études engagées.
2. Les garant.e.s recommandent que **le calcul du report modal attendu** pour le projet (globalement et par branches), soit reprecisé et clarifié de manière transparente et soit partagé avec les parties prenantes. Nous proposons d'associer le Forum des partenaires de la mobilité. Cette approche permettrait également de définir avec plus de précision les différentes caractéristiques du projet (branches, tracé, priorisation des travaux d'infrastructure, emplacement des pôles d'échanges multimodaux, modes de transport, offre de services, principales variantes ...) en fonction de leur contribution effective au report modal et à la réduction des gaz à effet de serre.
3. Le bilan carbone est un outil complémentaire qui est prévu dans la phase des études approfondies. Les garant.e.s recommandent d'intégrer dans son calcul **l'énergie grise consommées par les infrastructures, les services, la maintenance...**
Cette approche aurait, en effet, une dimension pédagogique forte en éclairant les usagers-habitants sur les externalités positives et négatives des transports collectifs.
4. Les garant.e.s invitent le maître d'ouvrage à mieux démontrer la manière dont les axes et branches du TSCPi ainsi que les lignes transversales et les Pôles d'Echanges Multimodaux vont **servir les objectifs d'un développement équilibré du territoire** (au regard de l'attractivité de l'hypercentre d'Anancy et du lac, de la croissance touristique, des liaisons avec les territoires voisins et du développement des communes périphériques...)
Cette recommandation permettrait de mieux mettre en lumière l'articulation et la cohérence entre mobilité et « aménagement du territoire » du Grand Anancy, afin d'anticiper voire de planifier les effets sur le long terme.
5. Les garant.e.s recommandent de **définir précisément et de manière concrète avec les usagers, quelles fonctions, usages et/ou services le Grand Anancy souhaite donner aux différents PEM** (pôle d'échange multimodal) prévus. Dans le même esprit que les recommandations précédentes, les garant.e.s soulignent que l'offre de services, souvent questionnée par les publics, pourrait être davantage en lien avec les attentes et besoins sociaux et sociétaux des usagers (accueil petite enfance, espaces co-working...).
6. Les **problématiques et enjeux autour de l'inter-territorialité** vers la Suisse, Albertville, Rumilly et les Aravis, de la gouvernance élargie à l'ensemble des acteurs de la mobilité (Etat, Région, département, collectivités voisines, SNCF...) et d'une vision à long terme de l'évolution des bassins de mobilité ont été très fréquemment débattus au cours de la concertation. Les publics ont souvent souligné l'absence dans la concertation de partenaires clefs comme la Région, l'Etat et le Département.
Les garant.e.s recommandent aux acteurs de la mobilité, notamment l'Etat, la Région, et le Département, de réévaluer la dynamique partenariale actuelle afin qu'elle réponde davantage à la réalité des bassins de mobilité d'aujourd'hui et de demain. Les garant.e.s encouragent ces acteurs et le Grand Anancy à impulser cette nouvelle dynamique.

-
-
7. Concernant les **terminus des lignes des axes 2 et 3**, les garant.e.s recommandent d'anticiper leur aménagement en intégrant dès à présent la question du prolongement des lignes évoqué par le public. Au regard des débats et contributions de la concertation les prolongements proposant les opportunités les plus intéressantes en matière de report modal correspondent au déplacement des terminus de ligne suivants :
- De Cap Périaz vers la sortie A41 Seynod sud
 - De la zone commerciale du Grand Epagny vers la Balme de Sillingy
-

8. Au regard des enjeux mis en évidence sur le territoire, les garant.e.s recommandent **d'intégrer la liaison SNCF Aix les Bains - Rumilly-Annecy-Pringy- Groisy- St Martin de Bellevue- La Roche sur Foron** (avec sa correspondance CEVA) dans la réflexion globale du réseau TCSPi/Haute Mobilité (services express régionaux métropolitains en discussion). Cette liaison contribuerait à mieux prendre en compte les évolutions du bassin d'emploi, à répondre aux besoins de nombreux habitants venant travailler sur Annecy (à l'ouest et au nord) et également à celles et ceux du Grand Annecy qui travaillent sur le Grand Genevois et la Suisse.
-

9. Pour faciliter l'utilisation du réseau du TCSPi/Haute Mobilité s'il se poursuit, les garant.e.s recommandent au maître d'ouvrage **de définir des mesures d'accompagnement**. Ces mesures pourraient s'articuler avec les dispositifs existants et/ou les programmes en cours, pour renforcer et/ou soutenir la cohérence des politiques autour de la mobilité (comme souvent questionnée par les publics). Elles répondraient à la demande régulièrement exprimée durant la concertation d'accompagner le « changement de pratiques ou de comportement ». Leur définition opérationnelle pourrait mobiliser largement le tissu associatif, les usagers et les acteurs socio-économiques.
-

10. Si le Grand Annecy décide de poursuivre son projet, une **concertation continue** sera organisée. Les garant.e.s recommandent au Grand Annecy d'organiser la concertation continue en veillant à :
- Capitaliser sur la concertation préalable et ses enseignements, y compris en termes de moyens, ressources internes au sein de l'Agglomération et de management global et transversal, interne et externe comme la collaboration avec l'Agence Ecomobilité ;
 - Réévaluer les outils et modalités de concertation déjà mis en place tels que le site Internet, le process de réponse aux questions, le rendu des comptes-rendus, etc., pour une organisation et animation de la démarche de concertation plus efficiente et opérationnelle au service de la participation de tous les publics ;
 - Privilégier des ateliers de « production et d'intelligence collective » pour favoriser le caractère participatif (et non « descendant ») de la concertation et rendre davantage accessible le projet (concrétisation et opérationnalité) ;
 - Poursuivre l'expérience des rencontres avec la maison mobile pour aller en proximité et sur les lieux du quotidien des usagers, en capitalisant aussi sur le partenariat avec l'Agence Ecomobilité. Nous invitons le Grand Annecy à ne pas sous-estimer l'importance d'une présence technique lors de ces rencontres ;
 - Répondre aux différentes propositions (parfois très concrètes) formulées par les usagers et collectivités lors de la concertation préalable pour optimiser le projet global et donner une place à une « co-construction » du projet ;
 - Renforcer la collaboration technique notamment entre Annecy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Annecy ;
 - Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation.
-

Introduction

Le projet, objet de la concertation

A Responsable du projet : l'agglomération du Grand Annecy :



L'Agglomération du Grand Annecy est un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), né en 2017 de la fusion de 5 intercommunalités du Bassin annecien. Elle compte 34 communes pour 215 000 habitants sur un territoire de 539 km². Le Grand Annecy est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire au sens de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Il planifie et organise l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité sur son domaine de compétence (le réseau de bus de la SIBRA, les services de vélos Vélonexy, le réseau cyclable, le transport scolaire, les mobilités saisonnières, etc.). En tant que Maître d'Ouvrage, il pilote, conçoit, coordonne et réalise le projet de TCSPi. C'est lui qui organise les concertations réglementaires et continues dédiées au projet.

Source : Dossier de concertation du Grand Annecy

A l'issue de la concertation préalable, l'Agglomération du Grand Annecy décidera de poursuivre ou non son projet.

B Plans de situation du projet :

Le projet de TCSPi du Grand Annecy porte sur la réalisation d'un système de transport collectif d'une longueur globale comprise entre 31 et 38 km et desservant cinq communes de l'agglomération (Annecy, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt), ainsi que les grands pôles d'attractivité et générateurs de trafic de l'agglomération (centre-ville et gares d'Annecy, campus, principaux centres commerciaux, parcs d'activités, etc.). Il comporte 3 axes distincts décomposés en 5 branches rayonnant à partir de la gare d'Annecy :

Axe 1 :

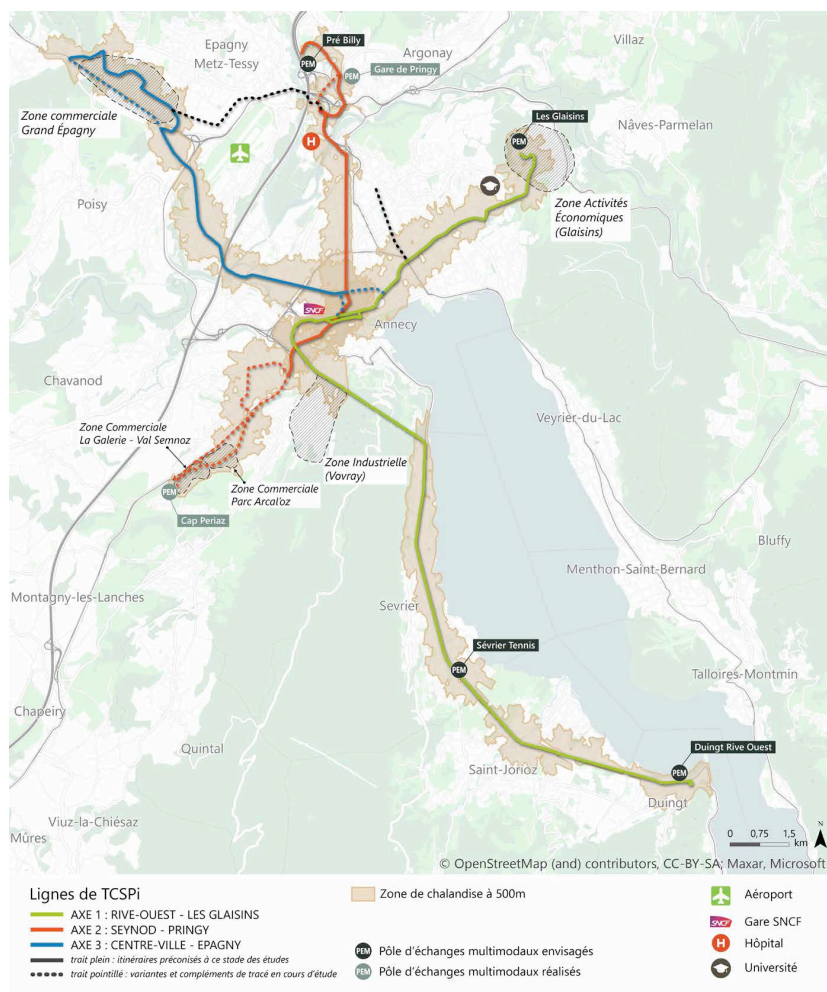
- Branche Duingt (Rive Ouest) - Centre-ville d'Annecy
- Branche Centre-ville d'Annecy - Annecy-le-Vieux (Glaisins)

Axe 2 :

- Branche Seynod - Centre-ville d'Annecy
- Branche Centre-ville d'Annecy - Centre-ville de Pringy

Axe 3 :

- Branche Centre-ville d'Annecy - Epagny Metz-Tessy



Source : Dossier de concertation du Grand Anney

C Objectifs du projet selon le porteur de projet

Par Réseau Haute Mobilité ou projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi), le Grand Anney imagine un système de transport collectif de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou tramway fonctionnant sur une voie qui lui est réservée sur l'intégralité de son parcours et proposant un niveau de service optimal (capacité d'emport, confort, etc.), donc plus attractif et compétitif qu'un bus classique ou une voiture individuelle.

Le projet de TCSPi projeté vise :

- Une circulation en site propre sur l'intégralité de son parcours pour améliorer et garantir les temps de parcours ;
- Une fréquence de passage élevée de 6 à 12 minutes en heures de pointe sur l'essentiel de son parcours ;
- Un cadencement plutôt que des horaires fixes : seule la fréquence est fixée, ce qui est plus agréable pour l'utilisateur qui connaît le temps d'attente moyen ;
- Des amplitudes horaires augmentées pour répondre aux besoins de mobilité ;
- Une priorité de passage aux carrefours permettant de limiter l'attente et d'augmenter la performance du service ;
- Un matériel moderne et confortable, d'une grande capacité et faiblement émetteur de gaz à effet de serre ;

- Une attention particulière portée sur la qualité paysagère du projet avec la création, dès que possible, de bandes végétalisées, et la plantation d'arbres ;
- Des interconnexions facilitées avec le reste du réseau, les infrastructures et services de mobilité.

D Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

- **Caractéristique du projet**

Les éléments clefs par axe sont les suivants :

Axe 1 rive ouest – les Glaisins :

- Longueur : entre 15,5 et 17,5 km, dont 9,5 à 10 km entre Duingt et la gare d'Annecy et 6 à 7,5 km entre la gare et les Glaisins en fonction des variantes et des compléments de trace en cours d'étude
- Fréquence maximum en heure de pointe : 6 minutes entre les Glaisins et le tunnel de la Puya, 12 minutes entre le tunnel de la Puya et Duingt
- Nombre de stations envisagées : 29 dont 3 communes avec l'axe 2 (18 stations entre Duingt et la gare d'Annecy, 11 stations entre la gare et les Glaisins)
- Nombre de voyageurs attendus par jour : entre 15 000 et 17 000 (entre 7 000 et 8 000 sur la branche Duingt-Gare et entre 8 000 et 9 000 sur la branche Gare-Les Glaisins)
- Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service : 47 000 environ
- Temps de parcours terminus a terminus : environ 54 minutes (montée et descente comprises), dont 34 minutes entre Duingt et la gare d' Annecy et 20 minutes entre la gare et les Glaisins

Axe 2 Seynod – Pringy :

- Longueur : entre 8,5 et 11,5 km, dont 4 à 5 km entre Seynod et la gare d'Annecy et 4,5 à 6,5 km entre la gare et Pringy en fonction des variantes et des compléments de tracé en cours d'étude
- Fréquence maximum en heure de pointe : 6 minutes
- Nombre de stations envisagées : 24 dont 3 stations communes avec l'axe 1 (11 stations entre Seynod et la gare d'Annecy et 13 stations entre la gare et Pringy)
- Nombre de voyageurs attendus par jour : entre 25 000 et 27 000 (entre 11 000 et 12 000 sur la branche Pringy-Gare et entre 14 000 et 15 000 sur la branche Gare-Seynod)
- Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service (entre 2030 et 2040) : 73 500 environ
- Temps de parcours terminus a terminus : environ 35 minutes (montée et descente comprises), dont 15 minutes entre Seynod et la gare d'Annecy et 20 minutes entre la gare et Pringy

Axe 3 centre-ville – Epagny :

- Longueur : entre 7 km et 8,5 km en fonction des variantes et des compléments de trace en cours d'étude
- Fréquence maximum en heure de pointe : 6 minutes
- Nombre de stations envisagées : 17 dont une station commune avec l'axe 1 et l'axe 2
- Nombre de voyageurs attendus par jour : entre 8 000 et 9 000
- Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service (entre 2030 et 2040) : 59 000 environ
- Temps de parcours terminus à terminus : environ 27 minutes (montée et descente comprises)

- **Le projet soumis à la concertation préalable par le Grand Annecy :**

Le Conseil Communautaire du Grand Annecy a validé le 27 janvier 2022 le principe de réalisation des 5 branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral mais aussi les étapes à venir :

- Le choix de réaliser en premier et en mode BHNS l'axe Rive Ouest - Les Glaisins ;
- Le lancement des études préliminaires sur le mode BHNS sur l'ensemble des branches, mais également sur le mode tramway pour les branches Seynod et Pringy, ainsi que sur la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée jusqu'au site de Vovray ;
- La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation de la concertation réglementaire ;
- Un engagement de 300 millions d'euros pour démarrer les études et travaux sur le mandat 2020-2026.

- **Alternatives et questions mises à la concertation par le porteur du projet**

D'après le dossier de concertation, le Grand Annecy s'est fixé pour objectifs de :

- Présenter globalement le projet au grand public, pour l'ensemble des axes et branches, secteurs traversés et dans toutes ses caractéristiques, au regard de l'avancement des études, des choix et grandes orientations prises et répondre à toutes les interrogations pour l'éclairer et recueillir ses avis, ses contributions et ses attentes.
- Débattre de l'opportunité du projet, de ses objectifs et principales caractéristiques (plan d'ensemble, certains tracés, niveau de service attendu, coût du projet, etc.), des alternatives possibles de sa non réalisation, de ses impacts environnementaux, socio-économiques, de ses effets sur l'aménagement du territoire, etc.
- Enrichir le projet avec les habitants et les usagers, en interrogeant ses besoins et attentes sur différentes thématiques spécifiques en fonction des axes et des secteurs traversés : aménagements urbains et paysagers, accessibilité, principes d'insertion, positionnement de certaines stations, intermodalité et interfaces à imaginer avec les territoires voisins, etc.
- Affiner ses orientations stratégiques pour la poursuite et la mise en œuvre du projet.

Il était prévu que plusieurs thématiques générales soient abordées pendant la concertation, notamment :

- *Le projet, tel que présenté globalement, vous paraît-il répondre aux défis de mobilités d'aujourd'hui et de demain sur le territoire du Grand Annecy ?*
- *Quelles sont selon vous les conditions de réussite de ce projet ?*
- *Quelles sont vos attentes en matière de qualité de service ?*
- *Quelles insertions urbaines et quels aménagements paysagers retenir sur l'ensemble du tracé ?*
- *Comment partager l'espace avec les autres fonctions assurées sur la voirie (trottoirs, bandes cyclables, verdissement, etc.) ?*
- *Comment optimiser l'attractivité et l'accessibilité du projet de TCSPi ?*
- *Quelle offre de service proposer dans les stations et à bord du TCSPi ?*
- *Quelles sont les conditions de réussite de l'intermodalité ?*
- *Quelle articulation du projet de TCSPi avec les territoires voisins ?*

Le Grand Anancy adresse ainsi au public l'ensemble des questions suivantes, portant sur le projet dans sa globalité ou sur des axes particuliers :



Les sujets de la concertation sur l'ensemble des axes et branches du projet :

Débattons de l'opportunité du projet !

Quel niveau de service à bord et dans les stations ?

L'arrivée d'un nouveau transport en commun est une opportunité pour questionner et prioriser les services à bord et dans les stations : systèmes de paiement, écrans d'information, confort et accessibilité, accès Wi-Fi. Discutons-en !

Quelles sont vos préconisations pour l'emplacement des stations ?

Les études en cours proposent un nombre de stations et un positionnement possible. Tout reste cependant à préciser, et ce sujet sera évoqué au cours de la concertation pour affiner le projet !

Quelles sont vos priorités pour les espaces publics renouvelés ?

L'agglomération du Grand Anancy vous sollicitera dans le cadre de cette concertation préalable sur vos attentes en matière d'aménagement complémentaire au projet

Quels aménagements paysagers ?

L'insertion du TCSPi suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants tels que les rues, carrefours, places de stationnement ou alignements d'arbres. Elle suppose ainsi des compromis. La concertation préalable doit aider à identifier les attentes et points de vigilance pour les habitants et acteurs locaux

L'intermodalité est l'une des clés de succès et de réussite d'un tel projet de transports.

Il s'agit de pouvoir connecter le plus efficacement possible le TCSPi avec vos autres modes : train, bus classiques, car, vélo, voiture, etc.

- Comment optimiser les tracés et les aménagements pour favoriser l'intermodalité ?
- Comment articuler les offres de mobilité avec celles des territoires voisins ?
- Comment répondre à certains besoins spécifiques locaux (touristiques par exemple) ?
- Quels services dans les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ?

Localement, lors des réunions et ateliers se déroulant à Anancy : comment organiser et optimiser l'intermodalité dans le quartier gare d'Anancy ?

Quelles améliorations et changements pour les cyclistes ?

La concertation préalable pourra permettre d'identifier les lieux ou secteurs ciblés par le projet et les potentiels d'intermodalité cyclable.

Les moyens d'améliorer les conditions de développement de circulations cyclables et leur lien avec le TCSPi (intermodalité, sécurité etc.) pourront être discutés lors de la concertation, notamment à travers les ateliers d'expertise d'usage.

Quels aménagements pour les personnes à mobilité réduite ?

La concertation pourra permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'améliorer le projet en identifiant les lieux ou secteurs avec des besoins spécifiques à travers les ateliers d'expertise d'usage. Parlons-en en concertation !

Quel partage des modes sur l'espace public ?

Comme pour de nombreux autres transports urbains, la voirie n'est parfois pas suffisamment large pour accueillir des voies réservées et maintenir les usages qui existaient jusqu'à alors. Nous vous écouterons sur l'opportunité de redistribuer l'espace public du quartier au service d'une meilleure qualité de vie.

Trottoirs, bandes cyclables, verdissement, etc. Comment partager l'espace avec les autres fonctions assurées sur la voirie ?



Par axe et par branche, lors des réunions publiques, ateliers et visites dédiées (pour consulter le calendrier des rencontres locales et s'inscrire : jeparticipe.grandanecy.fr)

Débattons de l'opportunité de chaque axe !

Axe 1 : Quel aménagement possible pour le tunnel de la Puya ?

Cette thématique du passage par le tunnel de la Puya fera l'objet d'un temps dédié lors de l'atelier de la rive ouest. Nous pourrons discuter de l'aménagement proposé en concertation !

Axe 1 : Quelle articulation possible avec les offres de transport en commun de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy ?

L'articulation des transports en commun entre la Communauté de Communes Sources du Lac d'Annecy et le Grand Annecy fera l'objet d'un temps d'échange durant la concertation !

Axe 1 : Les Pôles d'Echanges Multimodaux à Sevrier et Duingt vous semblent-ils adaptés pour connecter les territoires voisins ?

Utiliserez-vous ces pôles d'échanges, par exemple pour stationner votre voiture à Duingt et emprunter le transport en commun ? Sous quelles conditions ? Quels sont les services attendus ?

Axe 1 : Quels objectifs pour le PEM des Glaisins ?

Que peut-on proposer pour optimiser l'intermodalité et l'accessibilité depuis l'extérieur ?

Axe 1 : Comment favoriser l'attractivité des commerces dans un nouveau contexte de mobilité ?

Axe 2 : Quel mode de transport ?

Pour l'axe 2, le choix n'est pas fait et la concertation devrait amener des arguments en faveur de l'un ou l'autre mode pour alimenter les études à venir et éclairer le choix futur du Grand Annecy. Parlons-en en concertation !

Axe 2 : Faut-il passer par l'avenue d'Aix-les-Bains ou par le Boulevard Costa de Beauregard et l'avenue de Champ Fleuri ?

La concertation pourra éclairer le Grand Annecy sur la variante à privilégier.

Axe 2 : Comment assurer une bonne desserte du secteur de l'hôpital ?

Axe 3 : Faut-il prolonger le TCSPi depuis le centre commercial d'Epagny en direction de l'hôpital ?

Parlons-en en concertation !

Axe 3 : Faut-il prolonger l'axe 3 jusqu'au quartier du Parmelan voire Novel-Teppes ou réaliser son terminus au centre-ville d'Annecy ?

La concertation pourra éclairer le Grand Annecy sur la variante à privilégier.

Source : Dossier de concertation du Grand Annecy

E Coût

Selon le choix de mode de transport collectif retenu, la fourchette estimative des coûts est la suivante :

- Entre 496 millions d'euros et 600 millions d'euros hors taxes si tous les axes sont en BHNS.
- Entre 581 millions d'euros et 715 millions d'euros hors taxes si l'axe 2 est en tramway et les axes 1 et 3 en BHNS.

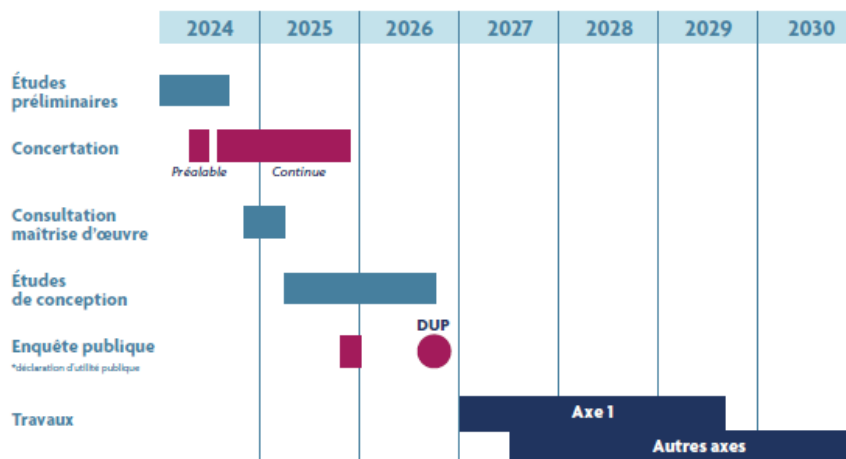
F Contexte du projet

Plusieurs éléments de contexte sont nécessaires pour la bonne compréhension du projet :

- Le Grand Annecy connaît depuis plusieurs décennies une croissance économique et touristique hors norme. Ce dynamisme a généré une croissance démographique très importante qui, associée à un coût de la vie élevé et à une géographie particulière (lac et montagnes), induit un nombre de déplacements exponentiel et un allongement des temps de parcours, avec pour corollaire des risques pour l'environnement et la santé de sa population.

- Le projet de TCSPi fait suite à l'abandon par les élus du Grand Anancy du volet routier du projet LOLA en 2020, constatant que le projet du tunnel sous le Semnoz ne répondait pas aux attentes des habitants. Cette concertation avait confirmé le besoin d'un plan de déplacement multimodal cohérent, permettant l'essor d'une offre de transport collectif performante, un usage plus raisonné de la voiture particulière et des solutions de mobilité douce, avec en toile de fond l'objectif d'apaisement du territoire par le développement d'une mobilité décarbonée. La concertation portant sur le projet LOLA avait donné lieu à un certain nombre de propositions alternatives portées à l'époque par des acteurs associatifs. Le projet de TCSPi du Grand Anancy et les alternatives défendues aujourd'hui par certaines associations sont pour une grande part issus des solutions qui ont émergé dans le débat à ce moment.
- Plus récemment, la démarche « Imagine le Grand Anancy » a confirmé le besoin d'apaiser le territoire, d'améliorer la qualité de vie des Grands Annéciens et de préserver leur cadre de vie, par la mise en oeuvre urgente de politiques publiques adaptées axées notamment sur l'amélioration de l'offre de mobilité.
- Le Grand Anancy pilote un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), appelé "Un Pacte pour le Climat", présente un objectif de réduction de 55% des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) pour 2030, en s'appuyant notamment sur le changement de nos modes de déplacement du quotidien, pour que chaque habitant ou visiteur pense "transports collectifs et mobilités actives" avant d'avoir recours à la voiture individuelle.
- La volonté des habitants et des élus est d'organiser le territoire en s'appuyant sur le principe d'une agglomération "archipel", d'une "ville du quart d'heure" (permet de satisfaire, à moins de 15 mn à pied du domicile, les besoins essentiels), fondé sur une armature urbaine solide, hiérarchisée et des infrastructures de mobilité performantes. La diversité du territoire (paysages, villages, villes) et la qualité de vie seront préservées, tout en limitant l'étalement urbain.

G Calendrier du projet



Source : Dossier de concertation du Grand Anancy

H Schéma décisionnel

Suite à la concertation préalable, l'Agglomération du Grand Anancy décidera ou non de poursuivre le projet de TCSPi. Dans le cas où il confirme la poursuite du projet, une concertation continue réglementaire sera mise en place jusqu'au démarrage de l'enquête publique. Cette concertation continue devra permettre notamment de débattre plus finement de l'insertion et des aménagements secteur par secteur.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le projet tel que proposé par le Grand Anancy à la concertation préalable intervient après la réalisation de trois études d'opportunité et pré-opérationnelles et d'un processus de décision qui a conduit le 27 janvier 2022 le porteur de projet à retenir certaines options et en abandonner d'autres. La concertation avec le public, dans un cadre garanti par la CNDP, intervient après cette décision et après un temps de poursuite des études destinées à préciser les modalités d'insertion des axes de transport collectif à mettre en oeuvre.

- **Décision d'organiser une concertation**

L'Agglomération du Grand Anancy a saisi la Commission Nationale du Debat Public (CNDP) le 24 mars 2023 pour l'accompagner dans le processus de concertation autour du projet de Transport Collectif en Site Propre Integral (TCSPI) dont elle est maître d'ouvrage. Cette saisine, qui porte sur le projet global de TCSPI (axes, branches et modes de transport envisagés), se fonde sur les articles L.121-8 II et R. 121-2 (categorie 1c) du code de l'Environnement, portant sur la creation de lignes ferroviaires d'un cout supérieur à 230 M€.

Suite à l'examen du projet en séance du 5 avril 2023, la CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable du public sous l'égide de deux garants, Valerie Dejour et Nicolas Le Méhauté, qui ont reçu une lettre de mission le 20 avril 2023. Un troisième garant, Marc Pascal, a été nommé sur le projet le 6 mars 2024. Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage (Grand Anancy).

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet pour publication également sur leur site de la participation, publié officiellement par la CNDP et accessible à tous les acteurs.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la lettre de mission adressée aux garant.e.s demandait de prendre en compte les questions suivantes :

- À quels besoins ce projet répond-t-il ? La participation doit être ouverte sur les alternatives possibles et expliciter le rejet des alternatives qui ont été étudiées antérieurement ;
- L'intermodalité prévue en interne avec la transformation du réseau de bus actuel, et celle prévue en externe pour favoriser la desserte des espaces périphériques au Grand Anecy ;
- Le traitement de certains points, en particulier des ouvrages d'art : (tunnel existant de la Puya...) ;
- Les impacts à prévoir en matière d'expropriations dans un contexte foncier souvent contraint ;
- Les impacts des travaux sur la mobilité (étroitesse de certains axes), la présentation chiffrée du report modal (nombre de voyageurs attendus ; gain de temps et bénéfice en émission de gaz à effet de serre).

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, si le porteur de projet maintient son projet, une concertation dite continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

En vue de préparer les modalités d'information et de participation du public, les garant.e.s ont conduit dans un premier temps une étude de contexte via la rencontre d'acteurs du territoire afin d'appréhender les principaux enjeux socio-économiques et environnementaux.

A l'issue de ces rencontres, des **préconisations ont pu être posées et communiquées** à l'Agglomération du Grand Annecy, maître d'ouvrage du projet de TCSPi et responsable de la mise en place de la concertation, afin de rendre le droit à l'information et la participation effectifs.

Les résultats de l'étude de contexte

Entre leur nomination en avril 2023 et fin décembre 2023, les garant.e.s ont rencontré près de 50 personnes ressources – élus (COPIIL du Grand Annecy, communes du Grand Annecy, communautés de communes en proximité, Département...), chambres consulaires, acteurs économiques, Université Savoie Mont Blanc, Centre hospitalier, association de commerçants, associations environnementales, professionnels et citoyens.

L'étude de contexte des garant.e.s (qui n'est pas publiée et reste un document de travail amont interne à la CNDP) a permis de confirmer les différents **enjeux du projet** :

- La compréhension du projet par les acteurs locaux, le niveau d'information et d'acceptation : une demande d'explicitier clairement et de manière pédagogique le projet dans son ensemble (vision globale), les choix effectués et la temporalité des différentes phases ;
- Des demandes de cohérence et d'articulations entre les plans de mobilités et les différents dispositifs et programmes mis en place ;
- Le contexte politique tendu entre l'agglomération et la ville d'Annecy au moment de la préparation de la concertation (conflit politique, polarisation des débats, insuffisante communication autour du projet, manque de visibilité...) ;
- Autour de la ville d'Annecy et donc sur le périmètre de l'Agglomération, une récente fusion de communes dont l'organisation n'est pas complètement stabilisée ;
- Une montée des tensions sur les questions de mobilité reconnue par toutes et tous comme un enjeu central pour le bassin de vie du Grand Annecy à court, moyen et long terme :
 - o Le retard pris par l'agglomération depuis plus de vingt ans sur ces questions de mobilité, qui pèse lourdement aujourd'hui sur le territoire et les décisions,
 - o La très forte attractivité démographique, économique, touristique,
 - o Un territoire contraint géographiquement (lac et montagnes) avec des embouteillages quotidiens aggravés par la fréquentation touristique,
 - o La desserte de la 1ère couronne de l'Agglomération avec un point névralgique sur le centre hospitalier, au regard des flux existant,
 - o Des chiffres de pollution de plus en plus alarmants pour la santé publique (Annecy est identifiée parmi les quatre villes les plus polluées de la Région Auvergne Rhône-Alpes),
 - o Le projet LOLA (projet Liaison Ouest Lac d'Annecy) qui proposait un tunnel routier sous le massif Semnoz, abandonné suite aux critiques et contestation rencontrées reste dans les mémoires et comme projet repoussoir,
 - o La nécessité de requestionner le « tout voiture individuelle » et de changer le modèle de mobilité,
- La cohésion sociale et territoriale sur un territoire hétérogène avec en regard la question de l'intermodalité : Une vision plus large pour répondre à des besoins de transports en commun auprès des personnes plus éloignées, afin de limiter l'entrée automobile sur l'agglomération (en lien avec le prix du foncier et du logement qui éloignent de nombreuses populations) ; les pôles d'échanges multimodaux et de rabattement devront être en cohérence avec l'entrée d'autoroute pour ne pas

oublier les flux entre la 2ème et la 1ère couronne et améliorer en même temps la desserte et les pôles d'échanges multimodaux ;

- Des secteurs de l'agglomération « à ne pas oublier » avec un enjeu de desserte de la 1ère couronne au regard des flux déjà existants : Point jugé névralgique sur le centre hospitalier, le parc d'activités des Glaisins, le campus universitaire, les centres commerciaux... ;
- Un questionnement de l'organisation radiale du réseau proposé par le TCSPi à partir de la gare d'Annecy et une proposition de s'appuyer sur l'Agence écomobilité (Société Publique Locale sur la Savoie et Haute Savoie), qui a une bonne vision sur tout le territoire ;
- Des attentes fortes pour une offre de transport de qualité ;
- Des interrogations sur le périmètre : Où le projet s'arrête-t-il et qu'est-ce qui sera débattu avec les territoires limitrophes ?
- Des attentes pour une concertation constructive qui prend en considération les différentes parties prenantes et publics avec des rencontres qui vont vers les habitants :
 - o Des déceptions voire des frustrations sur les démarches participatives engagées et/ou en cours de la ville d'Annecy et/ou du Grand Annecy,
 - o Un besoin de clarté de la communication sur tous ces programmes, projets et dispositifs,
 - o Des craintes également exprimées que la concertation allonge les délais de réalisation du projet,
 - o Au-delà des délais mêmes de la concertation, une appréhension que la concertation rouvre des débats qui ont été tranchés politiquement et que cela engendre du retard sur la réalisation du projet,
 - o Des inquiétudes également que la concertation vienne complexifier la conduite du projet,
 - o Une demande de pédagogie sur « à quoi doit servir le projet ? à quoi il ressemblera à la fin ? » et des exemples concrets à donner à voir au public, notamment sur les modes proposés (BHNS et TRAM).

Sur ces différents enjeux :

- Nous avons échangé pour que nos remarques et demandes de compléments soient prises en compte dans le dossier de concertation (points réguliers) ;
- **Nous avons souligné la nécessité d'un management de projet à la hauteur des enjeux de la concertation et de l'ambition politique affirmée autour du projet ;**
- Un Comité de Pilotage, en notre présence et à notre demande, s'est tenu en février 2024 et a permis de **reposer les priorités et d'échanger sur les points de vigilance des garant.e.s.**

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Les modalités de la concertation ont été travaillées suffisamment en amont et de manière étroite entre les équipes du Grand Annecy et les garant.e.s.

Les garant.e.s ont largement insisté sur :

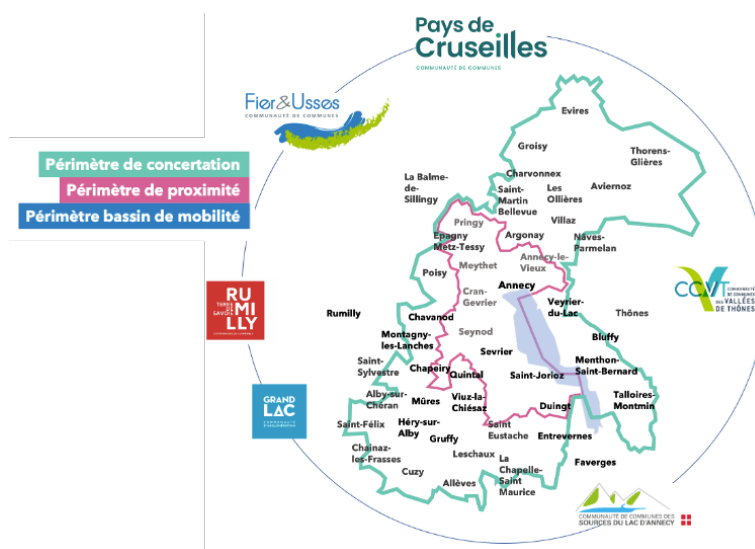
- L'historique à rappeler dont la concertation autour du projet LOLA ,
- Les différents périmètres de la concertation à prendre en considération. Au cours des mois d'élaboration du dossier de concertation et des modalités de la concertation avec le maître d'ouvrage, le périmètre a été à plusieurs reprises discuté, précisé, puis validé au dernier COPIL du 12/12/2023. L'enjeu était de ne pas limiter la concertation aux limites administratives du Grand Annecy qui ne correspondent pas au bassin de vie réel des habitants du territoire ni aux bassins de mobilités : vers Faverges voire Albertville, vers Sillingy, vers Rumilly...
- L'équilibre territorial à trouver sur un projet aussi ambitieux,

- La nécessité d'aller vers tous les publics : de là est née l'idée de la « maison mobile » qui s'est déplacée sur le territoire,
- Des rencontres plurielles : Forum de lancement, réunions publiques, ateliers territorialisés dits « d'expertises d'usages », conférence débat sur le campus... La visite exploratoire du tunnel de La Puya finalement a dû être abandonnée par mesure de sécurité (tunnel à consolider car risque d'écroulement).
- Les alternatives du projet et la clarification des sujets mis au débat,
- Le process interne au Grand Anancy pour répondre à toutes les questions mises sur le site Internet dans des délais suffisamment acceptables (point qui n'a été effectivement clarifié qu'au démarrage de la concertation).
- ...

• Le calendrier et le périmètre de la concertation

Les garant.e.s ont demandé une durée de concertation préalable sur 3 mois, eu égard à l'ampleur du projet et une prise en compte de trois échelles de concertation :

- **3 mois** de concertation **du 29 Avril 2024 jusqu'au 26 Juillet 2024** dont une période pendant l'été permettant éventuellement aux touristes de s'exprimer,
- **3 périmètres** de concertation.



• Le dossier de concertation

Le dossier de concertation de 120 pages intègre un lexique et des annexes techniques de 20 pages. C'est un dossier important. La préparation et son élaboration proprement dite ont été longues (près de 10 mois) et par moment fastidieuses, au regard du process interne de décision et de la nécessité de rendre ce dossier le plus pédagogique et accessible possible.

Toutes les remarques suggérées par les garant.e.s pour améliorer le dossier de concertation ont été prises en compte, grâce notamment à l'organisation de points réguliers entre garant.e.s et équipe technique du Grand Anancy.

Plusieurs ajustements ont été demandés par les garant.e.s, parmi lesquels :

- La création d'une annexe technique pour faciliter la lecture du dossier tout en permettant d'explicitier les questions d'insertion d'un BHSN et d'un TRAM et leur comparaison. Les schémas alourdisaient la lecture du dossier de concertation déjà important. Pour autant les garant.e.s ont jugé ces éléments essentiels pour aider à la compréhension des propositions mises à la concertation ;
- Les annexes distinguent ainsi : Les principes de l'insertion urbaine (approche globale) puis les principes d'insertion par axe et par secteur ;

- **Une page internet dédiée à la concertation et une adresse de messagerie spécifique**

La page internet dédiée à la concertation est <https://jeparticipe.grandannecy.fr/>.

L'adresse de messagerie tcspi@grandannecy.fr

Le Grand Annecy a fait le choix de ne pas créer de site dédié et de s'appuyer sur la plateforme déjà existante « jeparticipe ».

Sur cette page spécifique au projet « Réseau Haute Mobilité », se trouvent plusieurs onglets intégrant :

- Une présentation du projet découpée en différentes parties : Les acteurs du projet, le contexte, le projet, le site, les ressources nécessaires au projet, les éventuelles variantes aux tracés, le calendrier, les études, les retombées pour le territoire,
- Une présentation des modalités de la concertation avec une présentation de la CNDP et des garant.e.s,
- Une vidéo pédagogique pour présenter le projet en bref. Cette vidéo a également été utilisée en introduction des réunions publiques,
- Une rubrique « Foire aux questions » qui permet d'aborder différentes thématiques,
- Une rubrique « Ressources » qui deviendra en cours de concertation pour plus de lisibilité « Ressources et comptes-rendus », mettant à la disposition du public : Le dossier de concertation (dont annexe, synthèse, dépliant, vidéo de 8 minutes, calendrier des rencontres, carte...), les comptes-rendus, les cahiers d'acteurs puis à la demande des garant.e.s en cours de concertation une note pédagogique complémentaire, les études SYSTRA et TTK...pour éclairer le processus de travail de l'Agglomération ayant conduit à lancer cette concertation...
- Un onglet spécifique pour déposer les avis et contributions ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

- **Les registres de contributions en mairie :**

Les registres étaient accessibles en mairie d'Annecy et dans les mairies des communes de Duingt, Epagny, Metz-Tessy, Saint Jorioz, Sevrier.

Les habitants pouvaient donc déposer par écrit également leurs avis et/ou contributions.

- **Les cahiers d'acteurs**

Le format des cahiers d'acteurs a été validé en amont avec les garant.e.s. Un modèle était déposé sur le site pour information.

Les cahiers d'acteurs permettent de recueillir les contributions écrites des personnes morales (collectivités locales, associations, chambres consulaires, syndicats professionnels, industriels, organismes publics, parapublics ou privés).

- **La centrale d'appel : Plateforme d'appel gratuite**

Le Grand Annecy a souhaité mettre en place ce dispositif, permettant à tout public d'appeler du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00.

- **Les réunions publiques et les ateliers**

Au regard des recommandations amont des garant.e.s, le Grand Annecy a choisi de proposer :

- Un forum invitant largement les partenaires de la mobilité pour lancer la démarche de concertation,
- 6 réunions publiques permettant une présence sur le premier périmètre, des élus et de l'équipe technique, avec pour objectif principal de présenter le projet et d'informer et un temps d'échange,
- 1 café avec les commerçants de la ville d'Annecy permettant à ce public un espace de dialogue spécifique.

Puis dans un deuxième temps :

- 6 ateliers, chacun dans un des secteurs du territoire et en cohérence avec les 3 axes et les 5 branches du projet. Ces ateliers avaient pour objectif de « produire » collectivement en s'appuyant sur des supports cartographiques et une animation dédiée par sous-groupes.

- **Un forum thématique : Enjeux et alternatives**

Le forum prévu initialement sur le campus universitaire, avec la thématique environnement, a été annulé.

Sur proposition des garant.e.s, au vu des débats et échanges en cours de concertation, un forum sur les enjeux et les alternatives a été organisé. L'objectif était d'ouvrir un espace d'expression pour toutes les associations qui le demanderaient, dans un cadre donné, préparé en amont avec les garant.e.s. Deux temps distincts ont été organisés au cours de la soirée : Un temps d'expression par chacune des associations, puis un temps d'échange dit « forum debout » pendant lequel toute personne pouvait venir poser des questions et échanger avec les associations.

Le forum a été animé par l'Agence Ecomobilités.

Il a été décidé que le Grand Annecy n'interviendrait pas durant cette soirée, tout en étant présent et à l'écoute.

La date initialement prévue en juin a été repoussée au 9 juillet à la demande de la Commission nationale du Débat Public, en réponse à la période électorale (élections législatives) de fin juin et début juillet.

- **Les maisons mobiles ou kiosques**

Afin de répondre à l'enjeu d'aller vers tous les publics, sur tous les territoires concernés, une maison mobile a été mise en place. Elle s'est déplacée sur 15 sites (14 rencontres initialement prévues et une rajoutée à la demande des représentants d'une collectivité et après validation par les garant.e.s). Les lieux et horaires ont été choisis pour permettre le plus de visibilité et d'affluence : Marché, centre commercial... et 6 rencontres mobiles le samedi, parfois sur toute la journée.

Ces rencontres ont permis d'aller au-delà du périmètre du Grand Annecy.

La rencontre rajoutée en réponse à la demande locale était sur la commune de Cruseilles.

VUE D'ENSEMBLE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION PRÉALABLE



- **Les modalités d'information et de communication**

Au-delà de la publicité réglementaire à réaliser au niveau local et national, les garants ont recommandé d'utiliser tous les médias existants et facilement accessibles aux différents publics : presse locale, radios, affichages, et de s'appuyer sur les collectivités locales pour faire le relais de l'information.

Affichage réglementaire

- Affiches légales (46 exemplaires) dans toutes les 34 communes et communes déléguées
- Annonces légales dans presse : Essor le 11 avril / Dauphiné Libéré le 12 avril
- Affiches A3 annonce concertation (130 exemplaires) envoyées dans les mairies

Plusieurs **actions de communications ont été déployées** :

Presse & médias :

- Conférence de presse organisée le 11 avril
- Publication dans l'ESSOR : Espaces publicitaires de 1/2 page les 02 / 09/ 16 et 23 mai
- Publication dans MOKA MAG : n° 69 Du 15 avril au 31 mai
- Publication dans le DAUPHINE LIBERE : 8 articles entre le 12 avril et le 26 juillet
- Spots radios locales du 2 au 23 mai :
 - ODS : 6 spots/jour du lundi au dimanche
 - Groupe NRJ Chérie FM : 7 spots/jour du lundi au dimanche

Impression et diffusion d'un dépliant présentant le projet et appelant à la concertation (95 000 exemplaires)

- 85 000 exemplaires distribués dans les boîtes aux lettres dans les 5 communes directement concernées par le Réseau Haute Mobilité/TCSPi (Commune nouvelle d'Annecy / Epagny Metz-Tessy / Duingt / Saint Jorioz / Sevrier)
- 1500 exemplaires distribués durant les réunions publiques / ateliers / forums / café des commerçants
- 3000 exemplaires distribués durant une campagne de tractage les 4 mai et 25 mai (secteurs centre-ville commercial et vieille ville)
- 2200 exemplaires réservés pour distribution par la « Maison mobile du projet » circulant sur différents sites
- 3000 exemplaires envoyés dans les mairies du Grand Annecy pour distribution.

Affichages urbains et dans les abribus du 1er au 14 Mai / 69 faces

Newsletter

- 4 articles dans la Lettre Info Web de l'agglomération en avril, mai, juin

Kit de communication envoyés aux partenaires

Affiches, dépliant, calendrier des rencontres, article clé en main, bandeaux pour site internet, gif pour les réseaux sociaux.... ont été envoyés préalablement à la concertation aux associations grand public (dont notamment les associations de personnes à mobilité réduite), associations de commerçants, Offices de tourisme, Chambres consulaires, Université, ainsi que 40 communes et collectivité.

Une relance a été organisée en cours de concertation.

Publications dans les bulletins municipaux et intercommunaux

Plusieurs collectivités ont fait paraître un ou plusieurs articles sur le Réseau Haute Mobilité/TCSPi en appelant à la concertation dans leurs bulletins : Sevrier, Epagny, Annecy (liste non exhaustive).

Le bulletin de Grand Annecy (113 000 exemplaires) consacre par 2 fois un dossier de 2 pages au projet.

Campagne d'impression des « sacs à pain »

Du 10 au 17 mai, une trentaine de boulangerie sur le territoire du Grand Annecy ont diffusé une information sur le projet et la concertation, imprimée sur 30 000 sacs à pain servant à l'emballage des achats de leurs clients.

Réseaux Sociaux et QR Code

- Les « réseaux sociaux » ont été mobilisés par le Grand Annecy avec diffusion d'un QR code pour se connecter au projet et à la concertation
- Une campagne spécifique de ciblage a été conduite pendant 3 semaines avec META / Display (plusieurs centaines de milliers d'impression, plusieurs milliers de clics)

Relance des partenaires institutionnels fin juin afin de les motiver à produire des cahiers d'acteurs (Offices de tourisme, Chambres consulaires...)

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Les relations de travail avec le porteur du projet – Agglomération du Grand Annecy - se sont établies dans une volonté de travailler en bonne intelligence, dans la transparence et la sincérité des informations transmises et échangées. Les documents, informations nous ont été communiqués chemin-faisant sans difficultés.

Des échanges réguliers ont été mis en place avec l'équipe technique qui s'est étoffée à partir de juillet 2023 pour prendre en compte les remarques des garants. Nous avons en effet souligné à plusieurs reprises **la nécessité d'un management de projet à la hauteur des enjeux de la concertation et de l'ambition politique affirmée autour du projet**. A partir de fin août 2023 les réunions de travail ont davantage intégré le prestataire en charge du dossier de concertation aux côtés du maître d'ouvrage et le rôle et les missions de chacun ont été précisés.

Courant novembre le Grand Annecy a demandé un appui à l'agence Ecomobilité des Pays de Savoie (soutenue à la fois par la Savoie et Haute Savoie). L'agence est ainsi venue en renfort sur l'élaboration des propositions et sur l'animation et la logistique pour la concertation proprement dite.

Le dispositif de concertation :

Dispositif d'information préalable : Plus de 170 affiches - 95 000 flyers diffusés - 4 encarts presse - 9 articles de presse – 4 newsletters – publications dans les journaux municipaux - 90 annonces radio – campagne affichage urbain 69 faces sur 15 jours

Dispositif d'accès à l'information sur le projet : 1 dossier de concertation - 1 dépliant de vulgarisation - 1 page Internet dédiée pour le projet « Réseau Haute Mobilité » du Grand Annecy (non-indépendante du site du maître d'ouvrage) sur un site déjà existant de l'Agglomération (je participe) sur le projet avec une vidéo vulgarisant le projet et un onglet « ressources »

30 rencontres sur le territoire :

- 1 forum des partenaires de la mobilité pour le lancement de la concertation
 - 6 réunions publiques
 - 1 café des commerçants
 - 1 forum thématique « enjeux et alternatives »
 - 6 ateliers
 - 15 rencontres mobiles territoriales avec la maison mobile
-

Dispositif de déposition et participation : 1 registre de déposition dématérialisé - 10 registres papier en mairie - registre de déposition disponible durant les événements - 1 ligne d'appel - Cahiers d'acteurs. – 1 boîte mail dédiée

Avis sur le déroulement de la concertation

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le Grand Annecy, maître d'ouvrage du projet Réseau Haute Mobilité / TSCPI a mis en œuvre le **processus de pilotage de la concertation préalable qui a engagé fortement et largement ses équipes.**

- **Des informations claires, pédagogiques et complètes mises à la disposition de tout public**

Au regard du projet, de sa complexité pour des non-initiés, le dossier de concertation a permis une accessibilité aux données et informations clefs. Un **effort évident de clarification et de pédagogie a été fait.**

L'information sur le projet a été assurée par **trois supports clé** :

1. Le **dossier de concertation** est un document (A3 recto verso couleur) de 116 pages intégrant un glossaire. Il est accompagné d'un **dépliant de vulgarisation** (2 x 21 cm plié en accordéon) résumant le projet et diffusé largement. Ces documents sont très accessibles : couleurs, dessins, schémas. Une **vidéo de présentation** du projet était disponible sur le site Internet (page d'accueil) et utilisée lors des événements ;
2. Les supports ont été mis à disposition du public dans les lieux de concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier dans les mairies et à chacune des rencontres organisées dans le cadre de la concertation. Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet ;
3. Le site internet intégrait une **page d'actualités** permettant de suivre les rencontres déjà réalisées et celles à venir.

Cet **effort de pédagogie** a été fait par le maître d'ouvrage qui s'est rendu présent, avec un ou plusieurs membres de l'équipe, ayant des compétences au plus près des sujets mis au débat et/ou en s'appuyant sur les assistants à maîtrise d'ouvrage qu'il a mobilisé (Agence Ecomobilité des Pays de Savoie et bureau d'études EGIS)

Le dispositif de la "Maison mobile" du projet a permis au Grand Annecy **d'aller au-devant des publics plus éloignés de la concertation.**

- **Un périmètre territorial large pour cibler des publics pluriels et/ou spécifiques**

Les **3 périmètres** pris en compte pour organiser la concertation ont permis d'aborder un grand nombre d'enjeux :

1. Périmètre de proximité (périmètre directement desservi et très impacté par le Réseau Haute Mobilité)
2. Périmètre de concertation (territoire de compétences « transport » de l'agglomération sur lequel se sont déroulés 25 des 30 rencontres organisées)
3. Territoires voisins proches (territoires polarisés par le Grand Annecy, hors Communauté d'agglomération, et impactés par le projet. Sur ces territoires, se sont déroulés 5 des 30 rencontres organisées).

- **Des études spécifiques et une note pédagogique ont été rajoutées, pendant la concertation, parmi les documents à disposition du public, avec la volonté de transparence et de partage de ressources**

Les études mises à disposition sur le site internet dédié à la concertation concernent les précédentes études réalisées sur les transports publics sur le Grand Annecy. La note pédagogique, demandée par les garant.e.s et rédigée par le Grand Annecy pendant la concertation, explicite certains points d'incompréhension apparue durant les réunions publiques.

- **Une mise en œuvre de la concertation en cohérence avec les modalités amont définies et validées**

Que ce soit l'annonce légale, les affichages, la plateforme dédiée à la concertation etc., ces informations ont été mises en place suffisamment en amont du lancement de la concertation préalable. La durée, la diversité des canaux d'information et les relances ont permis une information préalable du public à la hauteur des enjeux.

Les lieux et horaires fixés pour la concertation ont été respectés sauf pour la maison mobile à St Jorioz : la maison mobile a été tenue en un autre endroit que celui indiqué sur le site internet. De ce fait, certains publics ne l'ont pas trouvée (cet incident a été sans incidence sur le nombre de personnes touchées).

Une station de la Maison Mobile, non prévue initialement mais demandée par le territoire du Pays de Cruseilles lors d'une toute première réunion publique, a été organisée en juin. Elle a permis de toucher des habitants et de noter leurs besoins de mobilité.

Le Forum « environnement » du 20 mai a été remplacé par un Forum « Enjeux et Alternatives » qui a permis aux acteurs associatifs de disposer du temps nécessaire pour évoquer leurs suggestions d'alternatives ou leurs interrogations. Initialement prévu le 25 juin, ce Forum a été décalé du fait de la campagne des législatives au 9 juillet. Malgré les désagréments de ces 2 décalages, ce Forum a permis à tous de s'exprimer librement et au maître d'ouvrage d'être pleinement à l'écoute des acteurs associatifs.

L'organisation logistique de la concertation s'est déroulée, malgré une forte polarisation des débats sur quelques enjeux portés par plusieurs associations, dans un esprit de bienveillance, de convivialité et d'accueil.

Chaque réunion publique, forum et atelier s'est terminé par un moment de convivialité simple composé d'un buffet, proposé à l'issue de la réunion, permettant de poursuivre des échanges de manière plus informelle.

- **En synthèse, du point de vue des garant.e.s, le droit à l'information a été effectif**

- Le dispositif d'information a été à la fois **large et pluriel** :
 - En amont : L'information s'est déclinée de manière orale, écrite, visuelle, numérique et territorialisée ;
 - Au cours de la démarche de concertation : L'information a été régulière et récurrente en cherchant à « coller » aux réalités de la démarche de concertation et en s'adaptant ;
- **L'information était de qualité** tant par les supports proposés que par les précisions apportées tout au long de la concertation. Lors des derniers ateliers, la présentation du projet avant les échanges a permis d'actualiser les informations et de « donner à voir » l'avancée des débats sur le projet ;
- L'information a **permis de prendre connaissance du projet selon les différents axes et/ou sous territoires à l'agglomération** ;

- **L'équipe du Grand Annecy a été présente à chaque rencontre** pour expliquer de manière didactique le projet et pour répondre aux questions. Lors des ateliers, rencontres, concertations mobiles, aucune question n'a été écartée ;
- Le Grand Annecy a été **sincère et transparent** dans les informations données. Volontaire pour produire et diffuser des informations complémentaires. Quand l'équipe n'avait pas la réponse, à chaque fois, cela a été dit clairement et une réponse a été apportée par la suite, soit en cours de concertation, soit dans les comptes-rendus ;
- Les ateliers ont tous fait l'objet d'un compte rendu littéral et les réponses aux questions déposés sur la plateforme ont majoritairement été apportées dans les temps de la concertation, bien que certains en retard.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Quelques chiffres clefs de la concertation :

463 entretiens en concertation mobile (pour 15 déplacements de la « maison mobile »)

181 contributions, avis ou propositions sur le site internet auxquels le Grand Annecy a répondu

35 appels téléphoniques, 32 courriels directs

421 participants aux 6 réunions publiques (avec 199 questions posées par QRcode), 149 participants aux 6 ateliers, 153 participants aux 3 « Forums » plus transversaux (Forum des partenaires, Café des Commerçants et Forum "Enjeux et alternatives")

1460 vues des vidéos des réunions publiques ou forums

16 cahiers d'acteurs déposés

5 dépositions sur les registres papier en mairie

La concertation préalable du projet de Réseau Haute Mobilité TCSPi s'est déroulée du 30 avril 2024 au 26 juillet 2024.

La concertation a été rythmée par l'organisation de 30 temps de rencontres. 29 étaient initialement prévus, une station de la Maison Mobile a été rajoutée (Pays de Cruseilles), un Forum a été décalé dans le temps et son contenu a évolué pour faciliter l'expression des associations.

Au total on peut donc compter environ 1450 participations physiques (personnes physiques ou morales dont parfois double compte). Si on intègre les connexions au site internet, les retombées médias, réseaux sociaux, diffusion du document de présentation du projet dans les boîtes aux lettres ou sur les places publiques ..., ce sont plusieurs dizaines de milliers de personnes qui ont été touchées.

Ces participations physiques aux événements se sont réparties comme suit : 585 personnes sur Annecy (15 événements), 51 sur Duingt (2 événements), 90 sur Epagny Metz Tussy (3 événements), 70 sur Faverges (1 événement), 30 sur Filière-Thorens-Glières (1 événement), 15 sur la Balme (1 événement), 15 sur Rumilly (1 événement), 40 sur Saint Félix (1 événement), 35 sur St Jorioz (1 événement), 190 sur Sevrier (1 événement), 25 sur Thônes (1 événement), 10 sur Veyrier (1 événement), 30 sur Cruseilles (1 événement).

Afin de **ne pas limiter la possibilité de contribuer uniquement par voie numérique**, le public pouvait participer à la concertation en déposant ses contributions :

- Sur un registre papier qui a été mis à disposition avec le dossier de concertation dans 10 mairies et lors des événements de concertation,

- Sur une messagerie vocale gratuite ouverte pendant toute la durée de la concertation préalable,

Chaque réunion publique et forum a été enregistrée et filmée, avec la possibilité de consulter la vidéo sur le site dédié.

Les **échanges d'arguments ont été réels** avec une qualité et pertinence des questions et des apports parfois surprenants par la précision des questions et par la connaissance technique de certains participants notamment associatifs.

Les ateliers ont permis aux participants **d'être en situation de « production collective »**.

Le Forum « Enjeux et Alternatives » permettant aux acteurs de proposer des alternatives a eu un succès certain. Préparé entre les responsables associatifs, l'équipe du Grand Anancy et les garant.e.s, il a démontré qu'il était possible et positif de coconstruire des événements collectivement.

Les concertations mobiles ont permis d'informer mais aussi, grâce à l'accompagnement de l'Agence d'Ecomobilité des Pays de Savoie, de collecter des entretiens individuels qualitatifs très riches, concernant les pratiques et les besoins individuels de mobilité tant sur le territoire que sur les territoires voisins.

• **Faiblesses du dispositif de concertation**

Les impacts environnementaux et socio-économiques, les choix du maître d'ouvrage, les variantes étudiées et abandonnées ont été présentés dans le cahier de concertation. Le maître d'ouvrage s'est expliqué sur d'autres points, en réponse à des questions, durant les réunions.

Cependant, les garant.e.s identifient plusieurs faiblesses d'importance très variable :

1. Les garant.e.s constatent **un certain décalage entre le nombre de personnes qui se sont mobilisées et les efforts de communication de l'agglomération.**

Cet écart peut être dû aux facteurs suivants :

- Période de la concertation en fin d'année scolaire, marquée par le contexte des élections européennes puis de la dissolution de l'Assemblée nationale et des élections législatives, et concurrencée, sur la fin, par des événements sportifs nationaux et internationaux ;
- La mobilisation citoyenne est toujours difficile à déclencher du fait du désengagement des habitants vis-à-vis de la chose publique ;
- Par ailleurs, l'opportunité du projet n'étant globalement pas remise en cause, la mobilisation, comme sur d'autres concertations, est moins forte ;
- Les modalités de la concertation, pourtant diversifiées et actives dans le cas présent, ne sont pas assez adaptées à la diversité des publics. Il serait opportun de les faire évoluer pour toucher des catégories plus larges de la population (ce point concerne cette concertation préalable comme de nombreuses autres concertations indépendamment du type de maître d'ouvrage et nécessiterait une mobilisation de tous les acteurs prescripteurs, organisateurs, animateurs des concertations appuyés par des formateurs, vulgarisateurs, animateurs, éducateurs, communiquant, acteurs de terrain de la société civile...);

2. En l'état actuel du projet et des variantes possibles, **le coût du projet** n'a pas fait l'objet d'une communication précise. (« entre 496 et 715 millions » pour l'investissement et coûts d'exploitation chiffré en utilisant un ratio technico économique standard, le tout pouvant être justifié ou contesté en fonction des particularités locales). C'est un point important. Les études approfondies à venir, si le maître d'ouvrage poursuit le projet, répondront plus précisément à ce point.

3. De la même manière, l'agglomération a annoncé que **le financement du projet** porterait sur la taxe foncière et sur le Versement Transport, sans en déterminer les contributions respectives et le plan de financement. Les études approfondies à venir devront éclairer ce point.

4. **Un point concernant l'échelle de la concertation est plus problématique** sans que le Grand Anancy ait ce jour le pouvoir de le faire évoluer. Les participants ont posé de nombreuses questions et fait plusieurs propositions concernant le prolongement du réseau au-delà du périmètre de

l'agglomération. Or celle-ci est impérativement limitée à son territoire de compétence... bien que les enjeux de transport locaux dépassent largement le cadre géographique de l'agglomération : Aspects transfrontaliers et flux pendulaires quotidiens entre quasiment toute la Haute Savoie et la Suisse, transports touristiques d'accès aux stations alpines traversant l'agglomération, territoires voisins fortement polarisés par le bassin annécien sans que la communauté d'agglomération d'Annecy ait un quelconque pouvoir de décision, d'investissement et de financement. Ont été cités, ainsi, à plusieurs reprises les territoires de l'Albanais, de la chaîne des Aravis, de Fier & Usse, des Sources du Lac – Faverges-, de l'Arly et l'Albertvillois en Savoie, du PNR des Bauges...

Aussi, des participants ont regretté l'absence du Conseil régional Auvergne-Rhône Alpes à cette concertation, alors qu'il a classé, en 2018, le territoire Annécien parmi les 9 territoires prioritaires de la région devant lutter contre la pollution liée aux transports. Pourtant le CPER et SRADDET ne prévoient que peu de choses précises afin de répondre aux enjeux de mobilités identifiés sur ce territoire.

De la même façon, le Conseil Départemental et les services de l'État également invités à participer à la concertation n'ont finalement pas pu s'y associer alors qu'ils disposent de moyens financiers et de pouvoir de structuration des mobilités locales et interterritoriales avec des projets actuels structurants (doublement en 2x2 voies de la RD3508, CPER...).

Un certain nombre de personnes ont ainsi questionné la cohérence du projet de TCSPi avec ces autres projets :

- Pour donner toute l'efficacité au projet de TCSPi du Grand Annecy,
- Pour prévoir les relations interterritoriales dans le cadre des développements de l'urbanisme et des mobilités des prochaines décennies,
- Parce que les transports sont un facteur et un levier de l'aménagement des territoires

5. Une autre faiblesse, relevée par plusieurs participants, porte sur une certaine focalisation de la concertation sur la question de la liaison interterritoriale ferrée entre Annecy et Albertville.

Ce projet a été déjà évoqué de manière approfondie dans une concertation il y a quelques années, qui a abouti à l'abandon du projet LOLA. Cette liaison emprunterait le tracé de l'axe 1 de la gare SNCF à Duingt (soit le tiers du parcours entre Annecy et Albertville). Elle est revendiquée par des associations et des habitants qui pensent que la ré-activation d'une ancienne ligne ferrée (arrêtée dans les années 60) serait possible, sous forme d'un tram, en profitant de la plateforme qui existe encore à certains endroits. Laquelle plateforme est néanmoins affectée, ce jour, à d'autres usages notamment une des pistes cyclables en site propre le long du lac, parmi les pistes cyclables les plus fréquentées d'Europe.

Cette focalisation et l'énergie que les participants à la concertation ont pu consacrer à la défense de ce projet, a eu l'inconvénient de limiter, durant les réunions publiques, les interventions sur d'autres points que la concertation aurait pu développer comme « l'attractivité des commerces et du tourisme dans le cadre d'un nouveau contexte de mobilité », les enjeux du développement du territoire soumis à la pression extraordinaire du sur-tourisme et du fait transfrontalier, « l'intérêt de prolonger l'axe 3 jusqu'au quartier Parmelan voire Novel-Teppes », « comment assurer une bonne desserte de l'hôpital »... cela a été souligné par plusieurs participants.

- **En synthèse, le droit à la participation a été effectif**

Indépendamment des points de faiblesse identifiés ci-dessus, la participation a globalement été effective :

1. Elle a été conséquente à l'échelle du bassin annécien (même si tout le monde aurait apprécié qu'elle soit plus forte... et même si la participation de la Région, des Services de l'État du Département ont fait défaut) ;
2. Les échanges ont été nourris, sans retenue, dans une ambiance conviviale et bienveillante malgré la focalisation/cristallisation des débats sur l'éventuel projet de tram Annecy/Albertville ;
3. Les échanges ont permis d'aborder un grand nombre de thématiques et de prendre de la hauteur sur certains sujets comme la réduction des déplacements, la ville du quart d'heure... Les arguments concernant le mode de transport (Tram ou Bus à Haut Niveau de Service) ont été échangés de manière approfondie et amènent des éléments d'aide à la décision pour le Grand Annecy ;
4. Les ateliers sur table et cartes ont permis aux habitants et citoyens de contribuer efficacement en appuyant ou critiquant des aspects du projet (tracé, modalités...) et/ou en faisant des propositions;
5. Le secteur associatif a pu s'exprimer librement en coconstruisant le Forum sur les Enjeux et les Alternatives ;
6. Les habitants ont pu poser les questions et proposer leur vision du territoire et des mobilités de manière très personnelle au travers des 15 stations de la Maison mobile ;
7. La participation a concerné le territoire directement impacté par le projet, le territoire de compétence « Transport » de la Communauté d'Agglomération ainsi que des territoires voisins polarisés par le pôle annécien.

- **Concernant l'information et la participation, les garant.e.s notent 2 points de vigilance :**

1. Les difficultés rencontrées par la plateforme participative dont l'ergonomie n'était pas la plus évidente (sans qu'elle soit inefficace pour autant, le niveau de participation le prouvant) La plateforme a été améliorée au fur et à mesure de la concertation par le prestataire informatique du Grand Annecy. Les améliorations doivent se poursuivre, notamment si une concertation continue est engagée ;
2. La faiblesse des effectifs techniques du Grand Annecy : L'équipe en charge du projet a été réduite à 4 à 5 personnes selon les périodes, épaulées de manière variable, selon les sujets, par des prestataires et assistants à la concertation.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

A Opportunité du projet de Réseau Haute Mobilité (TCSPi)

Trois principales familles d'arguments autour de l'opportunité du projet du Réseau à Haute Mobilité

- **Un projet largement jugé nécessaire:**
 - Des usagers, plusieurs associations (y compris celles qui proposent des alternatives) et des institutionnels comme la Chambre de Commerce et d'Industrie dans son cahier d'acteur remercient et/ou salue le développement d'un tel projet, jugé ambitieux : un « *bond en avant dans le domaine des déplacements sur le bassin annecien* » ; « *il en va de notre responsabilité d'agir et vite pour diminuer le nombre de voitures qui traversent l'agglomération* » ; « *le TCSPi doit faire un choc à l'offre de transport en commun* »... ;
 - Les arguments avancés concernent : La saturation du trafic automobile vécue péniblement selon les lieux d'habitation (souvent soulignée comme « *insupportable* »), le retard pris par le territoire en matière de transport collectif au regard de la croissance démographique de l'agglomération et de sa taille sur ces 20 dernières années, les questions de pollution et de santé de plus en plus soulignées et pointées par les habitants, l'accès aux abords du lac et/ou au centre-ville d'Annecy compliqué voire impossible selon les périodes, le développement économique de l'Agglomération et sa comparaison avec d'autres agglomérations de la même taille, les flux touristiques ;
 - Une réponse aux attentes et besoins des « *employeurs du Grand Annecy et de leurs salariés* », comme exprimée par la Chambre de Commerce et d'Industrie, avec l'argument complémentaire que les établissements de 11 salariés et plus « *sont les premiers financeurs* » des transports en commun de l'Agglomération via le Versement de Mobilité ;
 - Un soutien des commerçants exprimé lors du Forum des Partenaires, réunion de lancement ;
 - Des attentes régulièrement exprimées tout au long de la concertation pour une réponse adaptée à tous les usagers en matière de desserte, de performance et de fiabilité des temps de trajets, de cadencement et de fréquence, d'amplitudes horaires et de connexions avec le reste du réseau (bus) ;
 - Une prise de position en faveur du projet par plusieurs élus locaux de l'Agglomération au cours de la concertation (prise de parole, délibération, cahier d'acteur, dépositions sur registre en mairie...) sur l'axe 1 (rive Ouest), mais également au Nord (croissance démographique sur ces secteurs, soutenue par le nouveau Plan d'Urbanisme Intercommunal).

- **Des divergences exprimées sur l'utilité d'un tel projet :**

Malgré une large reconnaissance des besoins d'amélioration de la mobilité sur le Grand Annecy, des participants ont exprimé des visions nuancées concernant l'utilité du projet, en mobilisant les arguments suivants :

- Le coût est jugé très élevé et va endetter lourdement l'Agglomération donc les habitants
- Au centre-ville d'Annecy (atelier du 19 juin) il y a une convergence des flux qui inquiète certains habitants sur la capacité de la ville à absorber un nouveau mode de transport et la cohabitation entre les différents modes et usages.
- Une volonté de réinterroger les besoins de mobilité avec l'objectif de les réduire avant de lancer un tel projet : ne pourrait-on pas changer les comportements des usagers, repenser l'aménagement du territoire et « *réduire le nombre d'événements le long du lac qui draine des milliers de personnes* » ... ? Dans cet esprit, un appel à la « *sobriété* » avant « *d'attaquer le gigantisme en repensant nombre de comportements...* ».

- Les transports SIBRA (Société Intercommunale des Bus de la Région d'Annecy) « *sont corrects et suffisants, il suffirait d'en prolonger certains et de les rendre gratuits pour augmenter leur fréquentation et diminuer la circulation en ville. Des liaisons en site propre ne font que reporter la circulation sur d'autres axes* », avec une proposition de rendre l'autoroute gratuite entre Seynod Sud et Cruseilles ce qui délesterait la circulation dans la ville, et d'aménager des parkings surveillés et gratuits aux entrées de la ville. Un usager précise les parkings à créer et/ou à rendre gratuits.
- Renforcer avant de développer le TCSPi l'utilisation du « tout vélo » et déployer les pistes cyclables avec l'objectif d'un changement de comportement des usagers à l'égard du « tout voiture » et d'aménagements moins « *considérables* » : « *Le projet de TCSPi est à la démesure de l'ambition des élus de faire du Grand Annecy une métropole régionale sur un territoire aussi contraint. Son coût d'un milliard donne le vertige pour un report modal limité, quand le vélo offre un potentiel de report modal beaucoup plus important pour un coût bien moindre et permet de sortir d'une mobilité basée principalement sur la voiture individuelle. Le vélo est d'ailleurs le seul mode de déplacement qui peut concurrencer cette dernière en termes de temps de trajet dans une agglomération comme le Grand Annecy* ».

- **Une demande à voir « plus loin et plus large » en lien avec l'attractivité de ce projet :**

Pour d'autres usagers il serait important d'avoir une vision plus large du projet, spatialement et dans le temps. Ils ont ainsi souligné un manque d'ambition du projet au regard des enjeux :

- Des craintes que le projet proposé, bien qu'ambitieux, ne le soit pas suffisamment pour répondre aux évolutions sociétales et socio-économiques de demain et d'après-demain :

« J'espère que nos élus et les décisionnaires de ce projet porteront une vision digne du 21ème siècle et qui répondra réellement aux enjeux à venir ! » ; « Une agglomération ne s'endette pas tous les jours pour se doter d'un vrai transport en commun, il faut donc réfléchir pour les 50 prochaines années, et pas seulement pour être réélu pour un prochain mandat ! Des villes comme Montpellier ont franchi le pas et les habitants sont très heureux de trouver une alternative à la voiture. Si l'on veut vraiment diminuer l'usage de la voiture sur les bords du lac il faut opter pour un tramway avec une gare de terminus à Doussard, c'est juste du bon sens » ;

- Des incompréhensions sur la notion de « bassin de mobilité » avec un questionnement récurrent sur les limites du projet au regard de la réalité des flux de déplacements, qu'ils soient quotidiens, domicile-travail, loisirs ou touristiques, autres... ;
- Une difficulté à imaginer que le BHSN soit aussi attractif que le TRAM et permette le report modal tant attendu et/ou des bénéfices moindres du BHSN sur la qualité de l'air et la santé et/ou des gains d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) plus faibles alors que l'enjeu climat est pour certains usagers prioritaire ;
- Une approche du BHSN perçu comme un bus classique, peu confortable et par là peu attractif : « *un tram est beaucoup plus confortable qu'un bus, moins de secousses et donc de risques de chutes, surtout pour les personnes âgées. J'ai moi-même vécu un incident très désagréable sur la ligne 2 en rentrant de Seynod. Le bus était bondé et à un arrêt nous avons été plusieurs à être projetés les uns sur les autres. J'ai d'ailleurs fait une lettre de protestation à la Sibra à ce sujet* » ;
- A l'inverse une crainte que l'option TRAM coûte trop cher au contribuable ou soit surdimensionnée ce qui entraînerait des surcoûts d'exploitation :

« Je suis favorable au projet présenté à la concertation. J'exprime un souhait et une crainte. je souhaite que le système mis en place garantisse des horaires réguliers.

j'exprime la crainte que l'option tram dégrade la fréquence compte tenu de la grande capacité de chaque véhicule surdimensionnée par rapport au potentiel de voyageurs à embarquer. Ainsi pour remplir il faudra soit allonger les fréquences soit rouler à vide et dégrader la rentabilité du service. »

Ces différents arguments se retrouvent dans les alternatives présentées spécifiquement dans le bilan.

B Sur les caractéristiques générales du projet

- **Report modal et des émissions de Gaz à effet de serre : une question au cœur de la contestation du projet**

Le projet génère un espoir de décongestion urbaine et d'apaisement très fort et partagé à l'unanimité

Un très grand nombre d'usagers du cœur urbain de l'agglomération d'Annecy et de sa périphérie ainsi que les visiteurs (touristes) se plaignent (sur le registre électronique, auprès de la Maison mobile, ...) des difficultés de circulation et de stationnements dans Annecy. Selon ces personnes, le contexte de la circulation et du stationnement dissuade ceux qui seraient susceptibles de profiter de la ville pour ses emplois, son commerce, les loisirs et la culture, le lac : Ainsi des habitants de Rumilly disent fuir Annecy pour se tourner vers Aix les bains, des habitants de Faverges disent s'orienter sur Albertville, des habitants de Thônes, disent renoncer à venir sur le lac, des habitants de Filière disent préférer La Roche sur Foron.

Pour certains, le temps d'accès dû aux embouteillages et aux difficultés à stationner sont des « *cauchemars* » qui poussent la population à se détourner du cœur de l'agglomération. Au point de s'interroger si la ville n'est pas arrivée à un point de bascule, ses atouts, ses attraits se transformant en freins du fait d'une absence d'anticipation et d'action publique depuis plusieurs décennies.

Plusieurs facteurs, relevés par les participants, expliquent les difficultés majeures de mobilité dans le bassin annécien :

- Le contexte géographique : le territoire est coincé entre lacs et montagne ;
- Le contexte urbanistique et social : L'étalement urbain est historiquement très marqué, la pression démographique et immobilière liée aux opportunités d'emploi pour les transfrontaliers est extrême (et pas prête de s'arrêter...);
- Le contexte économique : Le territoire est marqué par un fort dynamisme industriel et commercial et des activités touristiques qui, ces dernières années, évoluent vers des formes de « surtourisme »,
- Le manque de politique publique volontariste en matière de mobilité depuis plusieurs décennies a encouragé l'usage des automobiles individuelles.

Les habitants ont dit être globalement excédés par les difficultés de mobilité. Des élus et responsables associatifs déplorent le nombre de morts prématurées dans un des bassins urbains les plus pollués par la voiture individuelle en France.

Aussi le projet de TCSPi est globalement bien accueilli car la solution qu'il propose vise à engager enfin, « *après plusieurs décennies d'immobilisme* », un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

La mise en œuvre d'une politique de Haute Mobilité est saluée, attendue, encouragée par les habitants parce qu'en favorisant le report modal, elle permettra fluidité, apaisement dans les circulations et facilité de stationnement.

Les attentes de la population sont donc très fortes.

Mais des participant.e.s pointent le fait que le projet de TCSPi ne répond pas aux objectifs de 45% de réduction des gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2030

Le Grand Annecy a noté dans le dossier de concertation que le projet de « TCSPi permettrait, à lui seul d'augmenter la part modale des transports collectifs de 6,5% à 8% et réduire celle de la voiture de 65 à 62,5% ».

Pour de nombreux participants à la concertation, ces objectifs sont jugés très insuffisants lorsque des documents de programmation (comme le SCOT ou le Plan Climat) annoncent l'objectif de réduire les GES émis localement par les transports de 45 % à l'horizon 2030, chiffre rappelé en clair dans le dossier de concertation.

Des participants soulignent que d'autres politiques publiques y concourent (politique vélo, choix des énergies utilisées pour les moteurs...) mais le report modal leur semble être le facteur majeur de réduction des émissions de GES. Et pour le bassin annécien, le report modal obtenu par le TCSPi ne leur paraît pas satisfaisant.

En outre les chiffres sur les gains en report modal et GES générés par le TCSPi ont été contestés par des associations, pour qui ces chiffres nécessitent une vérification/validation détaillée. Par exemple, il est noté plusieurs fois que les chiffres concernant le report modal sont estimés « à la mise en service ». Il conviendrait, pour le moins, de les estimer à 5 ans ou 10 ans, quand le TCSPi sera pleinement opérationnel.

Une controverse technique sur la question du report modal

Sur la base d'un retour de 7 expériences de BHNS ou Tram (Tours, Le Mans, Strasbourg, Montpellier, Metz, Val de Marne, Nantes), des associations ont mis en évidence que la mise en place d'un BHNS a, après 2 à 3 années d'exercice, augmenté l'usage des transports collectifs par un facteur de 1,55 alors que la mise en place d'un tram l'a augmenté d'un facteur de 3. Elles préconisent de ce fait la mise en place d'un tram.

Les résultats de ces retours d'expérience étant évalués sur un seul critère, celui du type de matériel, il a été répondu que de nombreux autres critères méritent d'être pris en compte pour chaque expérience locale, comme le contexte urbanistique social (démographie...), historique (étapes de construction de la ville, antériorité des politiques publiques, ...), géographique (contraintes naturelles, topographie...). Le choix de l'un ou l'autre de ces 2 modes de transport est très probablement influencé, dans chaque expérience, par ce qu'ils permettent compte tenu des contextes locaux. L'importance du report modal ne peut pas être le seul fait du matériel : si le tram est plus performant, c'est aussi, très probablement, parce qu'il peut être adapté à des contextes où le report modal est potentiellement plus facile à obtenir.

Sur un autre plan, à titre de comparaison, le Grand Anancy calcule, de manière prévisionnelle, que le TCSPi en format BHNS sur le bassin annécien devrait augmenter l'usage des transports collectifs d'un facteur de 1,29 à la mise en service¹. L'écart entre les 7 retours d'expérience BHNS (facteur 1,55) et la prévision sur le bassin annécien (facteur 1,29) n'est-elle due qu'à la période d'évaluation (2 à 3 ans après d'un côté, à la mise en service de l'autre) ? Y a-t-il d'autres explications ?

Prendre en compte le bilan carbone du projet

Certains participants et le maître d'ouvrage évoquent la question du bilan carbone et de l'énergie grise en rappelant la durée de vie des BHNS (10-12 ans), la durée de vie des trams (30 ans), la durée de vie des infrastructures (15 à 80 ans).

Une approche plus fine par le biais d'un bilan carbone du projet est demandée par des participants. Elle est prévue par le maître d'ouvrage dans la séquence des études approfondies sur le projet tel qu'il aura été retenu à l'issue de la concertation préalable.

Pour des associations, ce bilan carbone complet doit cependant être calculé, également pour les variantes et diverses modalités de la politique de mobilité du Grand Anancy pour choisir les options et leur articulation. Selon elles, le bilan carbone doit donc être produit en amont comme aide à la décision des grandes orientations.

Des propositions formulées par les usagers pour réduire les émissions de GES

Durant la concertation, de nombreux participants ont évoqué des moyens différents pour optimiser la réduction des émissions de GES :

- 1- La réduction des mobilités (sobriété) évoquée ci-dessus dans le chapitre sur l'opportunité du projet est évidemment un moyen important. Elle correspond au 1^{er} point prioritaire du trilogue « Éviter – Réduire – Compenser » et elle est rappelée par les participants. Les responsables du

¹ Source Note pédagogique fournie par le Grand Anancy durant la concertation.

Grand Annecy disent avoir une stratégie de développement de la « ville du quart d'heure ». Cependant, des participants pointent le manque d'articulation entre cette stratégie ambitieuse et la politique de TCSPi Haute Mobilité qui n'apparaît pas dans l'argumentation et les composantes du projet ;

- 2- Le mode de carburation des Transports Collectifs est un facteur évident sur lequel le maître d'ouvrage peut jouer. Pour tous les participants, le tram est électrique alors que pour certains, le BHNS étant un bus, il lui est attaché l'image d'un mode de transport à énergie fossile. Le maître d'ouvrage clairement dit et rappelé que l'un ou l'autre mode serait à motricité électrique. Leur impact en matière d'émission durant l'exploitation est donc identique ;
- 3- La capacité d'emport est un facteur objectif favorisant le report modal. A condition que les équipements soient bien calibrés sur chaque axe, or ce point est largement discuté (voir les paragraphes sur le choix Tram/BHNS et sur les axes et leur priorisation ou modification) ;
- 4- L'image du mode de transport et sa « notoriété » peuvent favoriser un passage à l'acte du citoyen, abandonnant sa voiture individuelle pour un mode transport collectif qui devient attractif à ses yeux ;
- 5- Les changements de comportements sont rappelés comme levier majeur du report modal ;
- 6- La conception globale et stratégique du TCSPi est, pour certains participants, le moyen le plus important pour permettre le report modal. Or ces participants-là regrettent le manque de structuration de l'architecture du réseau du TCSPi comme il est élaboré aujourd'hui. Les axes sont « *pensés comme des lignes classiques de la SIBRA juste renforcées par le contexte de site propre* ». D'ailleurs, les mêmes personnes alertent sur le fait :
 - Que plusieurs axes empruntent de longues parties des lignes Rythmo existant ce jour...,
 - Qu'un renforcement de ces lignes ne peut pas attendre 2028-2030 et qu'il est nécessaire d'être plus ambitieux dans les objectifs si on veut résoudre les problèmes actuels et à fortiori résoudre les problèmes à venir à 20 ans ;
- 7- La priorisation des axes serait à revoir pour optimiser le report modal le plus rapidement ;
- 8- Le nombre d'arrêts sur les 3 axes est trop important et va impacter la vitesse commerciale et donc l'attractivité ;
- 9- Pour éviter les ruptures de charges qui démotivent l'usage des transports collectifs, il faudrait capter les usagers le plus en amont sans se limiter aux frontières administratives de l'agglomération. Sur ce point, le Grand Annecy a bien clarifié qu'il lui est juridiquement impossible d'agir et investir (avec l'argent des Grands Annéciens) en dehors de son périmètre de compétence. Il y a là un conflit entre les leviers opérationnels pour résoudre les questions de mobilité sur le Grand Annecy et son pouvoir d'agir en dehors de son périmètre ;
- 10- Une association propose un objectif qui lui semble plus rationnel de « réduire au moins de 20% le nombre de voiture-km dans l'agglomération » ;
- 11- Plusieurs associations défendent la promotion du vélo, solution la moins émettrice et son articulation forte avec le TCSPi. L'un de ces acteurs compare les politiques publiques de transport : « *Si avec 77 millions de politique publique pour le vélo, on arrive à monter à 10% de part modale pour le vélo dans 10 ans (chiffres annoncés par le Grand Annecy) alors que les 500 à 700 M€ consacrés au TCSPi ne permettent pas d'augmenter la part modale des transports collectifs de plus de 1,5%, ce sont les priorités qu'il faut revoir* » ;
- 12- Des participants souhaitent que le nombre de PEM ou P+R (parkings- relais) soit multiplié au sein de l'agglomération mais aussi en dehors, en réduisant les ruptures de charges, pour capter les usagers. L'extension des axes est proposée, dans cet esprit, par exemple, sur les tracés suivants :
 - Axe 2, extension jusqu'à la sortie de l'A41 Seynod Sud
 - Axe 1, extension jusqu'à Doussard (ce qui limiterait aussi le report des voitures sur la rive Est utilisée comme itinéraire de délestage). Extension jusqu'à Thônes à certaines heures....
 - Axe 3, extension jusqu'à Sillingy...
- 13- Pour d'autres, l'attractivité des PEM, levier du report modal, tient à leur gratuité, à une politique tarifaire qui inclut le parking et le prix du billet et à leur sécurité ;
- 14- Une chambre consulaire demande que les PEM soient dotés d'une « offre servicielle » pour les rendre plus attractifs (offre de location voiture, service vélo...) ;

- 15- Le tram est défendu par certains pour sa capacité d'emport et son image favorisant le report modal ;
- 16- Certaines recommandations d'un bureau d'études ayant travaillé pour le Grand Annecy, en faveur du tram face au BHNS pour optimiser le report modal ont été relayées durant toute la concertation par les acteurs associatifs ;
- 17- Une enquête auprès de la population est demandée par certains acteurs pour mieux cerner le report modal potentiel selon les modes, les axes, les tracés et les dessertes y compris jusque dans les territoires voisins ;
- 18- La qualité de service du TCSPi doit être maximum pour rendre le transport collectif attractif (fréquence, régularité, amplitude horaires importantes, y compris le dimanche et les jours fériés, confort ...) ;
- 19- Un opérateur très innovant (Urbanloop) propose un service de transport présenté comme révolutionnaire pour l'axe 1 de la gare à Duingt avec des « capsules », type cabines de télécabine autonomes, dirigées par rail. Mis au point entre une université, une start-up et le concours de l'ADEME, ce système de transport offrirait une très faible consommation énergétique (dit détenir le record du monde de la moindre consommation énergétique (0,047 KWh/km) et présente plusieurs avantages (emprise au sol très réduite et intégration urbaine/paysagère facilitée, aucun temps d'attente pour l'utilisateur, vitesse commerciale intéressante...)

Plusieurs usagers rappellent qu'une politique publique de mobilité doit, parallèlement au travail sur l'offre, contraindre la place de la voiture. Une référence à la Zone à Faible Émission (ZFE) qui se met en place, est évoquée mais le lien entre les 2 politiques est faible et peu explicite et mériterait à être traitée conjointement.

Un volet de la controverse autour des émissions de GES concerne les perspectives temporelles différentes dans laquelle se placent les acteurs : le Grand Annecy et les autres parties prenantes raisonnent plutôt à court terme en cherchant des solutions pour décongestionner la circulation d'aujourd'hui et de demain. Le Grand Annecy a pris en compte les projets urbains que le TCSPi pourra/devra desservir à la mise en service (p 44 du dossier de concertation). C'est donc une prospective à plus ou moins 20 ans et plutôt centrée sur le cœur urbain dense de l'agglomération (alors que les axes de transport auront un effet direct et indirect pendant 50 à 80 ans)

Cette approche est confirmée par la justification du projet donnée dans le dossier de concertation p 27 : « les principaux enjeux en matière de mobilité se situent sur les axes qui sont visés par le projet. Par effet de volume, le potentiel de report modal (...) y est le plus fort. Ce sont les axes les plus engorgés sur lesquels les urgences sont les plus fortes »

Plusieurs dépositions expriment le fait que le projet de TCSPi répond plus à l'urgence qu'aux besoins à venir générés par l'urbanisation et ses impacts. Or, le point de vue selon lequel les transports publics doivent être pensés et aménagés avant que l'occupation du sol par des logements et activités ne soit définie (et non l'inverse) est partagée/évoquée par plusieurs dépositions ou interventions en réunion publique ainsi que dans le dossier de concertation... Regrettant qu'elle ne soit pas poussée à son terme.

Cette approche n'est pas perceptible dans la présentation actuelle du projet.

Cela peut être résumé par cette affirmation d'un cahier d'acteur : « *il faut prévoir le projet pour son extension à l'échelle du bassin* ». C'est-à-dire intégrer les dynamiques de mobilité et de territoire qui s'expriment actuellement au travers des documents du SCOT évoqué plusieurs fois durant la concertation

En conclusion, une collectivité locale parle de la nécessité « *d'un choc de l'offre de transport collectif pour réussir le report modal* ». Un participant d'une réunion publique rappelle que « *la décarbonation des mobilités doit être la priorité absolue de ce projet* ». La Ville centre par la voix de son maire insiste à plusieurs occasions pour rappeler l'enjeu sanitaire (coût humain des 70 à 80 morts prématurées par la pollution sur le bassin), le coût de l'inaction et l'urgence d'engager un projet significatif.

Mais les avis divergent sur les moyens de mettre en œuvre ce « *choc de l'offre* » et de la décarbonation.

- **Les offres de services du TCSPi**

L'offre de service du TCSPi a été présentée via le dossier de concertation et le jeu de questions réponses durant les événements de concertation. La diversité des éléments de l'offre de service est grande (des horaires au confort en passant par les correspondances, les tarifs, la possibilité de charger un vélo ou une poussette...).

Les points saillants qui ressortent de la concertation, concernant l'offre de service, sont les suivants. Ils expriment bien ce qu'un internaute rapporte « *fréquence, régularité et qualité de service semblent plus importantes que la seule durée de parcours pour rendre le TCSPi attractif* ».

Fréquence, ponctualité, rapidité

Il est attendu du TCSPi qu'il soit rapide et doté d'une fréquence soutenue. Sont évoquées 6 min, 10 min, 12 min en heure de pointe. L'expression d'une femme active habitant à 20 km d'Annecy centre où elle travaille est éloquente : « *j'ai besoin d'être sûre que j'ai au moins 2 bus possibles le matin pour me rendre au travail et être à l'heure. Je ne veux pas avoir la charge mentale de me dire que si je rate le seul bus, je serais en retard* »

Des personnes habitant loin du centre et qui doivent prendre un car pour se rendre à la correspondance au PEM du TCSPi, souligne qu'une forte fréquence est, à l'aller, un atout. Ça fonctionne toujours, ils savent qu'ils n'attendent pas au PEM. Par contre, pour le retour, ils expriment des inquiétudes : Les choses sont plus en effet plus compliquées car les liaisons entre les PEM et les territoires sont peu fréquentes. Il y a une distorsion entre la fréquence du TCSPi et la fréquence de la ligne après : « *Il faut que les horaires soient bien respectés car, pour mon retour, si je rate ma correspondance au PEM, je vais attendre 1h30 ou 2h voire plus pour que le bus me ramène chez moi.* »

La fiabilité est donc spécialement attendue pour les usagers ruraux qui auront besoin de prendre des correspondances aux PEM.

Concernant la vitesse, une proposition est formulée de proposer des « directs » ou des bus ou tram qui sautent des arrêts, notamment en heure de pointe et quand les véhicules sont pleins dès le départ. Évidemment avec une anticipation et une information préalable des usagers. Des participants notent que cela nécessite que des véhicules puissent se doubler, ce qui est assez facile en mode BHNS, plus délicat avec le tram pour des raisons de sécurité.

En matière d'amplitude horaire, les participants demandent plus une extension des horaires en soirée que le matin, notamment au-delà de minuit et le week-end, ainsi qu'un fonctionnement du TCSPi le dimanche et les jours fériés.

Le Grand Annecy a précisé que l'offre de service (fréquence, horaire) intégrera les pointes saisonnières touristiques. Ces pointes saisonnières génèrent des accroissements de trafic – estimé à +10% sur l'axe 1 par exemple. Mais ce trafic est concentré hors pointes journalières générées par les flux pendulaires matin et soir. Elles sont donc plus facilement gérables car étalées dans la journée.

Intégration de l'offre TCSPi dans l'offre SIBRA

L'intégration de l'offre de service du TCSPi dans l'offre globale de la SIBRA n'est pas évidente pour tous. Le TCSPi est souvent compris comme un autre mode de transport que celui, bien connu, de la SIBRA (de nombreuses personnes imaginent des lignes nouvelles en plus des lignes actuelles). De ce fait, ces personnes s'interrogent sur l'efficacité et la réalité des correspondances entre le TCSPi et les lignes existantes de la SIBRA. Le TCSPi correspond pour ces personnes, à une offre supplémentaire sans comprendre aisément que ce TCSPi permettra de construire un nouveau réseau de lignes secondaires.

Sur ces questions, le maître d'ouvrage doit renforcer son discours pour faire comprendre que le TCSPi correspond à une évolution qualitative et quantitative de l'offre SIBRA. Un des facteurs qui expliquent peut-être cette incompréhension tient au fait que le projet de TCSPi est porté par le Grand Annecy et que pour le commun des citoyens, la proximité organique entre SIBRA et Grand Annecy n'est pas

perçue. A ce titre, il est important que le caractère public du service reste bien identifié pour favoriser l'identification des annéciens à « leur » service public de mobilité.

Une demande de citoyens et du Conseil de développement du Grand Annecy concerne l'amélioration de la desserte des communes rurales. D'autres participants souhaitent que des communes ou quartiers densément peuplés soient mieux desservis comme Poisy, Epagny, Argonay, Chavanod, Quartier Novel.

Des notions de confort différentes

La question du confort est abordée de manière très personnelle à chaque fois. Pour certains (notamment pour les personnes, interrogées dans le cadre de la maison mobile, qui envisagent le report modal mais qui ne sont pas familières des transports collectifs), le confort, c'est d'éviter toute forme de promiscuité, notamment aux heures de pointe. « *Je n'habite pas à Annecy pour vivre ce qu'on vit dans les grandes villes, à être entassée dans le métro, ça c'est rédhibitoire !* ».

Pour d'autres, c'est le confort de route et l'expérience de voyage qui comptent : Pas de secousses, une vitesse linéaire, avoir une sensation de voyage, pouvoir apprécier la vue, disposer d'écrans annonçant tous les arrêts et les correspondances, des planchers bas pour monter et descendre facilement y compris pour les Personnes à Mobilité Réduite, la possibilité de monter facilement avec une poussette ou un vélo ou un cabas de courses.

Une attente « d'espace de qualité » est exprimée mais sans qu'elle soit détaillée.

Ainsi, les attentes en matière de confort, qualité et fiabilité sont fortes contrastant avec l'image courante des transports publics urbains.

Les PEM font partie de l'offre de services

Plusieurs participants veulent être sûr de pouvoir se garer au PEM et de retrouver leur vélo ou leur voiture. Certains relatent des expériences, nombreuses, d'usagers qui n'ont pas trouvé de place sur un P+R, avec, du coup, des correspondances ratées ou un trajet qui se poursuit, à défaut, en voiture. La demande des participants est donc que les parkings des PEM soient bien calibrés et évolutifs pour suivre l'augmentation du nombre d'usagers.

Des propositions très concrètes sont formulées sur ces différents points :

- Proposer des stations vélos sécurisés,
- Proposer des bornes Velonecy à chaque PEM,
- Avoir la possibilité de réserver une place de parking pour être sûr d'en disposer (par abonnement par ex, le système existe en Suisse),
- Proposer des bornes de recharges pour voitures électriques (ce qui pourrait être un argument « commercial » fort pour inciter les automobilistes roulant à l'électrique à utiliser le TCSPi)
- Proposer des services d'entretien/location de vélo, location de voitures, stations d'autopartage CITIZ...

Les usager.e.s évoquent le besoin de se sentir en sécurité sur les PEM (la nuit, le soir en hiver, en milieu de journée). Le PEM (voir chapitre ci-dessous) étant par définition un espace de rencontre et de transit, la sécurité des femmes et la prévention du harcèlement sont des préoccupations qui remontent des retours d'expérience de manière importante. Plusieurs participant.e.s évoquent ce sujet.

La desserte des établissements de santé et des établissements scolaires

Ce point est évoqué par de nombreuses personnes. Les personnes âgées anticipent le moment où elles ne pourront plus conduire (et cela est évoqué comme une chance de pouvoir compter sur le service public). Des participant.e.s évoquent l'hôpital (CHANGE), la Clinique Générale, la Clinique d'Argonay, des EHPAD.

Des professionnels de santé confirment le besoin de faire passer le TCSPi au niveau de l'hôpital qui pâtit d'une problématique de parkings saturés pour le personnel et les patients. Ils recommandent de bien réfléchir aux positionnements des stations par rapport aux unités de soins.

Concernant les établissements scolaires, nombre de personnes mesurent combien le trafic automobile est augmenté par le comportement des parents qui amènent et viennent rechercher leurs enfants plusieurs fois par semaine voire chaque jour à l'école, collège ou lycée. Il est souhaité que le Réseau Haute Mobilité intègre au mieux les collèges et lycées dans les lignes de TCSPi. En termes de stations mais aussi en termes d'horaires (« *pas uniquement un horaire à 17h et puis c'est tout !* »). D'autres solutions complémentaires sont également à mettre en œuvre pour limiter les A/R des parents d'élèves : Ville du quart d'heure, uniformisation des heures de sorties de cours, promotion du vélo et de la marche, autonomie des collégiens et des lycéens...

Sécurité

Outre le besoin de sécurité sur les PEM évoqué ci avant, la sécurité sur le réseau TCSPi fait aussi partie de l'offre de service. Une organisation consulaire mentionne que la sécurité du système de transport collectif contribue à la Santé Sécurité au Travail (SST) et à la Qualité de vie au Travail (QVT). Le TCSPi devrait permettre de réduire les accidents « Trajets domicile-travail » améliorant de ce fait la compétitivité des entreprises.

Une autre dimension de la sécurité concerne les non-usagers du TCSPi : Il s'agit de la sécurité attendue aux intersections des voiries en site propre (vélos, piétons, voitures). Suggestion est faite de prévoir des feux intelligents voire des systèmes de barrières.

Une tarification « juste » et « attractive »

La tarification fait partie de l'offre de service.

Les efforts tarifaires de la SIBRA (réduction de l'abonnement annuel, gratuité estivale...) sont reconnus par ceux qui en profitent. Les personnes qui ne sont pas usagers du service public de transport urbain, en revanche, sont rarement au courant alors que ces efforts tarifaires sont des leviers importants pour favoriser le changement de leur comportement. Le Grand Annecy confirme qu'il a la volonté de combiner les abonnements de transport avec une offre tarifaire avantageuse aux PEM.

Globalement, pour les personnes peu habituées aux transports en commun, il est important que la tarification soit vraiment incitative et devrait être moins chère que l'usage de la voiture. Certaines personnes souhaitent une tarification des abonnements et tickets à l'unité par tronçon (« *je ne veux payer que ce que j'utilise* ») tandis que les usagers réguliers, au contraire, souhaitent une tarification unique sur tout le réseau. Pour des profils Famille, des participant.e.s exprime qu'il serait souhaitable d'avoir une tarification de groupe (1 trajet voiture à 4 est perçu comme plus économique qu'un trajet à 4 en bus).

Sur un registre en mairie, un Grand Annecien propose ce calcul : « *Un abonnement à 90 euros, cela fait 45 centimes par jour (sur 200 jours travaillés) soit même pas un quart de litre de carburant... ça justifie le projet !* »

Plusieurs personnes évoquent la nécessité de trouver une tarification qui prend en compte le stationnement en PEM et le billet de transport. Ou bien le billet de transport paie le stationnement. Ou le stationnement est payant et le billet est gratuit.

L'homogénéité de la tarification entre la SIBRA, les TER et les cars Région est souhaitée. Ainsi qu'une simplicité d'usage, avec, par exemple, une carte de transport unique pour tous ces opérateurs avec des bornes de recharge suffisamment nombreuses, notamment en bout de ligne où la densité des commerces est faible, accessibles à tout moment de la journée (cela fait défaut à Duingt par exemple, dès maintenant).

Le responsable du projet indique que « la politique tarifaire n'est pas définie », cela dépendra de ce que décidera l'exploitant mais une unité des tarifs est prévue pour assurer une bonne lisibilité.

- **Les PEM, Pôle d'Échanges multimodal**

Le schéma directeur des PEM élaboré par le Grand Annecy en concertation avec les territoires voisins compte 24 PEM. Ces PEM, répartis sur le territoire permettent à des usagers de venir en vélo, en voiture, en covoiturage ... et stationner pour monter dans un bus, sur une ligne de la SIBRA.

Ce sont donc des moyens pour organiser le « rabattement » des usagers sur les lignes, en allant parfois les capter très en amont. Cependant les lignes SIBRA et donc les PEM en bout de ligne ne peuvent être proposés que sur les territoires adhérents à cette Société Publique Locale soit le Grand Annecy, la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie, la Communauté de Communes Fier et Usse ainsi que la Communauté de Communes du Pays de Cruseilles.

Seuls 6 PEM sur ces 24 sont en lien direct avec les axes du TCSPi. Les autres seront reliés aux axes par des lignes classiques.

Augmenter le nombre de PEM

La concertation fait apparaître une demande d'augmentation du nombre des PEM en lien plus ou moins direct avec le TCSPi dans l'optique de capter les usagers au bon endroit (au plus près). Les demandes sont les suivantes :

- Un PEM à Alby sur Chéran
- Un PEM à Groisy (nota présence d'une gare SNCF)
- Un PEM à St Jorioz
- Un PEM à la Pilleuse à la sortie de l'A41 Seynod Sud
- Un P+R sur le site de l'ancienne piscine des Marquisats
- ...

La commune d'Epagny Metz-Tessy a déposé une demande sur le registre en mairie concernant :

- Un PEM à la sortie du Centre commercial du Grand Epagny, coté Sillingy
- Un PEM dans le secteur de l'hôpital CHANGE

Le Grand Annecy a indiqué que certains de ces PEM sont déjà prévus (La Pilleuse, St Jorioz).

Des participant.e.s proposent que certains PEM, au-delà du bout de ligne TCSPi, puissent permettre l'accès à des lignes directes pour le centre-ville d'Annecy, à certaines heures, sans rupture de charge, c'est à dire, sans changer de bus en bout de ligne du TCSPi (exemple : la Pilleuse-centre-ville sans passer par Cap Périaz)

Une personne demande que le PEM des Glaisins soit, en sus de l'axe 1, mis au service de la ligne rocade N°25.

Néanmoins, la définition du PEM n'est pas forcément partagée par tous et des confusions sont opérées avec les Parkings Relais dits « P+R ».

- Certaines parties prenantes parlent de « P+R » parking avec une offre « sèche » de stationnement pour changer de mode de transport, généralement placés en bout de ligne ou à des intersections entre une ou des lignes et un « corridor de mobilité » ;
- D'autres évoquent les PEM comme des espaces qui concentrent différentes offres de déplacement ainsi que du stationnement. Ils s'articulent pratiquement, autour d'un mode de transport lourd (train, tram, BHNS) qui offre du débit. Du coup, les flux de personnes qui le traversent génèrent de la « chalandise » et des opportunités d'activités et de services, lesquelles rendent le PEM plus attractif.

Aussi, le PEM est un équipement qui intègre un P+R et qui propose en plus des services. Selon les services évoqués par les parties prenantes comme souhaitables au sein des PEM, on peut les regrouper en 3 catégories :

- Les services liés au transport lui-même et à l'intermodalité. L'option minimale, c'est le parking (P+R) auquel peuvent être rajoutés des services comme : informations, billetterie, dépose rapide, Point rencontre, location vélo, point covoiturage... Ce type de service est souvent évoqués («*Proposer des stations vélos sécurisés*» ; «*proposer des bornes Velonecy à chaque PEM* », «*avoir la possibilité de réserver une place de parking pour être sûr d'en disposer (par abonnement par ex, le système existe en Suisse)*», «*proposer des services d'entretien/location de vélo, location de voitures, stations d'autopartage CITIZ*»...) ;
- Les services liés à l'attente ou au transit plus ou moins développés en fonction du trafic (exemple : restauration rapide, presse, multiservices, sanitaires...), moins souvent évoqués («*proposer des bornes de recharges pour voitures électriques*», «*disposer de salles d'attente et d'un wifi*»...) ;
- Les services non liés directement à l'intermodalité ou à l'attente (relais colis, PTT, coworking, commerces...), rarement évoqués.

Le PEM est ainsi un outil de gestion des flux de mobilité mais aussi un outil d'aménagement du territoire en créant un pôle d'activité susceptible de générer une urbanisation et de l'activité sociale et économique.

Une demande est formulée pour que le concept de PEM soit précisé.

Bien d'autres activités seraient susceptibles d'être pensées selon chaque PEM. Une limite cependant a été proposée par une chambre consulaire : Ne pas créer des activités qui viendraient en concurrence des établissements et activités existants à proximité.

Sécurité, capacité et intégration paysagère des PEM

La sécurité sur/dans les PEM a été soulignée dans l'offre de service (voir ci-dessus).

De nombreuses interventions interrogent la question de la capacité des PEM. Les chiffres annoncés (par exemple 500 places pour les Glaisins) paraissent insuffisants au regard du report modal attendu et affiché.

Dans le même temps, des questions sont posées sur l'intégration paysagère de ces PEM.

Le Grand Annecy a annoncé des stationnements en infrastructures pour limiter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols.

- **L'articulation du projet avec les autres lignes (radiales et transversales)**

Les questions portent sur les correspondances et le réseau de lignes secondaires qui irrigueront le territoire entre les 3 axes / 5 branches du TCSPi.

Un participant évoque un point de vue partagé par plusieurs personnes : Le projet comme présenté actuellement par le Grand Annecy « *n'offre pas une vision des logiques des rabattements et des axes transversaux* ». Cela génère des inquiétudes.

Cette question de l'articulation du TCSPi avec les autres lignes est une question majeure pour des participant.e.s: « *Il faut penser l'aménagement du territoire en fonction des axes du TCSPi pour désaturer l'hyper centre, c'est-à-dire développer des infrastructures le long des axes, sauf le long du lac* » (qu'il faut décongestionner).

Aujourd'hui, l'organisation radiale du réseau fait converger un grand nombre de lignes et tous les axes du TCSPi vers l'hyper centre/ gare SNCF (place de Verdun).

Cela a deux conséquences :

- Pour de nombreux participants, il existe un risque de transformer les bouchons de voitures particulières par des bouchons de bus à certains endroits : Beaucoup de craintes sont exprimées sur la capacité de l'hyper centre à supporter cette concentration (rue Sommeiller,

rue Vaugelas, place de Verdun déjà congestionnée...). « *Est-ce que cela ne va pas ressembler à Chatelet les Halles ?* » interroge un internaute ;

- Et si l'hyper centre échappe à cette congestion de bus, le fait que la structuration des axes ramène tout à l'hyper centre va favoriser son développement. Annecy se prépare donc à un hyper centre encore plus central, encore plus commercial, encore plus fréquenté. Cette logique est celle d'une centralisation alors que le Grand Annecy a besoin d'une décentralisation très forte pour décongestionner son hyper centre (et vitaliser ses périphéries). Une participante propose, à ce titre, que le TCSPi soit l'occasion de densifier l'offre commerciale le long des axes plutôt qu'au centre-ville.

Pour certains, il est donc nécessaire d'organiser les meilleures connexions des PEM et des axes entre eux, en évitant, si possible le passage par la gare. C'est ce qu'expriment spontanément des remarques et suggestions de participants :

- « *Il faut prévoir que le PEM des Glaisins puisse être utilisé pour accéder directement à la ligne rocade N°25* » ;
- « *Il serait possible de créer une correspondance entre l'axe 1 et l'axe 2 au Pont Neuf, sans passer par la gare* » ;
- « *Ce serait bien de pouvoir accéder directement l'hôpital de Epagny, sans passer par le centre-ville* ». La commune d'Epagny est également favorable à une liaison directe entre l'axe 3 et l'hôpital (sur l'axe 2). De la même manière, comment relier Grand Epagny à Pringy Gare ? » ;
- « *Depuis la Rive Ouest, pour aller à l'hôpital, nous serons obligés de passer par la gare* »
- Des correspondances entre l'axe 1 et 2 sont attendues pour faciliter les relations Nord/Sud (Rive Ouest-Pringy) et Est/Ouest (Seynod-Glaisins) ;
- « *Comment relier directement les zones d'activité d'Argonay et des Glaisins depuis le secteur de la gare de Pringy ?* ».

Un participant propose d'utiliser l'opportunité de l'aménagement du TCSPi pour rénover et restructurer la place du Pont Neuf qui pourrait profiter d'une forte correspondance entre l'axe 1 et 2 (réduction de la fonction routière, relance d'un environnement commercial, revégétalisation...). Outre la décongestion de l'hyper centre, un réseau robuste et structurant de lignes transversales pourrait ainsi créer des opportunités urbanistiques pour créer/réhabiliter des espaces publics.

Cette dynamique d'aménagement est à articuler avec la logique d'implantation de PEM contribuant au ré-équilibre/cohésion des sous-territoires (voir ci-dessus).

C Sur les caractéristiques du projet par axe

• Tracé et spécificités Axe 1 Duingt- Glaisins

Cet axe a concentré beaucoup de débats.

La branche Duingt-Gare Annecy

Pour certaines associations, collectivités et participants, la branche Gare-Duingt est la plus urgente car :

- Le corridor de circulation ne peut pas être remplacé par un autre mode concurrent ou un recours à l'A41 ou la RD3508 ;
- C'est l'axe où le report modal serait, selon eux, le plus important et pour lequel la réduction des GES serait la plus forte (certaines associations disent que le gain sur la seule branche Gare-Duingt, en tram, est estimé à 3,5 Kt d'eqCO2 soit plus que les gains de toutes les autres branches en BHNS).

Deux communes de la Rive Ouest (Duingt, Sevrier) ont déposé sur les registres en mairie pour souligner leur soutien au projet et leur impatience à ce qu'il soit opérationnel dans les meilleurs délais :

« L'abandon du projet LOLA, validé par les communes de Sevrier, St Jorioz, Duingt impose aux collectivités de proposer aux habitants une alternative rapide à l'automobile ».

Pour autant, d'autres associations et participants considèrent, à l'inverse, que cette branche n'est pas du tout prioritaire :

- Le scénario concernant cette branche n'est pas « mûr » : c'est « l'axe le plus coûteux, qui a la plus faible fréquentation donc le moins de report modal, sa capacité ne répond pas aux besoins aux heures de pointe » ;
- Il faut sursoir à toute décision en attendant que la Région et le Grand Annecy négocient pour envisager la poursuite de l'axe jusqu'à Albertville.

C'est un axe où les contraintes sont fortes : Berges du lac et congestion coté Rive Ouest, dénivelé coté Glaisins, traversée de l'hyper centre entre les deux.

Des craintes générales sont émises sur les points suivants :

- La saturation (en bus et autres véhicules) du quartier de la gare, rues de l'Industrie, Sommeiller, Vaugelas, place de Verdun est déjà très forte. Ramener du trafic et de l'activité aggraverait le problème.
Certaines personnes posent la question de dériver un axe pour contourner le quartier de la gare.
- La capacité de la branche de Duingt à la Gare (5 bus par heure soit 300 personnes par heure avec une fréquence de 12 minutes incompressibles du fait du Tunnel de la Puya) n'est pas compatible avec les besoins à satisfaire estimés à 1500 personnes / heure de pointe.
Le Grand Annecy annonce une capacité de 750 personnes par heure en BHNS pour des besoins de 750 personnes en heure de pointe.
- Les expropriations seraient nombreuses et complexifieraient le projet. Le Grand Annecy a déjà acquis 3 bâtis (à l'amiable) sur les 9 qu'il faut acquérir et est confiant sur la réduction de cet enjeu.
- Le bout de ligne à Duingt pose un double problème : L'exiguïté de l'espace public est forte et le BHNS et son PEM risquent d'impacter le paysage urbain voire la vie de village sur la place.
La commune de Duingt souhaite que l'accès à la plage soit préservé ainsi que la contre-allée.
De plus, le tracé butte sur la montagne et son éventuel prolongement, non défini, nécessiterait de forer un tunnel (celui de l'ancienne voie ferrée est utilisée par la voie verte).
- L'emplacement du PEM à Duingt, est incertain. Il constituerait une grosse infrastructure dans un petit village au bord du lac avec un lourd enjeu d'intégration paysagère et sociale
Certaines personnes et associations souhaitent que le PEM soit créé à Doussard afin de mieux capter les flux venant du sud (Faverges...), de ne pas congestionner Duingt et de limiter le report de plus en plus important des automobiles qui, contraintes par les bouchons à l'entrée de Duingt puis à Sevrier, prennent l'itinéraire de la rive Est (qui est lui-même de plus en plus saturé)

Le Grand Annecy rappelle qu'il ne peut pas avoir la compétence juridique d'investir hors de son territoire, autrement dit sur celui d'une autre collectivité telle que la CCSLA. Pour la CCSLA, c'est l'AOM (autorité organisatrice des mobilités) Région qui a la compétence mobilités. La CCSLA, le Grand Annecy peuvent travailler sur des solutions collectives mais le Grand Annecy ne peut pas le faire tout seul. Cela dépasse son pouvoir, sauf à se mettre en illégalité ce qui lui serait immédiatement reproché.

- Les lignes de cars Région (notamment ligne Y51) et celle du TCSPi vont être parallèles avec une crainte qu'elles soient redondantes entre Duingt et Annecy. Des questions sont posées sur les tarifs et sur la possibilité ou pas que les cars Région circulent sur les voies du BHNS et passent par le tunnel de la Puya qui nécessitera des équipements de sécurité particuliers.

Ces cars Région ligne Y51 relient Albertville à Annecy et des participants considèrent qu'ils pourraient être remplacés par un tram train sur l'ancienne plateforme ferroviaire, ce que réclament également une partie des associations à la suite de la concertation préalable sur le

dossier LOLA (tunnel sous le massif du Semnoz). La commune de Lathuile en fait état également dans son cahier d'acteurs.

Le Grand Anancy avait sollicité la Région pour conduire ensemble un complément d'étude sur l'extension de la branche au-delà de Duingt, ce que cette dernière aurait refusé.

La mobilisation autour du TCSPi a permis à ce que Région, CCSLA et Grand Anancy se rencontrent à la mi 2024 (en attente du compte-rendu officiel de cette réunion).

Dans le même temps, la Région a fait inscrire l'itinéraire Albertville-Anancy dans les projets ferroviaires possibles et pouvant être exclus des obligations de la loi ZAN.

L'utilisation de l'ancienne voie ferrée pour le tracé de la branche Gare-Duingt est fortement débattue. Cette **plateforme est aujourd'hui utilisée par la voie verte** de très grande qualité de 45 km (1,2 million d'usagers par an).

Arguments évoqués par les participants pour l'aménagement du TCSPi le long de la voie verte	Arguments évoqués par les participants contre l'aménagement du TCSPi le long de la voie verte
Le coût d'aménagement du TCSPi serait beaucoup moins cher car pas d'expropriation et la plateforme existe sur de grandes sections	L'élargissement de la plateforme dans l'espace naturel protégé est impossible (ZNIEFF du Marais de l'Enfer)
Le tram, nécessitant moins d'emprise au sol, n'est pas incompatible avec la piste cyclable (voir exemple de Bordeaux)	L'exceptionnalité de cette voie verte le long du lac (une des plus réputée d'Europe) serait atteinte pour les cyclistes par le tram qui les frôlerait toutes les 12 minutes. Le caractère de « pleine nature » disparaîtrait. La volonté des élus, de nombreux citoyens et d'associations est de conserver la voie verte en l'état.
L'itinéraire de TCSPi sur la plateforme de la piste cyclable évitera de surcharger l'espace urbain des communes traversées. Il sera plus facile à mettre en œuvre en limitant fortement les nuisances qui seront générées par les travaux d'infrastructures le long de la RD1508.	La plateforme de la piste cyclable longe le lac et elle s'écarte beaucoup des espaces urbains qu'il est préférable de desservir. Le tracé le long de RD1508, traversant toutes les communes est de ce point de vue bien plus efficace pour le report modal, en BHNS comme en tram (même s'il est plus coûteux) Forte densité en logements, équipements, commerces. Le TCSPi sera naturellement promu car plus visible sur la RD.
L'attrait touristique serait plus fort	Le TCSPi n'a pas vocation à accroître l'attractivité touristique en premier lieu mais à répondre aux problèmes des transports au quotidien de la population locale. Le TCSPi le long de la RD1508 pourra être utilisé par les touristes pour gagner les plages et les itinéraires de randonnée, profiter du patrimoine des communes.

Les points de vigilance sur lesquels les participants et les communes attirent l'attention du Grand Annecy, sur le plan des aménagements de ce secteur, sont les suivants :

Partie de la Gare au Tunnel :

- Réaménagement complet à prévoir de la gare, de son parvis, des axes rues de l'Industrie, Sommeiller, Vaugelas. Des bus vont arriver toutes les 6 minutes de tous les axes en même temps, le risque d'embouteillage est fort
- Arrêts à privilégier ; Bertholet, Marquisats, collèges et lycées (en sécurisant la desserte)
- Correspondance à organiser avec l'axe 2 sur la place du Pont Neuf

Le tunnel de la Puya

- Pour la sécurité dans le tunnel de la Puya, il faut prévoir une plateforme de retournement des services de secours. Cette obligation est prise en compte par le Grand Annecy qui précise aussi qu'une galerie de secours est prévue.
- Inquiétude sur le coût d'aménagement du tunnel (30 M€ ?)
- Peut-on doubler le tunnel pour créer une voie mode doux (sur le modèle de la galerie du tunnel du Chat entre Le Bourget du lac et Yenne en Savoie) ?
- Prévoir une voie unique de la sortie du tunnel jusqu'au secteur Port-Plage et le reste en voie double (déposition de la ville de Sevrier)
- Tunnel de la Puya est une opportunité pour atteindre plus rapidement la gare et les établissements de formation (Fauré, St Michel, Ifaloes... (déposition de Sevrier et de La Thuile)
- La mise en place de l'alternative au TCSPi tram ou BHNS proposée par Urbanloop (petits véhicules type train/télécabine ou capsule autonome guidés par rail) a l'avantage de proposer une emprise au sol très faible (3 m) et sans batterie. Elle est particulièrement adaptée pour passer cette contrainte du tunnel en permettant même de réserver un couloir pour les modes doux (piétons cyclistes) en sus.

Partie Choseaux

- Prendre en compte les nombreux automobilistes qui descendent de Leschaux : les bus sont déjà plein, nécessité d'avoir un P+R
- Arrêt à St Jorioz, Mairie, École, Collège, Plage, commerces, lieux collectifs
- Utiliser la piste cyclable plutôt que passer au milieu de l'espace urbain

Partie Sevrier

- Arrêts à privilégier : devant la Biocoop, Collège, centre de Sevrier, Iseta, Mairie, École de musique, à proximité plage, port, commerces, écoles
- La zone Natura 2000 doit être préservée, à contourner
- Les tourne-à-gauche des voitures qui vont croiser le TCSPi sont un et en danger.
- Prévoir une navette route du port (et recyclage d'une partie du parking plage ?)
- La partie en voie unique imposant un alternat pourrait être évitée en utilisant la piste cyclable pour le TCSPi.
- Faire une voie unique de la sortie du tunnel jusqu'à l'endroit Port-Plage et le reste en double voies

Partie Duingt

- Arrêt à privilégier : intersection route des Grands Champs, Plage, au centre de Duingt (église, centre de loisir, école). Ou au contraire à proximité mais pas dans le centre.
- Les arrêts ne peuvent pas être sur la route car forte fréquentation dans espace restreint et accidentogène.
- Entrée de St Jorioz, passage sur le pont Laudon problématique

- Volonté de conserver la contre allée et l'allée de la plage dans son intégralité (déposition de la commune de Duingt)
- Souhait pour des liaisons mode doux du centre du village jusqu'au futur PEM (déposition commune de Duingt)
- Souhait de forte intégration paysagère et plantation d'arbres (déposition commune de Duingt)
- Impossibilité de passer en TCSPi au-delà de Duingt vu le manque de largeur de la voirie, entre lac et montagne (+ virage dangereux), sauf à creuser un tunnel. Étudier les scénarios possibles même s'ils ne sont pas mis en œuvre tout de suite afin de créer un TCSPi capable de se prolonger plus tard à moindre coûts et reprises.
- Carrefour « Les Barrières » dangereux (déjà 2 morts) sécurisation nécessaire
- Risque d'engorgement local lié à la forte fréquentation de Duingt en été
- Quelle capacité pour le PEM ? où le placer ?
 - Le Grand Annecy étudie actuellement des scénarii en infrastructure dont une partie en sous-sol pour limiter au maximum la consommation de foncier.

Sur cette branche de la gare d'Annecy à Duingt, de nombreux participants dont les communes de Sevrier et Duingt qui ont déposé sur les registres municipaux insistent sur les actions à mettre en œuvre sans attendre la mise en place du TCSPi :

- Travailler à une meilleure attractivité des TC : parkings gratuits, synchronisation des bus Région et Grand Annecy, covoiturage, ...
- Imposer des règles de circulation plus strictes ou adaptées : feux intelligents, « 30 km/h de Duingt à Annecy le Vieux », déporter le trafic de camions, déporter le trafic hivernal des stations de Tarentaise via l'autoroute A41.

La commune de Lathuile propose également de prioriser l'aménagement en site propre (sans attendre de lancer l'ensemble des travaux de l'axe), entre Sevrier et Annecy et sur le tunnel de la Puya, là où cela coince le plus. Un internaute propose de démarrer l'axe 1 sans le tunnel de la Puya, en utilisant le passage des Marquisats (sous condition d'alternance et de priorité donnée au bus).

Le centre-ville et le quartier gare

Il s'agit du quartier le plus congestionné. Voir les remarques formulées au chapitre précédent du présent rapport concernant le caractère « radial » du projet de TCSPi (risque de créer une congestion supplémentaire en aggravant le différentiel de développement entre l'hyper centre et les périphéries).

Les points de vigilance sur lesquels les participants attirent l'attention du Grand Annecy, sur le plan des aménagements sur ce secteur, sont les suivants :

- Un axe périphérique allégerait la congestion de l'hyper centre mais confirmation que c'est à l'axe 2 de passer prioritairement à la gare
- Comment réaménager la gare routière ? (trains de bus en attente à certains moment, difficulté de manœuvre...)
- Créer une gare bi face (autre pôle d'arrêt à l'arrière de la gare avec passage piéton/cyclistes). Privilégier la dépose minute des PMR. Mettre la rue de l'Industrie en sens unique pour éviter les bouchons aux rond-points (« *aujourd'hui, la gare est un schmilblick de voitures !* »)
- Arrêt à privilégier : prendre en compte la future fréquentation des Harras, collège des tilleuls (résoudre l'actuelle congestion à cet endroit). Pas d'arrêts rapprochés. et limiter le nombre d'arrêt en hyper centre
- Caténaires de tram à exclure pour raison de paysage urbain
- Pourrait-on utiliser le tunnel de Courrier ?
- Mutualiser les tracés des axes 2 et 1 à partir du Pont Neuf (sur l'ancienne voie chemin de fer) pour minimiser impact foncier.

La branche Gare SNCF – Les Glaisins

Cette branche correspond à la ligne Rythmo 1, ce jour. Elle dessert l'hyper centre, des quartiers périphériques ainsi que la zone d'activité des Glaisins en bout de ligne.

De nombreux participants s'accordent à dire que cette ligne fonctionne bien et ce plus encore entre Vignières et Annecy le vieux, lorsque l'hyper centre est traversé. Au point que plusieurs participants s'interrogent sur la pertinence de transformer cette branche en site propre à partir de Vignières. Il leur semble que l'investissement et les impacts sont trop importants au vu des gains attendus.

C'est une partie avec du dénivelé donc plutôt adaptée au BHNS selon le responsable du projet.

La partie nord est la plus sujette à débat car le report du trafic sur la route de Thônes et Lachat pose un problème aux habitants du quartier : 2 écoles, 3 crèches, 1 collège, 1 centre sportif sont impactés (mais ils sont aussi desservis).

Par ailleurs, des participants expriment une crainte que la mise en place d'une infrastructure comme le TCSPi dévalorise le haut quartier d'Annecy le Vieux en faisant perdre de la valeur à l'immobilier.

Une variante pour la partie Nord est proposée par un atelier. Elle passe par le bas de la rue de Lachat, remonte le ruisseau du Colovry, jusqu'à la route de Thônes, avec une variante au niveau de la jonction Route de Thônes. Le tracé se poursuit ensuite par l'av. Georges Salomon jusqu'à rejoindre le tracé initial proposé rue du Pré Faucon

Les points de vigilance sur lesquels les participants attirent l'attention du Grand Annecy, sur le plan des aménagements de ce secteur, sont les suivants :

Partie Sud

- Ne pas dépasser 400 à 500 m entre les stations
- Ne pas passer par la route de Thônes qui doit rester ouverte aux véhicules particuliers
- Veiller à l'accès du parking garage olympique
- Veiller à la circulation Av. des Carrés (déviation par les rues avoisinantes)
- Arrêt à privilégier : Carnot, Bonlieu, Centre commercial, Av. de France, Haras Novel, Pommiers, Botanic, Commerces, Château de la Pesse,

Partie nord

- Au niveau de l'école élémentaire des Glaisins, besoin d'une tête bêche chemin des Chapelaines pour éviter le report de trafic
- Besoin de mettre également une tête bêche chemin du Bray
- Créer une passerelle pour l'accès à l'université
- Vigilance à avoir sur les sites : maternelle de Lachat, Collège de La Salle, IUT, Logement, Université, chemin de Bellevue,
- Prévoir l'accès au collège des Barattes depuis les Glaisins (ligne 5)
- Arrêts à privilégier : Carré, Rampignon (centre équestre, lotissement, accès Veyrier), Château de la Pesse, Espace Rencontre, clos des Arts, rue Lachat x rue du capitaine Baud, IAE
- Requalification de la rue de La Pesse. Axe rue de la Pesse simple à réaliser à moindre coût
- Faire une voie spécifique sous le château de la Pesse (projet précédente mairie)
- Chemin de Bellevue est raide, étroit, difficile à sécuriser, dangereux
- Tracé avenue Georges Salomon
- Prévoir plusieurs arrêts sur la Zone d'activités des Glaisins (étendue)
- Mettre en sens unique les rues de Verdun et des Ecureuils pour fluidifier la circulation de la rive Est.
- Revoir le rond-point de la Casserole
- Faire un PEM plus près des grands axes routiers. Attention, aujourd'hui, les PEM sont squattés par les personnes qui se rendent en station en navette ou en covoiturage.
- Parking sur terrain agricole proscrit. Un PEM à l'Espace de Rencontre serait plus pertinent et permettrait de mutualiser l'usage du foncier (les parkings existent déjà et sont sous valorisés).
- Préserver la piste cyclable venant de Thônes

- Profiter des aménagements pour réduire les voitures de l'université ce qui apaiserait ce quartier /supprimer les stationnements de la fac.
- Des liaisons fortes sont à prévoir entre Glaisins et Novel, Teppes, la ligne transversale N°25, Epagny et zones périphériques d'Annecy...
- Promouvoir fortement la ligne 25 en réservant une voie en site propre voie des Aravis
- Le secteur est parcouru par des engins agricoles (encore quelques fermes dans le secteur). Il faut que les aménagements soient compatibles avec des déplacements de tracteurs et d'engins ou que des solutions alternatives soient possibles.
- Limiter le nombre de parkings pour les entreprises des Glaisins (et inciter à prendre les TC)
- Envisager le prolongement de l'axe vers Thônes. Cette idée est promue par certains salariés pendulaires habitant à Thônes, et elle profiterait aux salariés d'Annecy travaillant à Thônes. Elle a existé entre 1898 et 1930 sous forme d'un train à valeur métrique via Annecy le Vieux et le défilé de DIngy. Elle est contestée par des habitants de Thônes qui, au contraire, cherche à créer une autonomie du territoire communal, bourg centre disposant de tous les services : « *je vis à Thônes, ce n'est pas pour descendre tous les matins à Annecy ! J'ai ce qu'il me faut ici* ». Par ailleurs, des habitants de Thônes soulignent l'enjeu touristique de l'accès des stations alpines des Aravis par transport collectif. Cet enjeu est devenu majeur, avec l'augmentation du nombre de lits et la croissance du ski à la journée. Thônes subit une congestion très forte les jours où les touristes montent et descendent des stations des Aravis. Certains proposent d'utiliser le site des Glaisins comme point de départ de navettes que les touristes rejoindront de la gare via le TCSPi.
- Au-delà de Duingt, l'enjeu local des trajets domicile-travail des actifs du bassin d'emploi Ugine-Annecy a été rappelé plusieurs fois. L'enjeu touristique, plutôt hivernal, a été également évoqué : il correspond au trafic généré par les populations suisses, allemandes et de l'Est de la France qui « coupent » via les berges du lac et Faverges pour gagner Albertville et la Tarentaise sans passer par l'A41 et l'A43 via la cluse de Chambéry et la combe de Savoie, générant une congestion de la Rive Ouest.

- **Tracé et spécificités Axe 2 Seynod- Pringy**

Cet axe correspond actuellement à la ligne Rythmo 2 qui conduit du Cap Périaz à l'Ouest de Seynod jusqu'à la mairie de Pringy, en passant par la gare SNCF d'Annecy et celle de Pringy.

Pour plusieurs participants, cet axe est relativement simple à transformer en site propre compte tenu des artères qu'il emprunte sauf sur l'hyper centre (quartier de la gare) dont il partage l'essentiel de l'itinéraire (en tout cas des enjeux) avec l'axe 1. Il n'y a pas de prévision d'expropriations dans l'état actuel du projet et de ses variantes.

C'est l'axe qui a le plus gros trafic potentiel. Les participants soulignent que la ligne Rythmo 2 est déjà saturée sur Seynod.

C'est également l'axe qui est le plus structurant pour le développement de la Ville d'Annecy car il parcourt/dessert un grand nombre de ténements importants où seront construits des logements prochainement.

L'option BHNS ou Tram n'est pas encore décidée sur cet axe.

Cet axe est « doublé » par la ligne de chemin de fer SNCF entre Rumilly-Annecy-Pringy – Groisy – St Martin de Bellevue que des usagers disent utiliser. Ils regrettent que cette ligne ne desserve pas finement les différents quartiers de l'agglomération et qu'elle ne soit pas directe ce jour. Elle est intégrée au projet de SERM (service express régionaux métropolitain) que le Grand Annecy cherche à mettre en œuvre pour faciliter ses communications entre Aix les Bains et le Grand Genevois. Elle est complémentaire de l'axe 2 comme il est prévu ce jour. Leur complémentarité est à préciser.

La ville d'Annecy a déposé un cahier d'acteur où elle exprime très nettement deux préférences :

- Elle est favorable au passage par l'Avenue d'Aix les bains et Avenue du Pont Neuf, très structurant pour le développement urbain de la ville et c'est l'axe le plus rapide

- Choix prononcé pour le tram sur cet axe 2 pour les raisons suivantes : Moindre emprise au sol, plus végétalisé, moindre imperméabilisation, plus attractif, plus d'emport, plus efficient en termes de cout par kilomètre voyageur, plus confortable, plus durable (30 ans de durée de vie), pas de pneumatique, moins de batterie.

Sur le plan des aménagements concernant cet axe 2, les points de vigilance sur lesquels les participants attirent l'attention du Grand Annecy sont les suivants :

Entre le PEM Cap Periaz et la gare SNCF :

- Prolongement de la ligne (avec ou sans site propre à partir du Cap Périaz) ou création d'un PEM à la sortie de l'A41 Seynod Sud pour capter ce flux dès sa sortie de l'autoroute
- Mettre un PEM Sud à Alby sur Chéran
- Les 20 000 véhicules av. d'Aix les Bains, imposent de requalifier les voies, ronds points et prévoir sécurisation circulation cycliste
- Conserver le tracé de la Rythmo 2 actuelle et effectuer les travaux plus facilement sur l'av. d'Aix.
- Faire une liaison avec la rue de l'Angoulême
- Ouverture du parc Valvert sur la ville (raccourci piéton)
- Arrêts à privilégier : aux ronds-points, intersection Champs Fleury, Banque de France, collège et lycée,
- Prolonger le bus vers la rue du Valvert et des 3 Fontaines (pour maillage du réseau)
- Doute sur la largeur de la route des Creuses pour le passage en BHNS
- Correspondance ou pôle d'échange à créer Place du Pont Neuf
- Étudier comment mutualiser les tracés entre Axe 1 et 3 à partir du Pont Neuf sur l'ancienne plateforme SNCF
- Les aménagements cyclistes de ce secteur doivent être de qualité. Les vélos doivent pouvoir utiliser la voie des bus
- Congestion du quartier de la gare. L'aménagement doit proposer des solutions et ne pas l'aggraver. Stop aux voitures

Sur ce segment, deux variantes sont possibles (via l'avenue d'Aix les Bains, ou via le Bd de Costa de Beauregard). Elles sont évoquées dans le chapitre concernant les alternatives sur le périmètre du projet

Entre la gare SNCF d'Annecy et Pringy. Pré Billy

- Mettre un PEM Nord à Groisy (le Plot ou Longchamps) (« si le PEM reste à Pringy, je n'ai pas intérêt à prendre le TCSPi car les bouchons sont surtout entre Thorens et Groisy/Charvonnex »)
- Plutôt adhésion à la variante par l'av de Genève. Mais crainte concernant la faisabilité d'un site propre + pistes cyclables + accès des commerces sur l'av. de Genève. Par ailleurs, sur Av. de Genève, 325 places de parking en moins, 18 places de livraison en moins. + problème pour la collecte des ordures ménagères.
- Crainte de la congestion de l'hyper centre
- Préférence pour le BHNS plus silencieux dans le centre-ville (crissement dans les virages) et moins d'arbres abattus
- Préférence pour le tram, plus moderne, plus d'emport sur cet axe très structurant
- Stations à privilégier : av de Genève, collège La Salle, Hôpital, Hypermarché, Parc des sports, (reprendre les arrêts Rythmo 2 très convenables)
- Réduire le nombre de stations pour améliorer la vitesse commerciale mais ne pas dépasser 600 m entre deux stations.
- Desserte de l'Hôpital à bien étudier
- Desserte du pôle Mairie, Poste, Bibliothèque, Église (en prévoyant extension ?)
- Au nord, le bout de la ligne 2 doit être en lien avec les zones rurales
- Il faut également créer lien et maillage entre la gare de Pringy et les Glaisins mais aussi Epagny, sans passer par le centre-ville
- Entre Annecy et Pringy, la voie SNCF peut être utilisée en complément de la ligne 2 pour une desserte express (en 4 minutes... mais avec une fréquence qui sera celle de la SNCF)
- Il est attendu que des voies cyclables soient créées sur tout le long de l'axe.

D'autres préoccupations ont été exprimées :

- Il faut étudier la pertinence de prolonger l'axe 2 vers Epagny, auquel cas, l'axe 3 pourrait être supprimé ou réorienté sur Poisy
- La ville d'Epagny souhaite qu'une liaison directe soit faite entre l'axe 3 à son endroit et l'hôpital (CHANGE). L'ancien PLU et le nouveau PLUI prévoient déjà cette liaison via Plaine sous Lettraz qui accueillera bientôt 1245 logements, une école et un centre aquatique.
- Pour rappel, sur cet axe 2, la ville d'Annecy est favorable à un Tram de Seynod à Pré Billy.
- Le Pôle de la gare de Pringy est un pôle très sensible. Outre les voyageurs du train, il doit arriver à capter les voyageurs qui sortent de l'A41 à la sortie Annecy Nord (à proximité). Il y a là une clientèle potentielle importante si la liaison est effective et efficiente.

- **Tracé et spécificités Axe 3 Annecy centre-ville – Epagny Metz-Tessy**

L'axe 3 ne comporte qu'une branche, entre Epagny et le centre-ville d'Annecy.

C'est l'axe qui relie le corridor de mobilité de La Balme de Sillingy à l'agglomération.

Prévu en BHNS, il ne demande aucune expropriation.

Sur le plan des aménagements concernant cet axe 2, les points de vigilance sur lesquels les participants attirent l'attention du Grand Annecy sont les suivants :

- Intérêt à prolonger la ligne jusqu'à la Balme de Sillingy (exprimé comme une condition de réussite du projet sur le long terme au vu des bouchons croissants dans cette zone)
- Besoins de relier cet axe aux lignes secondaires menant aux communes environnantes, notamment Poisy, Choisy, Meythet.
- Besoin de relier l'axe 3 d'Epagny à Pringy ainsi qu'à l'hôpital CHANGE
- Les participants aux ateliers sont plutôt favorables à l'itinéraire qui traverse la zone commerciale du Grand Epagny : le TCSPi existe déjà, il irrigue la Centre commerciale La variante par la RD1508 présente cependant l'avantage d'être directe
- En revanche, des commerçants avertis pensent que le TCSPi ne provoquera pas de report modal important sur ce secteur. Car les gens viennent en voiture pour faire leurs grosses courses. Et/ou ils ont un besoin de se déplacer entre les magasins qui impose, vu la taille de la zone, d'être en voiture. A moins d'engager un vaste programme d'éducation/sensibilisation pour inciter à venir faire ses courses avec un cabas à roulette, en créant des itinéraires piétons sur la zone... (autant de choses pour lesquelles la communauté des entreprises de la zone pourrait contribuer)
- Par ailleurs, il serait pertinent d'utiliser le TCSPi que le CD74 est en train de construire sur la RD3508, en direction de Epagny/Sillingy.
- Arrêt à privilégier : Epagny Centre village (mais 11 minutes à pied entre le centre d'Epagny et l'arrêt c'est beaucoup) – Pont de Tasset – Parking Courier ave de Cran.
- Intérêt à maintenir le Rythmo 3 par la gare et Novel.
- Entre les 3 variantes en bout de ligne sud, c'est la variante boulevard du lycée ou av. Parmelan qui est retenue en passant par la gare puis Parmelan/novel (les deux autres variantes : terminus à Courier ou square de Verdun d'une part et prolongation jusqu'au quartier de Novel par l'avenue de France d'autre part, ne sont pas retenues).

La ville d'Epagny est favorable à un BHNS sur l'ensemble du réseau (unicité de la flotte et de la technologie, un seul centre de remisage, plus souples, interchangeables pour des prestations désormais quasi identiques à celle d'un tram)

Elle est favorable à la variante qui traverse le centre commercial.

Elle demande une liaison entre l'axe 3 et l'hôpital CHANGE via la plaine de Sous Lettraz qui accueillera bientôt 1245 logements, une école et un centre aquatique.

D La priorisation des axes fait débat

• L'axe 1 est-il vraiment prioritaire ?

L'agglomération a construit le projet de TCSPi en mettant en priorité l'axe 1 (Duingt -Glaisins). Le calendrier d'études et de travaux s'étalerait pour une mise en service en 2030

C'est aussi l'avis de plusieurs communes de la Rive Ouest qui sont impatientes de résoudre les congestions le long du lac.

En réalité, des participants soulignent que c'est la branche Gare-Duingt qui est priorisée par l'agglomération et les collectivités, la branche de la Gare aux Glaisins pouvant se faire en décalé.

Pour rappel, les arguments pour prioriser la branche de la Rive Ouest sont les suivants :

- Le corridor de circulation entre Duingt et Annecy ne peut pas être remplacé par un autre mode concurrent ou un recours à l'A41 ou la RD3508
- C'est l'axe où le report modal serait le plus important et pour lequel la réduction des GES serait la plus forte
- C'est l'axe où la congestion (les bouchons) sont les plus importants
- Cet axe a aussi une histoire particulière avec le projet abandonné de tunnel sous le Semnoz : les collectivités ont validé les conclusions de la concertation LOLA et doivent désormais proposer une alternative rapide à l'automobile aux habitants

Cependant certains participants jugent que cette branche n'est pas « mûre » et ne doit pas être prioritaire. Les arguments sont les suivants :

- C'est « l'axe le plus couteux, qui a la plus faible fréquentation donc le moins de report modal, sa capacité ne répond pas aux besoins »
- Il faut sursoir à toute décision en attendant que la Région et le Grand Annecy négocient pour envisager la poursuite de l'axe jusqu'à Albertville.
- Si les travaux d'infrastructures se font sur la RD1508, ils vont engendrer de grosses nuisances pour les déplacements.
- Certains acteurs jugent que la capacité de cet axe en BHNS ne pourra pas satisfaire les besoins en heure de pointe.
- La décision d'installer un BHNS n'est pas partagée par tous. Certains souhaitent voir un tram, malgré la position claire et justifiée du Grand Annecy.
- Le cout très lourd justifierait de reporter la décision après les municipales de 2026 avec un débat pendant la campagne.
- L'option originale de Urbanloop mérite qu'on lui consacre du temps pour l'étudier en détail. Elle semble répondre assez adroitement et de manière originale aux contraintes de trafic, d'intégration dans le milieu naturel et urbain.

• L'axe 2 prime sur les autres axes

Pour certains acteurs locaux, l'axe 2 est prioritaire pour les raisons suivantes :

- L'axe est simple à transformer en site propre compte tenu des artères qu'il emprunte (sauf sur l'hyper centre)
- Il n'y a pas de prévision d'expropriations dans l'état actuel du projet et de ses variantes.
- C'est l'axe qui a le plus gros trafic potentiel. La ligne Rythmo 2 est déjà saturée sur Seynod.
- C'est l'axe qui est le plus structurant pour le développement de la Ville d'Annecy (il dessert un grand nombre de ténements où seront construits des logements prochainement. Il permet de créer une porte d'entrée côté Seynod et de réhabiliter certaines avenues comme l'avenue d'Aix les bains)

- De l'entrée de Seynod jusqu'à Pringy, d'une sortie de l'A41 à l'autre, en passant par 2 gares, il constitue une « dorsale » dans le territoire qui pourra irriguer des lignes secondaires de plus ou moins grandes importances pour couvrir une grande partie du territoire

Pour les usagers sont aussi ces raisons qui justifient plus un tram qu'un BHNS, outil plus puissant de développement urbain.

- **Les 3 axes sont-ils pertinents ou faut-il mieux raisonner en 5 branches ?**

Les 3 axes sont composés de 5 branches. Certaines branches ont été associées sur des critères qui ne sont pas explicites dans le dossier. Pour certaines associations, il manque des données sur les origines/destinations des usagers pour opérer un choix.

Des associations proposent des axes qui leur paraissent plus pertinents comme suit :

- L'axe 1 pourrait courir de Duingt (ou Albertville si cela était possible) jusqu'à la gare d'Annecy, sous forme d'un tram train
- L'axe 2 partirait de Seynod et rejoindrait un autre pôle d'entreprises denses aux Glaisins sous forme d'un TCSPi BHNS ou Tram.
- L'axe 3 irait de la Balme de Sillingy pour capter les usagers jusqu'à Pringy en passant par le centre-ville d'Annecy sous forme d'un Tram.

Selon le cahier d'acteur d'une association, cette répartition des branches s'appuie sur le degré de leur congestion :

- Les axes les plus congestionnés sont Duingt-Annecy, La Balme de Sillingy -Annecy et Pringy-Annecy. Et cette congestion justifie la mise en place de tram ou tram-train.
- D'après l'ARDSL, l'entrée de Seynod et le secteur des Glaisins sont moins congestionnés.

Ces axes en tram ou tram train vont plus loin que les bouts de ligne prévus dans le projet TCSPi : Albertville au lieu de Duingt et La Balme de Sillingy au lieu d'Epagny. Pour les participants, l'objectif est d'aller chercher, de capter l'utilisateur plus loin et d'éviter des ruptures de charges qui, selon ces associations seraient fatales au report modal.

A ce niveau, il faut constater que, parmi les critères de réussite du projet, les participants aux ateliers et les personnes touchées par la Maison Mobile ne mettent pas en avant la question de la rupture de charge (voir chapitre ci-après) Le fait qu'il faille faire de l'intermodalité, quitter sa voiture à un moment, accepter des correspondances n'est pas un frein évoqué. Tout le monde a conscience que les premiers kilomètres sont, comme les derniers, plutôt à charge de chaque usager.

Pour travailler à cette échelle géographique (d'Albertville à La Balme Sillingy), ces associations proposent que le projet soit porté par une AOM unique sur le bassin de mobilité incluant Grand Lac, vallées de Thônes, Pays de Cruseilles, CCSLA, Région, Sncf, Arlysère...

Grand Annecy mentionne qu'un tel projet de nouvelle AOM peut demander plusieurs années voire plusieurs dizaines d'années à aboutir. Et Grand Annecy ne veut pas, plus encore, retarder le projet de TCSPi.

E Insertion du projet dans l'environnement et le tissu urbain

La volonté du porteur de projet d'aménager un transport en commun en site propre intégral dans des espaces localement très contraints pose la question de l'insertion de l'aménagement dans l'environnement existant. Pour certains participants, afficher un site propre sur l'ensemble des linéaires est « *utopique* » : « *Il ne peut pas y avoir de site propre partout* ». Si le Grand Annecy envisage des secteurs en site propre sur une voie unique, avec des passages alternés dans les sections les plus étroites, la question de l'insertion de l'ensemble du projet dans le tissu urbain constitue pour le public une problématique à part entière et à dimensions multiples.

• L'insertion de l'aménagement dans le tissu urbain

De nombreuses remarques parfois très précises, recueillies notamment lors des ateliers, mais aussi dans des contributions d'internautes, ont porté sur les modalités d'insertion d'une plateforme supplémentaire dans des lieux faisant déjà l'objet d'usages et d'aménagements : contraintes posées par certains giratoires, difficultés de circulations actuelles à contourner ou d'accès à des parkings, prise en compte des emplacements de livraison, attention à des milieux naturels fragiles comme le Thiou etc. Dans les secteurs les plus urbanisés, c'est l'aménagement global de la ville qui a fait l'objet de questionnement et de propositions : Végétalisation, largeur des trottoirs, séparation des flux, éclairage, limitation des vitesses...

Beaucoup de contributions concrètes ont été apportées, qui demanderont une analyse de la part du Grand Annecy.

Parmi les préoccupations saillantes qui ont été émises, sans viser l'exhaustivité qui ne relève pas du présent bilan, on peut noter :

- L'inquiétude des habitants des immeubles situés à la sortie du tunnel de la Puya : Les travaux en ateliers ont donné lieu à l'expression d'une réelle inquiétude pour l'accès aux parkings et le passage à proximité du bâtiment de la part des habitants de la copropriété : « *Comment accéder aux entrées de nos immeubles ?* » Ils rappellent par ailleurs qu'au moment de la construction, les élus avaient promis que jamais ce tunnel ne serait exploité de nouveau.
- De fortes interrogations sur le devenir du quartier de la gare : alors que Le projet génère un espoir de décongestion urbaine et d'apaisement très fort du centre-ville, la convergence des axes en site propre vers la gare fait craindre à beaucoup une augmentation de la saturation et questionne l'intégration d'un nouveau mode de transport dans un environnement déjà saturé et la cohabitation entre les différents modes et usages. Cela conduit à une série de propositions concernant le réaménagement de la gare ferroviaire, de la gare routière et du square de Verdun : place du dépose minute, des parkings voitures, sens de circulation, accès piétons via un tunnel ou une passerelle, entrées de gare de part et d'autre des voies ferrées (« *gare biface* »), utilisation du tunnel Courrier, mutualisation des voies de passage...

Sur ce secteur, le Grand Annecy répond que les études, au stade actuel du projet, ne se situent pas encore à ce niveau de détail aussi important et que l'aménagement du secteur dépend de la ville d'Annecy, reconnaissant la nécessité de travailler conjointement entre les deux collectivités.

Pour un certain nombre de participants, les préoccupations relatives au quartier de la gare et le besoin de « *libérer le centre-ville* » interrogent la capacité effective du centre-ville à absorber un nouveau mode de transport, et sont fortement liées au questionnement autour de la structure radiale du projet.

• Végétalisation

Pour beaucoup d'habitants l'insertion urbaine du projet passe par la végétalisation des espaces aménagés, la végétalisation étant largement perçue comme un levier d'amélioration de la qualité de l'environnement urbain. Les potentialités de végétalisation sont d'ailleurs régulièrement une raison citée pour afficher une préférence sur le mode de transport : Beaucoup de personnes considèrent que la plateforme du tramway peut être engazonnée à l'inverse de celle du BHNS vu comme un « *énorme bandeau de bitume* ». Cette dernière affirmation est nuancée par le Grand Annecy et certains participants pour qui il est possible de prévoir des revêtements perméables à l'eau et d'enherber partiellement les plateformes de BHNS. Quoi qu'il en soit, la présence du végétal est un enjeu fort du

projet et une opportunité d'amélioration paysagère et de la qualité du cadre de vie : « *Plus d'arbres en ville !* ».

Beaucoup de contributeurs pointent la nécessité de végétaliser les tracés et les parkings. Certains rappellent la nécessité de conserver les arbres existants dans la conception du projet et lors des travaux.

D'autres cependant, reconnaissant que la végétalisation est primordiale dans le projet, interrogent les possibilités techniques pour mettre des arbres, compte tenu de l'étroitesse de beaucoup de voies de passage. La question du choix entre les plantations d'arbres et les aménagements associés à la plateforme du TCSPi (pistes cyclables, trottoirs, voies de circulation à double sens...) était d'ailleurs posée dans le dossier de concertation par le Grand Annecy. Cette question reste ouverte. Elle amène certains habitants à demander de limiter autant que possible l'emprise artificialisée par le projet et de tenir compte de la largeur de l'aménagement dans le choix du mode qui sera finalement choisi.

• **Site propre et cohabitation avec les autres moyens de transport**

Beaucoup de remarques concernant l'insertion du projet dans son environnement portent sur l'articulation avec les autres modes de circulations : bus, vélos, voitures, piétons... De nombreuses zones sont déjà identifiées par les habitants comme présentant aujourd'hui des difficultés de cohabitation. Pour certains, le projet est donc une opportunité de résorber ces difficultés, pour d'autres il risque au contraire de les accentuer. Les préoccupations portent beaucoup sur la sécurité des piétons et des cyclistes : visibilité pour les véhicules à moteur, lisibilité des voies de circulation respectives, risques de bousculade sur des trottoirs trop étroits, gestion des croisements et des passages piétons... D'une façon générale, c'est la question des croisements entre les différentes voies qui sont régulièrement posées : quels modes de régulation, quelles priorités, comment éviter les embouteillages dans ces secteurs sensibles et potentiellement dangereux... ?

Les secteurs concernés par ces inquiétudes concernent :

- Les secteurs urbains les plus denses, notamment le centre-ville d'Annecy et les traversées de Sévrier et Saint-Jorioz où beaucoup de remarques ont porté sur l'accès aux propriétés en bordure de route départementale.
- Le pourtour des stations qui générera un flux important de piétons.

D'une manière générale, il a été émis le souhait que la conception du projet tienne compte des modes de transports des autres personnes qui n'utiliseront pas le TCSPi. Les points suivants détaillent les préoccupations relatives à la cohabitation du projet avec les autres modes de transport.

• **Pistes cyclables**

Au-delà des enjeux d'intermodalité vélo/TCSPi, la question de la cohabitation du TCSPi avec l'usage du vélo a été régulièrement abordée, à la fois sous forme d'inquiétude et d'opportunité :

- Craintes d'un déplacement de pistes cyclables actuelles qui fonctionnent bien vers des axes moins confortables ou moins directs.
- Craintes d'un report des itinéraires cyclables plus près du trafic routier ou sur des emprises piétonne (par exemple dans le secteur Cap Périaz), dans des configurations moins roulantes ou moins sécuritaires. Des participants aux ateliers demandent le maintien d'aménagements cyclables de qualité (atelier Seynod).
- Opportunité du réseau de TCSPi pour développer en parallèle un réseau cyclable de qualité : performant, lisible et sécurisé. Lors de l'atelier de Pringy, il a par exemple été demandé d'aménager une piste cyclable tout le long de l'axe 2 (atelier Pringy).
- Demande de partage du site propre du TCSPi et des pistes cyclables. Un internaute pointe par exemple l'annexe technique qui « *mentionne un report des itinéraires cyclables av de Chambéry / rue de la Gare. Pourquoi ne pas envisager une mixité BHNS-cycles avenue d'Aléry (comme actuellement) ? Ce fonctionnement est actuellement compatible avec un trafic TC soutenu* ». A noter que ce point fait débat au sein des participants à la concertation, certains usagers craignant

au contraire qu'une superposition des voies cyclables et de l'emprise du TCSPi soit rendue nécessaire par le manque de place disponible. Il a été clairement dit par le Grand Annecy qu'il n'y aurait pas de vélo sur le TCSPi.

- **Relations avec les autres transports en commun**

La relations avec les autres modes de transports collectifs a également été une préoccupation récurrente. Un certain nombre de participants ont en effet exprimé des craintes quant à la cohérence du TCSPi avec le reste du réseau SIBRA, mais aussi concernant la cohabitation avec les lignes de bus existantes interurbaines, régionales ou nationales : car TER, bus vers Genève, Flixbus, bus Blablacar etc. :

- Les autres transports en commun pourront-ils rouler sur le site propre du TCSPi ou au contraire vont-ils être exclus de ces emprises roulantes pour se retrouver noyés dans une circulation automobile encore davantage saturée ?
- Dans quelle mesure le nouveau projet impacte-t-il le fonctionnement de la gare routière d'Annecy ? Par exemple un internaute pointe l'impact potentiel du TCSPi sur le trafic de l'avenue de Chevène (desserte routière et cars de la gare ferroviaire/routière), déjà saturée aux heures de pointe.
- Le choix entre BHNS et tramway impacte-t-il la possibilité de faire circuler ces bus ou leur qualité de service ?
- Les choix opérés ne risquent-ils pas de se faire au bénéfice d'une mobilité en transports publics attractive pour les Grands-Annéciens de la périphérie de l'agglomération au détriment des usagers à destination ou en provenance des territoires voisins ?

Le Grand Annecy a apporté quelques éléments de réponses lors de la concertation : Ainsi la possibilité pour d'autres transports en commun que ceux du Réseau Haute Mobilité d'emprunter le site propre n'a, à ce stade, pas été évaluée. Si la décision est prise de les autoriser, il sera nécessaire qu'ils soient équipés des mêmes équipements de sécurité que les bus SIBRA (notamment pour le passage du tunnel Puya). Il n'est pas possible, à ce stade des études, de préciser si la fluidité d'accès à la gare routière sera améliorée, toutefois le Grand Annecy assure que le pôle d'échange de la gare sera organisé afin de ne pas dégrader la performance des lignes interurbaines. Il précise en outre que la desserte des PEM permettant de connecter plusieurs modes de transport (Réseau Haute Mobilité, vélo, bus, car, voiture etc.) peut être une réponse complémentaire.

- **Piétons**

A l'instar des autres modes de déplacement, le projet de TCSPi vient redessiner les emprises destinées aux piétons dans l'espace urbain et amène à des reports de circulation routières d'un axe vers un autre, posant pour un certain nombre d'usagers et de résidents des questions de sécurité. Des inquiétudes ont ainsi été exprimées concernant l'augmentation du trafic routier dans le quartier du Faubourg des Balmettes, rue de la cité à Annecy-le-Vieux et des problèmes pouvant se poser pour les nombreux écoliers, collégiens, lycéens, étudiants et salariés.

Une autre famille d'interrogation a porté sur les conditions d'accès et de circulation autour des stations : Comment sécuriser le croisement des passagers qui descendent du bus avec ceux qui montent ? Comment les passagers pourraient accéder en toute sécurité aux bus au milieu de la chaussée ? Danger aux moments d'affluence, des bousculades sur la voie « trottoir » entre bus et voitures.

D'où certaines propositions : Des cheminements piétons vers les arrêts, espaces réservés aux piétons et sanctuarisation des passages piétons, efforts de signalisation accru dans les secteurs sensibles, trottoirs suffisamment larges par sécurité des usagers.

- **Véhicules particuliers**

Le public a soulevé des enjeux de cohabitation du TCSPi avec les véhicules particuliers, notamment autour de la problématique des croisements sur la rive du lac, du fait du nombre important de véhicules provenant de la RD qui devront traverser la voie de bus. Certains participants craignent d'un côté que ces croisements, malgré les systèmes de régulation, causent des ralentissements et retards pour le BHNS, ou génère au contraire des problèmes de circulation sur la RD. Pour d'autres encore, le BHNS peut être bloqué par les aléas de la circulation dans des zones de croisement embouteillées.

Plus largement des craintes ont été exprimées concernant les reports de circulation depuis les axes du TCSPi vers d'autres axes pas toujours dimensionnés pour cela, susceptible d'aggraver les problèmes de saturation au détriment des automobilistes et des riverains des axes de circulation routière.

Si cette préoccupation a pu être exprimée sur l'ensemble des axes et appelle des réponses circonstanciées du porteur de projet, elle a été particulièrement prégnante lors de l'atelier qui s'est tenu dans le secteur d'Annecy-le-Vieux où l'insertion du projet est complexe : Saturation actuelle, crainte d'une augmentation de la circulation dans la rue de Lachat, sur la route de Thônes ou le chemin de Bellevue, problème de sécurité avec les nombreux enfants, cyclistes, joggers... Les riverains situés tous entre Bellevue et le lotissement du Clos des Erables, s'inquiètent ainsi beaucoup des flux de circulation nouveaux qui seront générés, le Chemin de Bellevue étant aujourd'hui uniquement emprunté par les habitants. Il y a toutefois des divergences de points de vue entre ceux qui proposent une alternative par la Route de Thônes, moins impactante sur la desserte locale et qui desservirait plus de gens, et ceux qui trouvent que le tracé par Bellevue est pertinent. Quelques soient les positions, les attentes de clarification du plan de circulation proposé sont très fortes dans ce secteur.

Face à ces craintes de nuisances importantes pour les habitants d'Annecy-le-Vieux, des personnes ont proposé une plus grande progressivité de la démarche avec la réalisation d'expérimentations. D'autres ont mis en doute l'utilité d'un site propre dans le secteur, d'autant que sur le haut de l'axe 2 la mobilité ne semble pas poser pas de problèmes, entre une circulation automobile fluide et des bus globalement efficaces. Dans ce secteur on observe donc une remise en cause du principe de site propre intégral qui selon certains n'améliorera pas la qualité de la desserte actuelle. Il est à noter que pour des contributeurs à la concertation, il est souhaitable « que les voitures soient gênées afin qu'il y en ait moins ».

D'un point de vue plus général, la dégradation des conditions de circulation des voitures par report de circulation, mise en sens unique, fermeture d'axe etc., a régulièrement été considérée comme pénalisante pour les usagers pour qui le TCSPi ne sera pas suffisamment attractif ou ceux qui n'auront pas d'autres choix que de prendre leur voiture. C'est notamment le cas pour les automobilistes en transit au travers de l'agglomération. A titre d'illustration, c'est par exemple le cas d'un internaute transitant chaque jour de Faverges à Cruseilles, seul ou en covoiturage, pour qui « *il est illusoire de résorber le trafic rive Ouest en mobilisant des voies pour les bus, au détriment des autres véhicules [et] en imposant des restrictions sur les voies existantes* ».

- **Autres véhicules (secours, taxis, VTC, riverains...)**

La question de la cohabitation du projet avec les véhicules spéciaux porte principalement sur le niveau d'exclusivité de l'usage du site propre et ses conséquences sur les performances du TCSPi. Ainsi la question de l'usage de la plateforme par d'autres véhicules ne relevant des transports collectifs, a régulièrement été soulevée : les véhicules de secours, les taxis et VTC, les véhicules en co-voiturages, les véhicules à faibles émissions, les résidents pour accéder à leur quartier d'habitation, les livreurs seront-ils autorisés à emprunter la plateforme et le cas échéant à quelles conditions ? Certains ont en outre émis des craintes relatives à l'emprunt en infraction du site propre par des véhicules non autorisés.

Il est à noter que des participants à la concertation ont soulevé la problématique de la circulation d'engins agricoles sur la route de Bellevue pour le transport du bétail d'exploitations limitrophes qui n'ont d'autres solutions de passage.

Les préoccupations sous-jacentes à la question des véhicules spéciaux sont de deux ordres : elles expriment un besoin de maintien de certains usages particuliers de circulation que le TCSPi risque de

remettre en cause, et pointe la possible diminution de performance d'un TCSPi qui partagerait son emprise avec d'autres usagers susceptibles d'en perturber la circulation.

- **Plans de circulation**

Les problématiques de l'insertion urbaine et de la cohabitation entre les différents modes de transport ont conduit certains participants à souligner les enjeux de cohérence des logiques du plan de circulation de la ville d'Annecy (« en pétales ») et le schéma radial du TCSPi. La complémentarité entre le projet de TCSPi et le plan de circulation de la ville interdépendants a été pointé comme fondamentale. Toutefois des craintes ont été émises de voir le pilotage de ces deux projets assuré par des autorités décisionnelles distinctes et ne partageant pas toujours la même vision.

D'une façon générale, la concertation a fait apparaître un fort besoin d'intégration des réflexions autour des transports et de l'aménagement urbain. Certains participants considèrent que cet enjeu de synchronisation sera particulièrement important lors des travaux pour assurer la fluidité de la circulation globale (plan de circulation clair avec déviations...).

- **Opportunités de réaménagement urbain**

Plus largement, un certain nombre d'habitants demandent que l'aménagement du territoire soit pensé en fonction des axes du TCSPi qui seront retenus, en particulier pour désaturer l'hyper centre, en développant les infrastructures le long des axes (sauf le long du lac). Le projet est ainsi souvent vu comme une opportunité urbanistique. Par exemple, ce serait l'occasion de créer une vraie place au Pont Neuf, avec davantage de commerces, de verdure et d'espaces pour les piétons et cycles. Le choix d'un tracé peut parfois même se justifier par les besoins de requalification, comme sur l'avenue d'Aix-les-Bains à Seynod. Là encore ces participants qui n'envisagent pas le projet de TCSPi de façon isolée, mais d'une manière complètement intégrée dans le tissu urbain, appellent à une coordination forte des acteurs en charge de la compétence transport et de la compétence urbanisme.

- **Foncier et besoins d'expropriation**

La question foncière a été relativement peu présente au regard des problématiques d'insertion du projet dans un tissu urbain déjà dense. Des préoccupations autour des emprises foncières et expropriations se sont toutefois manifestées comme argument mobilisé pour le choix des tracés et des modes. Les associations favorables au tramway sur la rive ouest du lac implanté sur la voie verte soulignent ainsi l'absence de foncier à acquérir pour cette solution au contraire de l'option BHNS le long de la RD. Le Grand Annecy soulignait de son côté la contrainte foncière du site de remisage et de maintenance plus important pour un tramway.

La question foncière a également émergé autour de l'enjeu de préservation des terrains agricoles dans le secteur de Cap Périaz à Seynod et aux Glaisins. Un courrier envoyé au Grand Annecy soulignait ainsi l'importance de conserver les derniers terrains agricoles d'Annecy-Le-Vieux menacés par l'aménagement du PEM des Glaisins.

F Les alternatives ou variantes sur le périmètre du projet TCSPi/Réseau Haute Mobilité

Dans cette partie nous parlerons des alternatives et/ou variantes proposées et/ou débattues **sur le périmètre du projet**.

Les alternatives hors du périmètre du projet seront présentées dans la partie « Inter-territorialités et bassins de mobilités ».

Le projet, tel que défini dans le dossier de concertation et présenté au grand public comporte donc **3 axes et 5 branches**. Chaque axe est présenté avec des focus par secteurs et rappel des variantes étudiées, schéma à l'appui, précisant la variante retenue, les variantes abandonnées, celles encore en débat et soumis à la concertation.

- **Les variantes de tracé présentées au public par axes et secteurs**

Pour le maître d'ouvrage, elles concernaient l'axe 2 et l'axe 3.

Axe 1 : de Duingt aux Glaisins (parc d'activités)

Pour l'axe 1 : 4 secteurs sont présentés :

- Secteur 1 : de Duingt au débouché du Tunnel de La Puya
- Secteur 2 : le centre-ville d'Annecy, du débouché du Tunnel de La Puya aux Nouvelles Galeries
- Secteur 3 : des nouvelles galeries au parking Vignières
- Secteur 4 : du parking Vignières aux Glaisins

Sur cet axe aucune variante de tracé n'était mis au débat a priori par le maître d'ouvrage.

Contributions du public sur l'axe 1 au cours de la concertation

Secteur 1 :

Voie verte / pas voie verte / se reporter à la partie sur les caractéristiques du projet (page 16)

Secteur 4 : lors de **l'atelier sur Annecy-le-Vieux**, les participants n'étaient pas unanimes sur la pertinence du tracé dans le secteur 4 de l'axe 1.

Plusieurs d'entre eux ont évoqué une **alternative de tracé du BHNS par la rue de Lachat et la route de Thônes** (avec la possibilité de passer par le ruisseau du Colovry pour limiter l'impact foncier) qui aurait l'avantage de générer moins de perturbations tout en desservant plus de monde.

Certains participants ont proposé également **la variante bus-vélo**. Il existe une piste cyclable et bus le long du **ruisseau de Colovry** qui pourrait être utilisée en ce sens. L'intérêt est la rationalisation de l'espace foncier non entretenu et moins cher. Le tracé alternatif proposé passerait devant l'espace rencontre dans un secteur déjà dense. Cela permettrait d'aller aux Glaisins en prenant la rue Georges Salomon qui est moins empruntée.

Pour les participants favorables au tracé présenté, l'argument principal est « *une bonne occasion de sécuriser le chemin de Bellevue qui est dangereux.* » et/ ou le tracé semble « *plus simple car plus droit et moins coûteux.* »

Au-delà de cet atelier, ce **secteur 4 suscite plusieurs avis et remarques :**

- Un rappel de l'existence d'un tramway jusqu'en 1930 entre Annecy et Thônes qui prenait la route de Thônes (rue de Lachat).
- L'insécurité ressentie le long du chemin de Bellevue est « grandissante depuis quelques années » pour plusieurs habitants qui exprime des attentes à ce que le trafic soit régulé dans ce quartier étudiant.
- Des craintes sur la sécurité du fait du report de la circulation.

- Des questions récurrentes sur la “montée de Bellevue” et sur sa faisabilité : le TCSPi va « *purement et simplement conduire à des conditions de circulation très compliquées sur des infrastructures dimensionnées pour le “siècle dernier” alors que l’essor des activités économiques, le nombre d’habitants et d’usagers du réseau public reste significativement en croissance.* »
- Des interrogations sur la capacité à mettre en place un site propre sur ce secteur.
- Une demande d’attendre pour ce dernier secteur et de « *tester en premier les modifications de circulation engendrées* » par les travaux sur le reste de l’itinéraire.

Axe 2 : tracé reliant Seynod et Pringy via le Centre-Ville d’Annecy

Pour l’axe 2 : 4 secteurs sont présentés :

- Secteur 1 : entre le terminus rond-point de la grande Mouette à Seynod jusqu’à l’avenue du Pont Neuf à Annecy
- Secteur 2 : centre-ville d’Annecy entre l’avenue du Pont-Neuf et l’avenue de Brogny
- Secteur 3 : entre la gare d’Annecy et l’Hôpital
- Secteur 4 : entre l’Hôpital et Pringy

Deux variantes sont proposées au débat sur le secteur 1 par le maître d’ouvrage.

Contributions du public sur l’axe 2 au cours de la concertation

Lors de l’**atelier sur Pringy**, deux propositions ont émergé :

- Pour un des participants, **la variante 4** (présentée dans le dossier de concertation), bien qu’écartée par le Grand Annecy, via l’avenue de France, a été soulignée comme plus intéressante pour sa facilité d’insertion quel que soit le mode qui serait choisi (BHSN ou TRAM).
- Pour les autres participants, la solution par l’avenue de Genève ne pose pas de difficulté mais tous soulignent dans ces cas-là une **attente « d’excellence »** dans les aménagements et leur crainte concernant les acquisitions foncières dans un environnement où habitent de nombreux riverains.
- Une **idée a émergé** : étant donné que les **rails existent entre Pringy et Annecy**, les participants demandent que soit étudiée la possibilité de les réutiliser pour faire passer le tramway ou BHNS et faire de la gare de Pringy le terminus des trains. Cela allégerait les travaux sur l’avenue de Genève.

Lors de l’**atelier de Seynod**, les participants se sont positionnés de la manière suivante aux variantes proposées :

- Les participants ont trouvé des intérêts et des inconvénients pour chacune des variantes proposées.
- Dans les critères utilisés par les usagers, nous pouvons souligner les questions de requalification et/ou d’amélioration des espaces publics, l’intérêt de la desserte au regard du nombre de logements à horizon 2050, les risques de conflits d’usage entre les modes de déplacement et/ou de surfréquentation...

	Avantages	Inconvénients
Variante par l'avenue d'Aix-les-Bains (1)	<p>Requalification de l'espace public Silo – voiture Axe plus clair Aménagement du parc du Val Vert Création de giratoire + structurant : tracé direct Très complémentaire avec la Rythmo 2 (desserte fine) Au bénéfice des Grand Annéciens + piste cyclable pour les habitants de Seynod Plus direct, c'est une ligne droite</p> <p>Aucun intérêt</p>	<p>Comment régler le problème des 20 000 véhicules par jour sur la RN201 ? Où mettre les 2500 logements envisagés le long de la RD1201 ? Ne dessert pas les zones habitées Pas de liaison transversale Est / Ouest Dans les premières années de mise en service, desserte d'un moindre nombre d'habitants, inconvénient résorbé à terme Ne dessert plus les lycées route de Creuse et e centre-ville de Seynod / Cran</p> <p>Beaucoup de travaux et donc coût élevé</p>
Variante par le boulevard Costa de Beauregard et l'intérieur du centre commercial puis Champ Fleuri (2)	<p>Tracé le plus proche des besoins actuels Faire une liaison TCSPi entre la rue d'Angoulême et la zone Cap Periaz La rythmo 2 fonctionne très bien, les arrêts sont favorables Les voies existent, la temporalité des travaux se réduit</p> <p>Aucun intérêt</p> <p>Plus de personnes desservies Des couloirs bidirectionnels déjà existants efficaces avec un environnement végétalisé Le temps supplémentaire n'est que de 5 minutes par rapport à la première variante et ne donne pas la sensation de perte de temps</p> <p>Desserte des services Meilleur tracé pour l'éco quartier des Blanches</p>	<p>Ne répond pas aux besoins des Grands Annéciens qui est de rejoindre rapidement le centre-ville</p> <p>Desserte moins rapide pour les personnes hors ville</p> <p>Aucun intérêt</p>

Au-delà de cet atelier, les arguments des usagers sont :

- Quel que soit la variante (1 ou 2) choisie pour le passage du TCSPi dans la commune de Seynod les usagers attendent que le Grand Anancy requalifie « l'avenue d'Aix-les-bains (même si ce n'est pas la variante choisie), afin qu'elle ne soit plus une voie de transit, en la passant sur une voie par sens pour les voitures et y ajouter une piste cyclable sécurisée tout le long (comme c'est présenté dans le projet) ».
- La Galerie de Val Semnoz propose de discuter avec le Grand Anancy des variantes pour une « bonne desserte de la Galerie pour les futurs usagers sans impacter négativement l'exploitation du centre commercial ». Cet argument (en faveur de la variante 2) est également soutenu par la Chambre de Commerce et d'Industrie dans son cahier d'acteur, « un passage à l'intérieur de la zone La Galerie – Val Semnoz ; toutefois, cette option doit être validée par le centre commercial dont le parking serait réduit de 15%, impact qui devra être compensé. »
- Le passage préférentiel par l'avenue d'Aix-les-Bains (variante1) s'appuie sur les arguments suivants : « le tracé le plus direct en entrée d'agglomération sud (...) ; le plus intuitif et permet aux usagers de conserver une compréhension spatiale de l'organisation du territoire, au contraire du tracé par par Costa de Beauregard et Champs-Fleuri, plein de zig-zags, lesquels ont pour effet de désorienter les usagers (...). Dans les arguments également en faveur de ce tracé, les usagers soulignent des emprises foncières importantes sur cette avenue (largeur de la voirie, des terres-pleins, ...) et le passage du bus « Rythmo2 » sur l'autre axe Costa de

Beauregard et Champ Fleuri, qui répond déjà à une desserte fine des quartiers de ce secteur, secteur qui ne pourra pas être davantage densifié à l'avenir souligne un usager ;

- Des attentes pour vérifier une desserte pertinente des équipements : collèges notamment le Parmelan, la piscine de Seynod...
- Des propositions pour des prolongations de l'axe 2 : : Rumilly, La Balme de Sillingy, Groisy, lien entre Thorens et la gare de Pringy.
- L'association ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman) dans son cahier d'acteur propose que l'axe 2 soit de « Seynod aux Glaizins »
- La ville d'Annecy, dans son cahier d'acteur, se positionne pour une desserte via « l'avenue d'Aix-les-Bains et l'avenue du Pont Neuf, conformément aux projections de développement de la ville d'Annecy dans les 20 prochaines années. »

Axe 3 : tracé reliant le centre-ville d'Annecy et Epagny

Pour l'axe 3 **deux secteurs sont présentés** et un **prolongement possible** entre le grand Epagny et l'Hôpital :

- Secteur 1 : entre la sortie du centre commercial d'Apagny et la route de Bellegarde
- Secteur 2 : entre la sortie du centre commercial et le centre-ville d'Annecy

Chacun de ces **deux secteurs a deux variantes en cours d'étude et soumis au débat par le maître d'ouvrage.**

Un prolongement du TCSPi est également en questionnement entre la zone commerciale du Grand Epagny en direction de l'Hôpital (tracé tangentiel).

Contributions du public sur l'Axe 3 au cours de la concertation

Lors de **l'atelier sur Epagny**, plusieurs variantes ont été proposées ainsi que des prolongations. Les participants se sont positionnés de la manière suivante :

	Avantages	Inconvénients
Variante par le centre commercial en réutilisant le site propre existant	Réutilisation des infrastructures Permet aux habitants d'Epagny de venir faire leurs courses	Temps rallongé ?
Variante par la RD1508		Danger ou problème de sécurité avec plusieurs arrêts sur la voie rapide

	Avantages	Inconvénients
Terminus à Courier ou square de Verdun		
Prolongation jusqu'au boulevard du lycée ou avenue Parleman	Proposition du groupe : passer par la gare puis par Parmelan / Novel	
Prolongation jusqu'au quartier de Novel par l'avenue de France		

Au-delà des ateliers, les arguments des usagers sont :

Nota : le CHANGE est l'hôpital du Grand Annecy.

- Un positionnement de la commune d'Epagny dans son cahier d'acteur en faveur de la variante N°1 de l'axe 3 dans « *l'objectif de tenir compte du pôle d'attractivité que représente le centre commercial du Grand Epagny à une échelle supra-communautaire (...) et pour desservir un maximum d'usagers (clients et employés) sans report modal sur une autre ligne régulière, en sachant qu'un itinéraire sur la RD1508 ne pourra pas accueillir de station* ». La commune se prononce également en faveur de la réalisation de l'axe 3B permettant à la fois de connecter la plaine de Sous-Lettraz, en tant que « *nouvelle polarité du territoire, au centre-ville d'Annecy et au centre commercial, et de desservir le CHANGE en tant que pôle générateur de flux (accessibilité optimale à rechercher pour les patients et employés)* ». La commune souligne que l'ancien PLU, le nouveau PLUI et les études prospectives sur le Grand Epagny prévoient déjà cette liaison via Plaine de Sous Lettraz (qui accueillera bientôt 1245 logements, une école et un centre aquatique).
 - L'association Les Shifters d'Annecy interroge dans son cahier d'acteur la pertinence de conserver 2 axes vers Epagny « *si la prolongation «tangentielle» de la branche Nord de l'axe 2 est envisagée pour relier Epagny (et on espère ultérieurement Sillingy) à Pringy (desserte du CHANGE)* ».
 - L'association ARDSL (Association Rail Dauphiné Savoie Léman) propose dans son cahier d'acteur un axe 3 de la Balme de Sillingy à Pringy en passant par le centre-ville.
 - Dans les avis déposés sur la plateforme, un usager interroge la variante de liaison entre le centre commercial d'Epagny et l'hôpital car le « *nombre de personnes desservies est faible pour la création d'un axe lourd de TCSPi* ».
- **Les alternatives présentées et débattues sur le mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et TRAM (tramway) par axe, sur le périmètre du projet : des avis très divergents**

De manière générale, sur le mode :

Pour de nombreux usagers quel que soit l'axe, l'urgence et/ou l'essentiel n'est pas le mode avec pour arguments principaux :

- Que le réseau de Haute Mobilité soit opérationnel le plus rapidement possible
- Que le transport soit efficace

Avec pour plusieurs usagers une difficulté à se représenter visuellement ce qu'est un BHNS et de ce qu'il permet ou pas, en terme d'offre de services.

Pour les « pour » en faveur d'un TRAM, les arguments sont :

- Le tramway est le symbole d'un véritable changement urbain et d'une évolution notable de la ville : un tram est « *plus valorisant* »...
- Comme beaucoup de villes françaises l'ont choisi, « *c'est le tram qui offre, à moyen et long terme, les meilleures garanties pour atteindre la neutralité carbone en 2050*».
- Un Tram a plus d'atouts en termes d'intégration paysagère
- Les jeunes sont davantage sensibles au Tram, comme répondant à leurs besoins et attentes en termes de confort, de représentation d'un transport moderne, dans lequel les usagers peuvent être debout avec plus d'air quand il fait chaud... « *La solution de tramway nous assure d'un sol végétalisé et d'un véhicule plus frais. Le bus à cet égard est moins séduisant* »
- Un tram est plus confortable, plus efficace plus rapide
- Un tram a plus d'emport donc est susceptible d'avoir un véritable impact sur le report modal
- Un tram peut embarquer les vélos, pas le BHNS

- Un tram est plus facile à réaliser
- Un tram coûtera moins cher à moyen et long terme
- Un BHNS « *est obsolète à peine installée* », il « *ne prend pas en compte les enjeux de santé et d'émissions de GES* »...
- Le coût des travaux du BHNS est « *notoirement sous-estimés* »
- Le tramway permet d'accueillir tous les publics y compris les PMR (personne à mobilité réduite), les poussettes et les vélos, ce qu'un bus ne permet pas.
- Réduction des problèmes de recrutement (besoin de moins de personnel pour un Tram qu'un BHNS).
- Un Tram pourra s'adapter, un BHNS sera vite saturé.
- Un tramway « *ne nécessite pas de pneumatiques, ni de batteries, limitant l'impact environnemental des matériaux utilisés à l'usage (particules fines, métaux lourds, etc.)* ».

Pour les « pour » en faveur d'un BHNS, les arguments sont :

- L'Agglomération d'Annecy n'est pas une « assez grande ville » pour se construire un Tram
- La question du coût avec ce que cela sous-tend en matière de fiscalité locale : un BHNS est moins coûteux versus « *un tram est un gouffre financier* »
- Un BHNS est « *mieux pour l'environnement* »
- Un impact paysager moindre : une appréhension sur le développement du tramway du point de vue des infrastructures visibles dans la ville, mais également du développement urbain qui enlèverait « le charme » d'Annecy. Le Tram « *ça casse plus le paysage avec les lignes électriques, j'ai vécu et vu la transformation du paysage à Montpellier, franchement je ne conseille pas !* »
- Un BHNS nécessite moins d'ouvrages complexes
- Les prestations du BHNS sont quasi identiques, ce jour, à celles d'un tram
- Le BHNS permet plus de facilité dans l'exploitation et a contrario un Tram exige un site de maintenance et de remisage plus coûteux et plus important, dans une agglomération confrontée à une réelle pénurie de foncier (cahier d'acteur de la CCI).
- Un BHNS a moins de nuisances sonores.

Axe 1 : TRAM ou BHNS

Sur cet axe, les usagers sont très partagés, selon qu'ils sont adhérents ou non à une des associations défendant le tram-train et/ou la ligne de train Annecy-Albertville. C'est sur cet axe que les revendications des associations se sont le plus exprimées. Les élus de la rive Ouest ont également pris position au cours de la concertation en faveur du BHNS.

- Pour un grand nombre d'usagers l'urgence n'est pas le mode mais obtenir un transport fiable, sécurisé, en site intégral pour contrecarrer la congestion quotidienne sur la rive Ouest.
- Un Tram sur la rive Ouest jusque Pringy : le plus efficient en coût ramené au nombre de voyageurs par kilomètre. A contrario, certains usagers jugent le BHNS comme « *une solution raisonnable* » et « *moins onéreuse* » et « *plus rapidement réalisable* ».
- Un Tram permettra de mieux lutter contre les effets de gaz à effet de serre
- L'attractivité (pour les usagers) serait plus forte en tramway sur la Rive Ouest.
- Des interrogations souvent exprimées sur quel mode est le plus sécurisant pour traverser le tunnel de La Puya ». Pour certains le Tram nécessite moins de dispositifs de surveillance et d'alerte, notamment incendie. A l'inverse la solution retenue pour le tunnel de la Puya avec un BHNS est pertinente au regard des critères de coût, de délai et d'impact environnemental, tout en assurant la sécurité des usagers.
- Des remises en question voire en cause sur les critères et/ou chiffres utilisés par le maître d'ouvrage pour justifier le BHNS en comparaison au Tram

- Une remise en cause par plusieurs associations de la faisabilité de garantir le site intégral avec un BHNS tout le long de la rive Ouest, comme les traversées de Duingt ou de Bredonnaz.
- Sur l'impact paysager et l'artificialisation des sols, des arguments contradictoires : le Tram permet un engazonnement ; le BHNS le long de la RD 1508 formera un « *énorme bandeau de bitume* » le long du lac d'Annecy, le BHNS nécessitera une artificialisation supplémentaire des terres du bassin du lac et/ou une emprise plus large qu'un tramway. A l'inverse, le BHNS, en traversant les communes, n'aura pas d'impact paysager sur les bords du lac ni sur les zones protégées en bord du lac.
- Des interrogations sur les expropriations à venir au regard du mode : quel mode permet vraiment le moins d'expropriation ?
- Des demandes récurrentes pour savoir si le Grand Annecy a intégré la fréquentation touristique (et ses flux) dans les données présentées de nombre de voyageurs attendus dans le futur Réseau de Haute Mobilité, particulièrement sur l'axe 1.

Axe 2 : TRAM ou BHNS

Sur cet axe 2, les principaux arguments sont : un positionnement non tranché entre BHNS et Tram

En faveur du BHNS :

- Crainte du bruit sur les rails et des travaux plus conséquents pour un Tram ;
- Le nombre de voyageurs qui reste faible pour un coût qui serait très important pour le Tram. Cette question de coût et de financement est revenu régulièrement avec également une demande d'optimiser l'argent public et d'aller vers un aménagement de qualité des espaces publics ;
- Une demande de BHSN « *beau* » comme « *celui de Bayonne* »

En faveur du TRAM :

- Mêmes arguments que sur l'ensemble du projet : caractère attractif du Tram (modernité, confort...) ; un espace public de haute qualité ; report modal plus important ; adaptabilité du Tram (rame facilement rajoutée) ; durée de vie des infrastructures...
- Un positionnement de la ville d'Annecy en faveur du Tram dans son cahier d'acteur, « *seule offre à la hauteur des besoins particuliers et collectifs, des enjeux climatiques et sociaux, et de l'attractivité du territoire.* »

Axe 3 : TRAM ou BHNS

Sur cet axe 3, le mode a été peu débattu.

Les principaux arguments sont :

- Un positionnement de la mairie d'Epagny en faveur du tout BHNS pour plusieurs raisons : avoir un réseau en site propre avec une flotte unique (plus rationnel en matière de coûts, en matière de formation des conducteurs...). Deux modes sur le réseau TCSPi nécessiteraient deux aires de dépôts avec une flotte mixte, ce qui n'est pas raisonnable au regard du coût du foncier ; la mise en œuvre des voies de tramway nécessite un dévoiement complet des réseau ; les tramways ne sont pas entièrement compatibles avec les voies cyclables.

En faveur du TRAM : mêmes arguments que sur l'ensemble du projet : caractère attractif du Tram (modernité, confort, image, rapidité...)...

- **Les autres alternatives portées au débat durant la concertation**

Nota : le dossier de concertation présente page 28 une partie centrée sur « Les autres modes de transport écartés », à savoir les navettes lacustres et le transport par câble.

Alternatives sur l'ensemble du projet/opportunité

- Un usager propose une solution **bateau** pour valoriser le lac, en s'appuyant sur les exemples des lacs en Italie. Cette solution est envisagée avec plaisir y compris pour les trajets domicile-travail et permettrait également de ne pas effectuer des travaux sur la route entre Duingt et Annecy, dont la perspective est « un ENFER de plus ».
- Un autre usager qui transite chaque jour de Faverges à Cruseilles, seul ou en covoiturage juge qu'il est « *illusoire de résorber le trafic rive Ouest en mobilisant des voies pour les bus, au détriment des autres véhicules. Le transit professionnel ne va pas diminuer, ni les flux touristiques.* » Il propose donc de **repenser « le projet en élargissant les options de transit (tram, lac, transport par câble etc.) et non pas en imposant des restrictions sur les voies existantes.** »
- Une autre proposition est de **renforcer l'attractivité du réseau actuel sans réaliser les importants travaux d'aménagement du TCSPi** et limiter l'artificialisation en s'appuyant sur : élargir la gratuité toute l'année pour rendre les transports en commun « *vraiment attractifs* » et changer les comportements des automobilistes ; étendre certaines lignes de bus actuelles pour les rendre plus attractives ; aménager des pôles d'échanges multimodaux « *attractifs* ».

Alternatives sur le mode BHNS et TRAM

- Urbanloop est une société qui développe son propre système de transport (Start-up devenue entreprise industrielle récemment). Celle-ci a déposé un cahier d'acteur. Elle y présente sa société : « *des capsules électriques sans batterie s'adaptent à une pluralité de territoires, pour faire du rabattement ou de la diffusion sur les modes lourds, compléter un réseau structurant ou tout simplement desservir une zone d'habitation, zone industrielle, zone touristique ou tout pôle générateur de mobilités.* » La société se positionne comme un complément ou une alternative innovante aux TCSPi traditionnels : capsules autonomes, rapidité, emprise foncière minimale, coûts réduits, empreinte carbone nettement inférieure, flexibilité et adaptabilité...Urbanloop présente sa contribution autour d'une « *alternative pertinente et innovante au BHNS sur l'Axe 1 entre la Gare d'Annecy et la Ville de Duingt* » intégrant le tunnel de La Puya, avec argumentation et photos à l'appui.

G Inter-territorialité et bassins de mobilité

Ont été évoqués, parmi les arguments et enjeux du projet, plusieurs analyses et remarques concernant l'INTER-TERRITORIALITE. Plusieurs ont été déjà évoqués dans les chapitres ci dessus. Vu l'importance du sujet, il est intéressant de rappeler les enjeux autour de l'inter-territorialité.

Plusieurs interventions ont insisté sur la nécessité de raisonner un projet de Haute Mobilité à l'échelle de l'agglomération n'est pas complètement possible sans prendre en compte les dynamiques des territoires voisins qui la polarise (le Grand Genevois, le sillon alpin, le Grand Lyon...) ou qu'elle-même polarise (Aravis, Sud du Lac, Rumilly Terre de Savoie, Fier et Usses...).

La mobilité ne s'arrête pas, effectivement, à la frontière de l'agglomération. Cependant, les compétences de l'agglomération, très certainement et elle ne peut pas agir au-delà de ses frontières !

Pour mémoire, les enjeux évoqués par les participants, on l'a vu ci-dessus, peuvent être des enjeux de pendules quotidiens (Thônes, Faverges...) ou des enjeux touristiques plus ou moins saisonniers, hebdomadaires (liens avec les Aravis, Albertville/Tarentaise, PNR du massif des Bauges...) ou encore des enjeux d'infrastructures (tram-train en projet d'Aix les Bains à la Roche sur Foron via Annecy par exemple).

C'est ce qu'ont évoqué, durant cette concertation, des associations, des particuliers, des collectivités lorsqu'ils expriment leurs souhaits que le projet de TCSPi puisse dépasser les frontières de Grand Anancy, que des PEM soient construits dans les territoires voisins, que des BHNS ou des tram de la SIBRA/Grand Anancy sillonnent des territoires au-delà de celui de l'agglomération. Et il y a là un blocage, car le Grand Anancy ne peut pas intervenir au-delà de son périmètre de compétences, ce n'est pas possible, c'est interdit.

Pour avancer sur ces enjeux et dossiers, deux éléments sont donc importants :

- Ces avis, interventions, dépositions disent en filigrane combien la gouvernance des territoires et des inter-territoires doit être renforcée. La gouvernance, c'est l'organisation collective qui permet de prendre des décisions communes et de les mettre en œuvre ensemble. A chaque niveau territorial, les gouvernances s'établissent lentement.
- Il est souhaitable que chaque partenaire ait un esprit républicain, solidaire et coopératif ; de nombreux acteurs ont déploré le caractère de mille-feuille des compétences en matière de mobilité.

Certains internautes et associations appellent de leur vœux une Autorité Organisatrice des Mobilités à l'échelle du grand bassin de mobilité, l'agglomération pouvant être, selon eux, moteur d'une « coordination » des différentes AOM. Ils soulignent que cela nécessite que la Région et les autres AOM acceptent de coopérer, dialoguer, construire ensemble.

Les mêmes participants regrettent que la Région et d'autres partenaires comme le Département, les services de l'Etat aient été absents et rappellent qu'ils ont le devoir de participer à ce projet de TCSPi en collaborant pour que les effets de frontières (et de "mille-feuille") soient gommés au profit de l'intérêt général et d'une compréhension saine par les citoyens.

- **Les alternatives au projet au-delà de son périmètre initial**

Plusieurs alternatives au projet, au-delà de son périmètre initial ont été formulées durant la concertation. Elles ne peuvent pas être étudiées, ou mises en œuvre sans cette gouvernance inter-territoriale évoquée ci-dessus.

Pour rappel, il s'agit de :

Le tram-train Albertville-Anancy

Ce projet a été évoqué ci-dessus dans le chapitre concernant la branche Gare Anancy/Duingt.

Jusqu'à Duingt, la compétence est en partie celle de l'agglomération. Mais la Région a la compétence des voies de chemin de fer d'une part et la compétence de l'Autorité Organisatrice des Mobilités sur la Communauté de communes des Sources du Lac.

Pour certaines parties prenantes, le tram train pourrait résoudre la question des flux pendulaires entre Anancy et Albertville. Pour d'autres, il ne résoudrait pas vraiment la question des flux touristiques hivernaux pour l'accès à la Tarentaise, sauf à ce que les usagers acceptent 2 ruptures de charge : une à Anancy, une à Albertville.

Pour la majorité des communes, le tram train sur la voie verte viendrait la perturber considérablement.

Les associations membres du Grenelle des Transports annéciens militent pour ce tram train.

La Région a annoncé en juin 2024 par la voix d'un de ses élus responsable des politiques de mobilité que la Région ne relancerait pas ce projet de tram train (à confirmer en attente du CR officiel de cette réunion). Pour autant la région a fait inscrire ce projet dans les projets qui seraient exonérés de l'application de la loi ZAN, comme l'a souligné un usager dans sa déposition.

La position de Grand Anancy, outre le fait qu'elle ne peut aller contre la position du « chef de file » en matière d'infrastructures ferroviaires, est critique vis-à-vis de ce tram train.

Le Grand Annecy n'est pas opposé radicalement au projet de Tram Train. Si son projet de TCSPi peut/doit se prolonger après Duingt, il sera à charge des AOM concernés. Le Grand Annecy considère qu'un tel équipement contribuerait à accroître la polarisation d'Annecy sur le sud du lac, la région d'Ugine et Albertville, ce qu'il ne souhaite pas. La Présidente de Grand Annecy s'est exprimée ainsi : « nous préférons avoir, autour de nous, des territoires qui renforcent leur autonomie, qui créent leurs propres entreprises plutôt que Annecy attire leurs salariés et que ces territoires deviennent des territoires dortoirs, banlieue du Grand Annecy ».

Le tram train pose en effet une question de développement local, surtout pour la région de Faverges.

Cette hypothèse d'une ligne Albertville-Annecy constitue une alternative importante à la branche Duingt-Annecy.

Le Grand Annecy a clairement indiqué qu'il n'envisageait pas d'attendre que ce projet mûrisse. D'autant que la Région qui devrait en être l'opérateur pilote a indiqué en Juin qu'il n'était pas question d'ouvrir ce dossier (sous réserve de la réception du CR officiel de cette réunion). La décongestion de la Rive Ouest nécessite donc d'avoir un autre projet à plus brève échéance.

Cependant, quand le TCSPi sera installé, si des opérateurs (Région, CCSLA, Arlysère...) souhaitent le prolonger, le Grand Annecy est disposé à en discuter.

A court terme, la branche Duingt-Annecy, par le tracé sur la RD1508, préserve le lac et la voie verte, ce qui constitue des enjeux importants défendus par des collectivités et des associations.

Le tram-train St Martin de Bellevue-Rumilly

Le tram train entre St Martin de Bellevue et Rumilly, via Annecy est un tout autre dossier évoqué par des usagers à l'ouest de l'agglomération. La voie existe, elle est gérée par la SNCF, des trains y circulent tous les jours. Sur cette voie, l'objectif évoqué par le Grand Annecy serait d'installer des trains omnibus pour desservir les petites gares. Le projet de « Service Express Régional de Mobilité », actuellement à l'étude, concerne l'itinéraire de Aix les Bains à la Roche sur Foron (correspondance avec le CEVA). Le segment intéressant le Grand Annecy concerne les gares de Rumilly, St Martin de Bellevue, Groisy, Pringy et Annecy pour les flux pendulaires entrant dans le territoire. Les temps de parcours pour arriver à Annecy sont très courts de Rumilly (11 minutes), de Pringy (4 minutes), de Groisy (8 ou 10 minutes environ).

Les tram trains sont moins fréquent qu'un Tram mais ont une plus grande capacité. Une usagère de cette ligne de Rumilly à Annecy insiste sur la fiabilité nécessaire des horaires.

Le Grand Annecy négocie actuellement avec la région, la SNCF et les services de l'Etat pour mettre en place ce « SERM » (service express régional métropolitain) à l'échéance de quelques années.

Pour le Grand Annecy, une manière d'accélérer ce genre de dossier pour lequel toutes les infrastructures existent et pour lequel il faut juste faire évoluer la gouvernance collective pour activer les solutions, serait que la société civile s'en empare.

Ce tram train est moins une alternative à la branche Seynod – Annecy qu'un complément qui vient enrichir et servir le projet global de Haute Mobilité sur le bassin Annécien en diversifiant l'offre de transport et en proposant un itinéraire de qualité, rapide, connecté par 4 gares. Le Grand Annecy y travaille (souhait de ré-ouvrir la gare de St Martin de Bellevue au nord, PEM à Groisy, Centre névralgique du TCSPi à Pringy et gare d'Annecy... négociations en cours avec la SNCF)

Les extensions de lignes du TCSPi et localisation de PEM hors du territoire de l'agglomération

Plusieurs extensions de lignes ont été évoquées dans le cadre de la concertation :

- Extension au-delà d'Epagny, vers la Balme Sillingy. Cette extension peut être évoquée avec le partenaire Communauté de Communes Fier et Usses qui participe au capital de la SIBRA. Elle peut prendre la forme d'un prolongement du TCSPi ou plus simplement d'une ligne de rabattement.

- Extension au-delà de Seynod vers Alby sur Chéran et Rumilly. Idem La balme de Sillingy puisque l'intercommunalité est partenaire de la SIBRA et du Grand Annecy
- Extension au-delà des Glaisins vers Thônes et les Aravis : impossible ce jour pour des raisons statutaires
- Extension au-delà de Duingt vers Albertville : voir ci-dessus, impossible ce jour pour des raisons statutaires.

Lorsqu'il n'est pas possible d'intervenir dans des territoires voisins, il est possible de créer des partenariats avec des organisations publiques ou privées pour organiser les mobilités.

Pour les territoires au-delà des Glaisins et de Duingt, ont été évoqués, ci-dessus, les enjeux pendulaires et touristiques. Grand Annecy pourrait avoir intérêt à engager des négociations pour mieux satisfaire les besoins de mobilités des citoyens, dans un but recherchant à satisfaire l'intérêt général.

A condition que ses partenaires potentiels soient coopératifs et entreprenant.

Il en va de même pour les PEM, plusieurs fois évoqués par les usagers, qui pourraient être installés en dehors du territoire de Grand Annecy.

Ces extensions sont évoquées par les usagers. Si elles voient le jour, elles viendront enrichir le projet global de Haute Mobilité : ce sont moins des alternatives que des variantes qui pourraient se rajouter pour traiter toutes les facettes des mobilités à l'échelle du bassin.

Pour répondre à la question du surtourisme et à la question de l'accès aux stations de sports d'hiver dont elle est une sorte de « hub », plusieurs fois évoquées par les participants à la concertation, l'agglomération doit traiter avec rigueur le « grand paysage » à l'échelle du « grand bassin » de mobilité

H Le projet, budget et coûts : un sujet qui « fait débat »

Nota : Dans le dossier de concertation, les données sur les coûts dits « provisionnels en fonction des variantes et des compléments en cours d'études » sont précisées globalement et par axe : page 65 pour l'axe 1 ; page 81 pour l'axe 2 ; page 93 pour l'axe 3 et pages 110 et 111 pour le coût global d'investissement provisionnel pour le grand Annecy, indiquant également la prospective financière en cours et les sources de financement à ce stade dont le versement mobilité. La fourchette se situe entre 496 millions d'euros et 600 millions d'euros hors taxes si tous les axes sont en BHNS et entre 581 millions d'euros et 715 millions d'euros hors taxes si l'axe 2 est en tramway et les axes 1 et 3 en BHNS.

Le sujet des coûts d'investissement a été **un sujet très régulièrement abordé et questionné tout au long de la concertation.**

Les arguments exprimés :

- **Des chiffres qui « font peur »** : un budget total « énorme », « très lourd », qui nécessite de ne pas rater l'investissement...
- Un **sentiment d'imprécision**
 - En lien pour partie aux fourchettes d'investissement présentées : (...) *le budget n'est pas une fourchette mais un râteau avec 44% de différence entre le minimum et le maximum. Aucun détail également, sur le budget par tranche/axe*
 - Au chiffre global d'un milliard d'euros souvent cité au cours des réunions publiques qui en fait correspond à un montant global d'investissement pour les mobilités du territoire, intégrant les projets ferroviaires ainsi que le projet Réseau Haute Mobilité : « *j'ai entendu parler d'un milliard d'euros pour le projet mais je vois dans le dossier sur Internet « 496 à 715 millions d'euros à investir par le Grand Annecy », ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Est-ce que j'ai mal compris ou quelque chose m'a-t-il échappé ?* » ; « *Le montant d'un milliard donne l'impression d'un « quoiqu'il en coûte » surtout lorsque l'on regarde le gain espéré de report modal de 1,5 qui paraît faible* ».
- **Des craintes** devant les montants affichés et la capacité réelle du Grand Annecy à faire face à de tels investissements pour lancer le projet et dans la durée. Ces craintes s'accompagnent

parfois de demandes pour que le grand Annecy se concentre déjà sur un axe et/ou d'un sentiment que « cela ne se fera pas » ou sous l'expression « *un projet coûteux pour un très faible résultat* »....

- Une appréhension sur une **éventuelle augmentation des impôts locaux** (taxe foncière...).
- Le **Versement Mobilité** : un impôt mal connu et compris.
- **Des interrogations voire une suspicion sur la sincérité des chiffres présentés et/ou sur les modes de calcul** : des demandes régulières pour un détail fin de tous les financements attendus et le calcul du versement mobilité. L'association Greenpeace dans son cahier d'acteur parle « *d'opacité* » des coûts avec une annexe dédiée au calcul de ceux-ci remettant en cause l'évaluation fondée sur des estimations datant de 2021 donc sans l'inflation et uniquement sur la part financée directement par le Grand Annecy.
- Une **vigilance par la Chambre de Commerce et d'Industrie** dans son cahier d'acteur pour que le Versement Mobilité, défini comme « *un impôt de production qui affecte le coût du travail* » ne devienne pas la variable d'ajustement. La Chambre consulaire invite le Grand Annecy à appliquer les objectifs de performance visés par le Réseau de Haute Mobilité dans son plan de financement, à un travail avec le monde économique et à identifier d'autres sources de recettes.
- Un questionnement sur la **priorisation des axes** au regard du coût par axe : l'axe 1 est le plus coûteux.
- L'estimation des travaux pour le **tunnel de La Puya** : l'utilisation de ce tunnel par le TCSPi n'est pas remise en question même si questionnée mais le coût des travaux et la réalité de ceux-ci oui car jugés complexes.
- **Des coûts d'exploitation** jugés absents ou insuffisamment expliqués.
- Des questions notamment pour l'axe 1 sur l'intégration ou non dans les calculs énoncés du **coût du foncier, expropriations, acquisitions...**
- Une **attente** que **l'argent public soit optimisé et bien utilisé**, notamment pour des aménagements de qualité des espaces publics.

Réponse du Grand Annecy au cours de la concertation :

Les principales réponses du Grand Annecy concernent :

- L'expertise du CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), établissement public, pour chiffrer le coût d'investissement du TCSPi (19 postes définis, dont acquisitions foncières, ouvrages d'art...).
- La prospective financière réalisée par un cabinet spécialisé avec plusieurs hypothèses et la définition de critères de viabilité financière.
- L'estimation actuelle des coûts d'exploitation estimatifs (par km roulé) : BHNS fourchette entre 3,5 € à 5 € / km et tramway fourchette entre 6 € à 10 € / km.
- Une actualisation des données et de l'analyse au fur et à mesure de l'évolution du projet et de l'avancement des études en cours.
- Un rappel des sources de financement identifiées à ce stade (présentées dans le dossier de concertation).
- Des explications sur le Versement Mobilité dans les réunions publiques.
- L'affirmation que le projet tel que présenté peut être financé.

I Les conditions de réussite

Le Grand Annecy a souhaité que le public lui énonce ce que seraient les conditions de réussite du projet pour la population. Il ressort des échanges (notamment en atelier) les points suivants. Evidemment certains peuvent être contradictoires.

Il ressort clairement de cet exercice que, pour les participants aux ateliers, les principales conditions de réussite sont :

- La forte fréquence et le respect de cette fréquence
- L'importance des interconnexions entre les lignes, entre les différents modes de transport, avec les territoires voisins
- Une amplitude horaire très large, les jours de la semaine (le matin et le soir) mais aussi le dimanche et les jours fériés
- La possibilité de charger son vélo dans le bus ou le tram
- L'information des usagers à bord et en station.

Les 340 réponses se rassemblent autour des thématiques suivantes (sans ordre d'importance numérique). Certaines ne sont citées qu'une fois, d'autres plusieurs fois (jusqu'à 28 fois)

Connexions des réseaux de transport

- Limiter les ruptures de charge, éviter les correspondances
- Optimiser les connexions : Assurer un bon maillage avec les autres lignes, une interconnectivité avec les autres modes de transport, le lien avec les navettes pour les stations, les lignes tangentielles, l'extension des axes, les connexions avec les pistes cyclables
- Prévoir des lignes de rabattement vers chacun des axes et les rendre visibles, plus d'arrêts dans les quartiers denses

Aménagements et infrastructures

- Désaturer l'hyper centre-ville (installer les futurs projets, musée, parcs, piscines...) le long des branches qu'il faudra relier, construire un lycée au bout du lac, développer des activités ailleurs que dans le centre
- Végétaliser un maximum... Préserver les arbres existants, Insertion paysagère
- Assurer, dans les aménagements la sécurité des piétons et cyclistes Organiser la cohabitation des voitures, vélos, piétons dans la sérénité (notamment dans l'accès à la voirie bus, au centre de la rue)
- Profiter des aménagements du TCSPi pour sécuriser des carrefours
- Rendre l'espace public du site propre bien visible (comme peut le faire un tram avec ses rails)
- Réduire les impacts environnementaux : faune flore, ...Ne pas imperméabiliser les voies de bus, ne pas aménager en zone humide, réduire l'artificialisation des sols
- Maintenir accès faciles des riverains à leur logements, des clients dans les commerces
- Bonne gestion des travaux, accès des TC pendant les travaux.
- Prévoir des Arrêts espacés
- Séparer les flux des différents modes de transport à la gare (gare « biface »)
- Bien gérer les tourne à gauche, Eviter les croisements Eviter les circulations en « pétales »
- Assurer le silence des véhicules pour les riverains

Vélo

- Permettre l'emport des vélos à bord, proposer des portes vélo sur les bus, proposer des compartiments vélo
- Disposer de garage à vélo, anneaux, abris, aux PEM

- Séparer piste cyclable et Site propre
- Autoriser les vélos sur les portions de site propre pour lesquelles il n'existe pas de pistes cyclables
- Des stations Velonnecy à tous les arrêts
- Développer les pistes cyclables (Aménager une piste cyclable sur la totalité de l'axe - aménager une piste cyclable rue de la Pesse et chemin de Bellevue, entre St Jorioz et Sevrier , doublement du tunnel de la Puya pour les modes doux...)
- Installer des modèles de rail pour le tram qui évite les chutes de cyclistes
- Permettre de recharger les batteries de vélo dans les parkings

Tarification

- Faire un tarif combiné parking couvrant billet du bus et cout du parking. Avec un système de prime pour les covoitureurs (pour éviter de les pénaliser... et encourager la venue au parking en covoiturage.)
- Harmoniser les modes de paiement et les prix entre les opérateurs
- Proposer un Tarif accessible à tous, modéré mais pas gratuit
- Proposer la gratuité
- Proposer un « pass touriste » P+R + transport
- Proposer des tickets « famille » et groupes
- Proposer une gratuité partielle, par moment pour favoriser le passage à l'acte ... ou pour les habitants... ou pour des évènements
- Proposer des abonnements limités dans la durée (à la semaine, au mois...) et limités à certaines lignes.
- Facilité de paiement sans ralentir le bus. Prévoir plus de bornes de recharges, dissuader l'achat de billet dans le bus, paiement direct par téléphone ou à bord pour ne pas occuper le chauffeur

Stationnement & PEM

- Limiter le stationnement en ville
- Garantir la capacité des PEM
- Offrir la gratuité des parkings relais et PEM
- Ne pas offrir la gratuité des parkings
- Mettre en place de nombreux PEM (Sortie A41 seynod sud, Alby sur Chéran...)
- Proposer des services sur les PEM (PTT, consigne, sécurisation vélo, points relais, recharge électrique ...)
- Des PEM pas trop gros, sur les zones d'activités

Services

- Bien informer les usagers : indiquer les arrêts et les correspondances, donner des indications horaires sur le parcours (notamment en cas de retard) de manière sonore et visuelle, info trafic, dans le bus et aux stations Bilingue vu importance du tourisme
- Calculeur d'itinéraire efficace
- Arrêter le BHNS à tous les arrêts
- Climatiser les bus
- Abri bus couverts ombre
- Garantir un accès PMR de haute qualité, poussettes...
- Garantir une conduite souple
- Qualité des espaces, clair, joli qui donne envie, de la place pour les bagages Proposer du wifi dans le bus, Offrir beaucoup de places assises
- Desservir hôpital, IUT, Campus, commerces, établissements scolaires

Horaires

- Prévoir une forte fréquence et respecter cette fréquence...assurer une fiabilité des horaires ..On peut supprimer la notion d'horaires si la fréquence est de 6 minutes
- Adapter les horaires aux établissements scolaires, commerces, hôpital
- Garantir la rapidité. Le TCSPi doit être plus rapide que les autres modes y compris les autres lignes
- Amplitude horaire très large (pour permettre l'accès aux trains tot le matin et tard le soir pour les activités en ville, bus le week end, horaires de nuit ...)

Sécurité

- Assurer une bonne signalisation piéton,
- Respecter le code de la route
- Imposer civisme et propreté
- Maintenir et sécuriser les pédibus
- Gérer le risque d'incendie des batteries, gérer le risque des batteries lourdes en hauteur
- Sécurité dans le tunnel de la Puya

Partage des voies

- Limiter, interdire les autres véhicules sur les voies de TCSPi

Coût et financement

- Garantir un coût et une dette acceptables – respects des coûts prévisionnels
- Mesurer l'impact économique et environnemental du transport à la demande pour les communes défavorisées qui se trouvent privées de bus 1

Autres :

- Mise en place d'un tram plutôt qu'un bus
- Ne rien changer
- Rapidité de mise en service

Concertation

- Ecouter les habitants et riverains
- Obtenir un consensus sur le moyen de transport
- Concerter sur l'apparence design des bus
- Mettre la Région autour de la table

Parmi ces conditions de réussite, celles qui sont le plus évoquées sont (par ordre décroissant)

- Prévoir une forte fréquence et respecter cette fréquence...assurer une fiabilité des horaires. On peut supprimer la notion d'horaires si la fréquence est de 6 minutes
- Optimiser les connexions : Assurer un bon maillage avec les autres lignes, une interconnectivité avec les autres modes de transport, le lien avec les navettes pour les stations, les lignes tangentielles, l'extension des axes
- Amplitude horaire très large (pour permettre l'accès aux trains tot le matin et tard le soir pour les activités en ville, bus le week end, horaires de nuit ...)
- Permettre l'emport des vélos à bord, proposer des portes vélo sur les bus, proposer des compartiments vélo
- Bien informer les usagers : indiquer les arrêts et les correspondances, donner des indications horaires sur le parcours (notamment en cas de retard) de manière sonore et visuelle, info trafic, dans le bus et aux stations Bilingue vu importance du tourisme

- Qualité des espaces, clair, joli qui donne envie, de la place pour les bagages Proposer du wifi dans le bus. Offrir beaucoup de places assises
- Assurer, dans les aménagements la sécurité des piétons et cyclistes Organiser la cohabitation des voitures, vélos, piétons dans la sérénité (notamment dans l'accès à la voirie bus, au centre de la rue)
- Proposer un Tarif accessible à tous, modéré mais pas gratuit
- Facilité de paiement sans ralentir le bus. Prévoir plus de bornes de recharges, dissuader l'achat de billet dans le bus, paiement direct par téléphone ou à bord pour ne pas occuper le chauffeur
- Végétaliser un maximum, obligatoirement... Préserver les arbres existants, Insertion paysagère
- Garantir un accès PMR de haute qualité, poussettes
- Garantir la capacité des PEM
- Offrir la gratuité des parkings relais et PEM
- Disposer de garage à vélo, anneaux, abris, aux PEM
- Limiter les ruptures de charge, éviter les correspondances
- Développer les pistes cyclables (Aménager une piste cyclable sur la totalité de l'axe 2 ; aménager une piste cyclable rue de la Pesse et chemin de Bellevue, entre St Jorioz et Sevrier, doublement du tunnel de la Puya pour les modes doux...)

Les personnes interrogées autour et dans la Maison Mobile, sur leur territoire, plus éloignées du sujet du TCSPi que les personnes ayant participé aux ateliers expriment, quant à elles, les conditions de réussite du projet suivantes :

- Pour les usagers ayant un trajet « contraint » (actifs, étudiants, rendez-vous médicaux...)
 - La fréquence et la ponctualité des bus (toutes les 10 minutes pour ne pas avoir la charge mentale d'être en retard)
 - La garantie que le bus ne sera pris dans aucun bouchon (et que le BHNS reste performant même avec la neige)
 - Le nombre suffisant de BHNS en heure de pointe pour éviter d'avoir le sentiment de « sur-fréquentation » et de ne pas devoir laisser passer un bus plein avant de monter.
 - La bonne cadence des bus scolaires et des lignes concernées pour ne pas devoir accompagner les enfants scolarisés à leur établissement scolaire
- Pour les usagers ayant un trajet « non contraint » (loisirs, tourisme, ...)
- Pour les usagers non adeptes des transports collectifs :

Pour le Conseil de Développement qui a réalisé une enquête auprès de plus de 1000 Grands Anneciens, les conditions de réussite sont les suivantes :

- Nécessité pour le Grand Annecy d'être plus convaincant pour démontrer en quoi le TCSPi répond à la demande de demain et que la solution proposée est la bonne
- Nécessité de donner plus d'information sur le détail de l'offre de service, les gains de temps, le nombre de personnes desservies, la baisse de la pollution, la qualité des espaces...
- L'amplitude horaire doit être très large (Week end et soir)
- Les fréquences doivent être fortes
- Plus de desserte des communes rurales
- Besoin de conseil personnalisé pour aider les gens à passer à l'acte (proposition de « méthodes » types Wimoov, ATD, Secours Catholique axées sur le pouvoir d'agir)

J Sur la démarche de concertation : des attentes fortes pour la démarche engagée et pour la suite

Pour rappel, le dispositif de concertation, le calendrier et ses modalités ont été décrits dans une partie précédente.

Nous pouvons souligner **cinq familles d'arguments autour de cette thématique**, issus de l'ensemble des moyens mis à disposition : réunion publique, plateforme internet, cahier d'acteur, registre dans les collectivités/communes, centre d'appel, ... Il y a eu cependant pas ou peu de remarques sur ce sujet dans les kiosques (maisons mobiles) et au cours des ateliers.

- Des **incompréhensions sur la notion même de concertation préalable et la place du citoyen dans ce processus de décision** :
 - Sur « quoi » le citoyen peut vraiment intervenir, débattre, sa place dans ce processus de décisions, ses marges de manœuvre pour interpellier le projet au regard de ce qui est présenté par le maître d'ouvrage, quels sont les choix vraiment ouverts ?
 - « *La concertation peut-elle remettre en cause ces choix ou agit-elle sur certains détails du tracé* » (nota : décisions prises par le Grand Anecy)
- Des **critiques, voire des remises en cause, notamment de plusieurs associations** :
 - « (...) nous souhaitons que cette concertation soit réelle et non un simulacre de démocratie (...).
 - Une interpellation récurrente sur la sincérité et la transparence des données et des informations présentées par le maître d'ouvrage avec des demandes répétées pour obtenir l'étude « Egis » qui a servi à la construction de scénarios pour le projet TCSPi.
 - Des interpellations sur la posture des élus au cours des réunions publiques de la concertation ou/et hors réunion, notamment de l'utilisation parallèle par la Présidente et le maire d'Anecy de réseaux sociaux pour « parler en parallèle » et faire de la « propagande ».
 - Des difficultés à comprendre les données et informations et donc à cerner les enjeux : « (...) pour le commun des mortels, il est jusqu'à présent impossible de se faire sa propre opinion. » y compris sur la cohérence entre les différents dispositifs existants ou en cours : « *Le manque de transparence dans la planification des études, des alternatives, des chiffrages et des modifications des quartiers a entraîné de la confusion lors des débats. La situation est aggravée par les réunions parallèles organisées par la ville concernant le nouveau plan de circulation (pétales).* »
 - Un temps de parole jugé non équilibré entre le public et les élus lors des réunions publiques
 - Une interpellation des collectifs et associations demandant de changer de projet, en interrogeant leur représentativité effective : « (...) que représentent ces collectifs ? Leurs adhérents ne peuvent pas s'impliquer et venir défendre leur point de vue durant la concertation ? ». Dans le même ordre d'idée une demande qu'un « espace équivalent soit donné aux individuels présents qui se mobilisent (les individuels membres des associations ne sont pas présents eux et on leur donne beaucoup de place !)
 - Ces collectifs sont dans une contradiction à proposer de sortir du périmètre de l'agglo, multipliant ainsi les transports alors que le but serait moins de déplacements en général. (un particulier Anecy)
 - Des remarques sur la posture des garants.
- Des **encouragements et des remerciements** pour la démarche de concertation engagée et mise en place :
 - L'engagement et le volontarisme des élus du grand Anecy
 - La mobilisation des équipes du Grand Anecy
 - La mise en place de la réunion « Forum enjeux et alternatives » le 9 juillet (décalé à la suite des élections législatives) pour permettre aux associations de s'exprimer.
- Des **interpellations sur les modalités de concertation mises en place** :

- Des difficultés à utiliser la plateforme internet, à poser un avis ou une contribution et/ou à obtenir de l'information : difficulté à trouver le site, le ou les onglets, etc.
 - Sur la quasi-totalité des appels au Centre d'Appel mis en place par le Grand Annecy (environ 36 appels), le motif principal est une demande d'information sur les dates, lieux, etc. concernant le déroulement de la concertation.
 - Des remarques sur l'absence de diffusion des comptes-rendus, captage vidéo, de manière fluide et réactive : « *41 jours avant la fin de la concertation, aucun compte rendu des réunions de concertation (première réunion il y a 39 jours...)* »
 - Des demandes pour prolonger la concertation du fait de l'actualité politique (élections) ou sportive (coupe d'Europe de football) « *Il me semble que le processus de concertation va être très largement contrarié par l'actualité électorale induite par la dissolution de l'Assemblée Nationale. Ne serait-il pas logique de prolonger la concertation jusqu'en septembre ?* »
- **Des attentes exprimées pour la suite de la concertation :**
- Des demandes pour : « *bien écouter la population* », les « *riverains* », la « *prise en compte des idées des habitants* » ;
 - Une écoute des inquiétudes des habitants
 - Une connaissance fine du terrain
 - Des questions pour savoir ce qui se passe concrètement après le conseil communautaire d'automne au sein du Grand Annecy, et comment la concertation se poursuit
 - La mise en place d'un dialogue avec le monde économique y compris les commerçants
 - Un besoin d'information sur le calendrier des travaux et comment tout cela va s'organiser

Contributions de la part du grand public :

Une demande d'un espace équivalent entre les « particuliers et les associations ».

Une suggestion d'un particulier : « *je suggère d'organiser une table ronde animée par les garants à laquelle participeraient 3 représentants des associations et 3 représentants du Grand Annecy (élus et techniciens). Les questions seraient posées par les garants et concerneraient ces données chiffrées. Les garants distribueraient la parole et s'assureraient du respect d'un partage équitable du temps de parole. Il pourrait être pertinent de publier les questions une semaine avant pour que tout le monde puisse en avoir connaissance et pour que les participants à la table ronde puissent préparer leurs argumentaires.* »

Réponses du maître d'ouvrage en cours de concertation :

Le Grand Annecy a accepté de mettre en place deux événements non prévus : une présence du kiosque/maison mobile sur Cruseilles et un forum « Enjeux et alternatives » permettant à toute association ayant effectué la demande de s'exprimer. La préparation amont de ce forum a reposé sur une implication importante des garant.e.s afin de définir précisément le déroulement. Les élus comme l'équipe ont été présentes à ce forum mais ne sont pas intervenus. Ils sont restés dans une posture d'écoute, l'animation étant assurée par l'Agence éco-mobilités.

Le forum « environnement » prévu dans les modalités a été supprimé. L'information a bien été effectuée.

Le Grand Annecy a apporté quelques améliorations à la plateforme internet en réponse aux difficultés rencontrées et signalées par les habitants.

Le Grand Annecy a formalisé en cours de concertation une note pédagogique, déposée sur la plateforme internet pour répondre aux demandes de précisions sur les données, chiffres, décisions prises par l'Agglomération (en lien avec les garant.e.s) et

Plusieurs études ont été à nouveau accessibles sur le site (certaines l'avaient été avant la concertation) comme l'étude dite « TTK ».

Un des directeurs de TTK a réagi par messagerie avant la fin de la concertation à cette note pédagogique. Une réponse par messagerie lui a été directement adressée par l'équipe du Grand Annecy (copie aux garant.e.s).

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Tableau des demandes de précisions

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponses suffisantes

1. Pour donner suite aux nombreux débats sur **l'opportunité et les alternatives**, il conviendrait que le Grand Annecy informe le plus rapidement possible des arbitrages qui auront lieu en conseil communautaire a priori en octobre : s'il souhaite ou non continuer à réaliser le projet du TCSPi (réseau Haute Mobilité), comment et pourquoi.
Nous invitons le maître d'ouvrage, au regard de la complexité du projet, **à être très clair, précis et pédagogique sur ses arbitrages et à communiquer de manière large sur ses décisions.**
2. La concertation a mis en évidence des interrogations récurrentes des publics sur **l'anticipation effective du Grand Annecy concernant les dynamiques d'évolution du territoire à court et moyen terme** (territoire de l'agglomération et territoires voisins), tant sur les plans de la croissance démographique, de l'urbanisme, des flux de fréquentation touristique, des effets de polarisation du territoire....
Il conviendrait que le Grand Annecy précise davantage comment le projet actuel prend en compte ces évolutions et ses impacts sur l'aménagement du territoire et l'environnement à moyen terme. Nous invitons l'Agglomération à intégrer dans sa réponse les travaux de rédaction en cours du SCOT et à montrer la cohérence globale de ces analyses au grand public
3. Au regard les nombreux débats autour des chiffres et des données présentées par le maître d'ouvrage durant la concertation, le Grand Annecy est invité à **préciser les niveaux de réduction des émissions de CO2 et les niveaux de report modal attendus/espérés** pour le projet global et pour chacune des 5 branches afin de mieux identifier les enjeux et impacts du projet.
4. Pour une meilleure compréhension **de la place du projet dans l'ensemble des politiques de mobilité** (en s'appuyant également sur le principe « Eviter-Réduire-Compenser ») et pour justifier de la pertinence et cohérence du projet, le Grand Annecy est invité à rappeler toutes les mesures prises par ailleurs pour éviter les déplacements, réduire la place de la voiture individuelle, et promouvoir la sobriété dans ce domaine (Plan Mobilité, PACET, ville du quart d'heure, Urbanisme...).

5. Pour mieux comprendre comment le futur réseau de TCSPi irriguera le territoire, le **maillage et l'articulation avec le réseau de lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales** doivent être davantage précisés, clarifiés et rendus lisibles et compréhensibles.

6. Compte tenu de la contestation des coûts moyens présentés par le Grand Annecy tout au long de la concertation sur les projets BHNS (16 M€/km) et Tram (26 M€/km), les garant.e.s demandent au maître d'ouvrage **d'objectiver davantage ces coûts et de donner de préférence des fourchettes plus représentatives de la diversité des secteurs** (selon le mode de transport BHNS ou tram), en rendant plus lisibles les surcoûts ou gains selon les contextes urbains, topographie, aléas.

7. Le Grand Annecy est invité à poursuivre **un travail de pédagogie et de clarification autour du financement de ce projet**. Les entreprises, salariés, acteurs locaux, usagers demandent à mieux comprendre comment est financé le projet et les engagements pris par la collectivité à court, moyen et long terme : répartition entre la taxe foncière et le Versement Mobilité, augmentation et étalement de la dette, capacité de son absorption par les finances locales, retombées socio-économiques pour les différents types d'acteurs à court, moyen et long terme et a contrario, le coût de l'inaction...

8. **Concernant l'axe 1**, sur le secteur entre la gare centrale d'Annecy et Duingt, le Grand Annecy est invité à démontrer de manière claire et sans ambiguïté comment le projet de BHNS avec une fréquence attendue de 12 minutes entre Duingt et le tunnel de la Puya **sera capable de répondre aux besoins des usagers en heure de pointe**.

La question de la prolongation de l'axe 1 vers les sources du Lac, dont il a été question avec l'hypothèse d'un PEM (pôle d'échange multimodal) à Doussard, demande également à être précisée en concertation avec le public. Au-delà des conditions d'aménagement du PEM proprement dit, le Grand Annecy devra pour cela expliquer comment seront prises en compte les contraintes techniques du tronçon Duingt-Doussard soulevées par certains participants à la concertation et les conséquences de ce prolongement éventuel sur le service de transport envisagé actuellement entre le tunnel de la Puya et Duingt (cadencement, fiabilité...).

9. Compte tenu de l'état des échanges sur le choix des modes et des débats autour de la stratégie à adopter pour répondre aux besoins de désengorgement à court terme et de long terme (accroissement des besoins de mobilité au-delà du périmètre du Grand Annecy), le porteur de projet est invité à **préciser comment il intègre concrètement l'évolutivité de l'aménagement pour faciliter une adaptation à l'évolution des besoins sur le moyen ou le long terme**. Certaines réponses ont été apportées lors de la concertation préalable (anticipation de la longueur de stations anticipant une possible mutation du BHNS en tramway). Toutefois cette stratégie globale demanderait à être précisée, complétée et rendue plus lisible pour le public.

Tableau des demandes de recommandations

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Les garant.e.s recommandent que la réponse du Grand Anancy au présent bilan, publiée deux mois après, fasse l'objet d'une **réunion publique de restitution**, portant notamment sur le choix ou non de continuer le projet, sur le choix des alternatives et sur les informations relatives aux études engagées.
2. Les garant.e.s recommandent que **le calcul du report modal attendu** pour le projet (globalement et par branches), soit reprécisé et clarifié de manière transparente et soit partagé avec les parties prenantes. Nous proposons d'associer le Forum des partenaires de la mobilité. Cette approche permettrait également de définir avec plus de précision les différentes caractéristiques du projet (branches, tracé, priorisation des travaux d'infrastructure, emplacement des pôles d'échanges multimodaux, modes de transport, offre de services, principales variantes ...) en fonction de leur contribution effective au report modal et à la réduction des gaz à effet de serre.
3. Le bilan carbone est un outil complémentaire qui est prévu dans la phase des études approfondies. Les garant.e.s recommandent d'intégrer dans son calcul **l'énergie grise consommées par les infrastructures, les services, la maintenance...**
Cette approche aurait, en effet, une dimension pédagogique forte en éclairant les usagers-habitants sur les externalités positives et négatives des transports collectifs.
4. Les garant.e.s invitent le maître d'ouvrage à mieux démontrer la manière dont les axes et branches du TSCPi ainsi que les lignes transversales et les Pôles d'Echanges Multimodaux vont **servir les objectifs d'un développement équilibré du territoire** (au regard de l'attractivité de l'hypercentre d'Anancy et du lac, de la croissance touristique, des liaisons avec les territoires voisins et du développement des communes périphériques...)
Cette recommandation permettrait de mieux mettre en lumière l'articulation et la cohérence entre mobilité et « aménagement du territoire » du Grand Anancy, afin d'anticiper voire de planifier les effets sur le long terme.
5. Les garant.e.s recommandent de **définir précisément et de manière concrète avec les usagers, quelles fonctions, usages et/ou services le Grand Anancy souhaite donner aux différents PEM** (pôle d'échange multimodal) prévus. Dans le même esprit que les recommandations précédentes, les garant.e.s soulignent que l'offre de services, souvent questionnée par les publics, pourrait être davantage en lien avec les attentes et besoins sociaux et sociétaux des usagers (accueil petite enfance, espaces co-working...).
6. Les **problématiques et enjeux autour de l'inter-territorialité** vers la Suisse, Albertville, Rumilly et les Aravis, de la gouvernance élargie à l'ensemble des acteurs de la mobilité (Etat, Région, département, collectivités voisines, SNCF...) et d'une vision à long terme de l'évolution des bassins de mobilité ont été très fréquemment débattus au cours de la concertation. Les publics ont souvent souligné l'absence dans la concertation de partenaires clefs comme la Région, l'Etat et le Département.
Les garant.e.s recommandent aux acteurs de la mobilité, notamment l'Etat, la Région, et le Département, de réévaluer la dynamique partenariale actuelle afin qu'elle réponde davantage à la réalité des bassins de mobilité d'aujourd'hui et de demain. Les garant.e.s encouragent ces acteurs et le Grand Anancy à impulser cette nouvelle dynamique.

7. Concernant les **terminus des lignes des axes 2 et 3**, les garant.e.s recommandent d'anticiper leur aménagement en intégrant dès à présent la question du prolongement des lignes évoqué par le public. Au regard des débats et contributions de la concertation les prolongements proposant les opportunités les plus intéressantes en matière de report modal correspondent au déplacement des terminus de ligne suivants :

- De Cap Périaz vers la sortie A41 Seynod sud
- De la zone commerciale du Grand Epagny vers la Balme de Sillingy

8. Au regard des enjeux mis en évidence sur le territoire, les garant.e.s recommandent **d'intégrer la liaison SNCF Aix les Bains - Rumilly-Anancy-Pringy- Groisy- St Martin de Bellevue- La Roche sur Foron** (avec sa correspondance CEVA) dans la réflexion globale du réseau TCSPi/Haute Mobilité (services express régionaux métropolitains en discussion). Cette liaison contribuerait à mieux prendre en compte les évolutions du bassin d'emploi, à répondre aux besoins de nombreux habitants venant travailler sur Annecy (à l'ouest et au nord) et également à celles et ceux du Grand Annecy qui travaillent sur le Grand Genevois et la Suisse.

9. Pour faciliter l'utilisation du réseau du TCSPi/Haute Mobilité s'il se poursuit, les garant.e.s recommandent au maître d'ouvrage **de définir des mesures d'accompagnement**. Ces mesures pourraient s'articuler avec les dispositifs existants et/ou les programmes en cours, pour renforcer et/ou soutenir la cohérence des politiques autour de la mobilité (comme souvent questionnée par les publics). Elles répondraient à la demande régulièrement exprimée durant la concertation d'accompagner le « changement de pratiques ou de comportement ». Leur définition opérationnelle pourrait mobiliser largement le tissu associatif, les usagers et les acteurs socio-économiques.

10. Si le Grand Annecy décide de poursuivre son projet, une **concertation continue** sera organisée. Les garant.e.s recommandent au Grand Annecy d'organiser la concertation continue en veillant à :

- Capitaliser sur la concertation préalable et ses enseignements, y compris en termes de moyens, ressources internes au sein de l'Agglomération et de management global et transversal, interne et externe comme la collaboration avec l'Agence Ecomobilité ;
- Réévaluer les outils et modalités de concertation déjà mis en place tels que le site Internet, le process de réponse aux questions, le rendu des comptes-rendus, etc., pour une organisation et animation de la démarche de concertation plus efficiente et opérationnelle au service de la participation de tous les publics ;
- Privilégier des ateliers de « production et d'intelligence collective » pour favoriser le caractère participatif (et non « descendant ») de la concertation et rendre davantage accessible le projet (concrétisation et opérationnalité) ;
- Poursuivre l'expérience des rencontres avec la maison mobile pour aller en proximité et sur les lieux du quotidien des usagers, en capitalisant aussi sur le partenariat avec l'Agence Ecomobilité. Nous invitons le Grand Annecy à ne pas sous-estimer l'importance d'une présence technique lors de ces rencontres ;
- Répondre aux différentes propositions (parfois très concrètes) formulées par les usagers et collectivités lors de la concertation préalable pour optimiser le projet global et donner une place à une « co-construction » du projet ;
- Renforcer la collaboration technique notamment entre Annecy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Annecy ;
- Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation.

Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
- **Annexe 2 : Nomination des garant.e.s et Lettre de mission**

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 25/03/2024	Réponse du/ des maître(s) d’ouvrage ou de l’entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
--	---	---	---

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n’ayant pas trouvé de réponse

<p>1. Pour donner suite aux nombreux débats sur l’opportunité et les alternatives, il conviendrait que le Grand Anancy informe le plus rapidement possible des arbitrages qui auront lieu en conseil communautaire a priori en octobre : s’il souhaite ou non continuer à réaliser le projet du TCSPi (réseau Haute Mobilité), comment et pourquoi.</p> <p>Nous invitons le maître d’ouvrage, au regard de la complexité du projet, à être très clair, précis et pédagogique sur ses arbitrages et à communiquer de manière large sur ses décisions.</p>			
<p>2. La concertation a mis en évidence des interrogations récurrentes des publics sur l’anticipation effective du Grand Anancy concernant les dynamiques</p>			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>d'évolution du territoire à court et moyen terme (territoire de l'agglomération et territoires voisins), tant sur les plans de la croissance démographique, de l'urbanisme, des flux de fréquentation touristique, des effets de polarisation du territoire.... Il conviendrait que le Grand Annecy précise davantage comment le projet actuel prend en compte ces évolutions et ses impacts sur l'aménagement du territoire et l'environnement à moyen terme. Nous invitons l'Agglomération à intégrer dans sa réponse les travaux de rédaction en cours du SCOT et à montrer la cohérence globale de ces analyses au grand public</p>			
<p>3. Au regard les nombreux débats autour des chiffres et des données présentées par le maître d'ouvrage durant la concertation, le Grand Annecy est invité à préciser les niveaux de réduction des émissions de CO2 et les niveaux de report modal attendus/espérés pour le projet global et pour chacune des 5 branches afin de mieux identifier les enjeux et impacts du projet.</p>			
<p>4. Pour une meilleure compréhension de la place du projet dans l'ensemble des politiques de mobilité (en s'appuyant également sur le principe « Eviter-Réduire-Compenser ») et pour justifier de la pertinence et cohérence du projet, le Grand Annecy est invité à rappeler toutes les mesures prises par ailleurs pour éviter les déplacements, réduire la place de la voiture individuelle, et promouvoir la sobriété dans ce domaine</p>			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

(Plan Mobilité, PACET, ville du quart d'heure, Urbanisme...).			
5. Pour mieux comprendre comment le futur réseau de TCSPi irriguera le territoire, le maillage et l'articulation avec le réseau de lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales doivent être davantage précisés, clarifiés et rendus lisibles et compréhensibles.			
6. Compte tenu de la contestation des coûts moyens présentés par le Grand Annecy tout au long de la concertation sur les projets BHNS (16 M€/km) et Tram (26 M€ /km), les garant.e.s demandent au maître d'ouvrage d'objectiver davantage ces coûts et de donner de préférence des fourchettes plus représentatives de la diversité des secteurs (selon le mode de transport BHNS ou tram), en rendant plus lisibles les surcoûts ou gains selon les contextes urbains, topographie, aléas.			
7. Le Grand Annecy est invité à poursuivre un travail de pédagogie et de clarification autour du financement de ce projet . Les entreprises, salariés, acteurs locaux, usagers demandent à mieux comprendre comment est financé le projet et les engagements pris par la collectivité à court, moyen et long terme : répartition entre la taxe foncière et le Versement Mobilité, augmentation et étalement de la dette, capacité de son absorption par les finances locales, retombées socio-économiques pour les différents types d'acteurs à court, moyen et long terme et a contrario, le coût de l'inaction...			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>8. Concernant l'axe 1, sur le secteur entre la gare centrale d'Annecy et Duingt, le Grand Annecy est invité à démontrer de manière claire et sans ambiguïté comment le projet de BHNS avec une fréquence attendue de 12 minutes entre Duingt et le tunnel de la Puya sera capable de répondre aux besoins des usagers en heure de pointe.</p> <p>La question de la prolongation de l'axe 1 vers les sources du Lac, dont il a été question avec l'hypothèse d'un PEM (pôle d'échange multimodal) à Doussard, demande également à être précisée en concertation avec le public. Au-delà des conditions d'aménagement du PEM proprement dit, le Grand Annecy devra pour cela expliquer comment seront prises en compte les contraintes techniques du tronçon Duingt-Doussard soulevées par certains participants à la concertation et les conséquences de ce prolongement éventuel sur le service de transport envisagé actuellement entre le tunnel de la Puya et Duingt (cadencement, fiabilité...).</p>			
<p>9. Compte tenu de l'état des échanges sur le choix des modes et des débats autour de la stratégie à adopter pour répondre aux besoins de désengorgement à court terme et de long terme (accroissement des besoins de mobilité au-delà du périmètre du Grand Annecy), le porteur de projet est invité à préciser comment il intègre concrètement l'évolutivité de l'aménagement pour faciliter une adaptation à l'évolution des besoins sur le moyen ou le long terme. Certaines réponses ont été apportées lors de la concertation préalable (anticipation de la longueur de stations anticipant une possible mutation du BHNS en tramway). Toutefois cette stratégie globale</p>			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

demanderait à être précisée, complétée et rendue plus lisible pour le public.			
---	--	--	--

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

1. Les garant.e.s recommandent que la réponse du Grand Annecy au présent bilan, publiée deux mois après, fasse l'objet d'une réunion publique de restitution , portant notamment sur le choix ou non de continuer le projet, sur le choix des alternatives et sur les informations relatives aux études engagées.			
2. Les garant.e.s recommandent que le calcul du report modal attendu pour le projet (globalement et par branches), soit reprécisé et clarifié de manière transparente et soit partagé avec les parties prenantes. Nous proposons d'associer le Forum des partenaires de la mobilité. Cette approche permettrait également de définir avec plus de précision les différentes caractéristiques du projet (branches, tracé, priorisation des travaux d'infrastructure, emplacement des pôles d'échanges multimodaux, modes de transport, offre de services, principales variantes ...) en fonction de leur contribution effective au report modal et à la réduction des gaz à effet de serre.			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>3. Les garant.e.s invitent le maître d'ouvrage à mieux démontrer la manière dont les axes et branches du TSCP<i>i</i> ainsi que les lignes transversales et les Pôles d'Echanges Multimodaux vont servir les objectifs d'un développement équilibré du territoire (au regard de l'attractivité de l'hypercentre d'Annecy et du lac, de la croissance touristique, des liaisons avec les territoires voisins et du développement des communes périphériques...) Cette recommandation permettrait de mieux mettre en lumière l'articulation et la cohérence entre mobilité et « aménagement du territoire » du Grand Annecy, afin d'anticiper voire de planifier les effets sur le long terme.</p>			
<p>4. Les garant.e.s recommandent de définir précisément et de manière concrète avec les usagers, quelles fonctions, usages et/ou services le Grand Annecy souhaite donner aux différents PEM (pôle d'échange multimodal) prévus. Dans le même esprit que les recommandations précédentes, les garant.e.s soulignent que l'offre de services, souvent questionnée par les publics, pourrait être davantage en lien avec les attentes et besoins sociaux et sociétaux des usagers (accueil petite enfance, espaces co-working...).</p>			
<p>5. Les problématiques et enjeux autour de l'inter-territorialité vers la Suisse, Albertville, Rumilly et les Aravis, de la gouvernance élargie à l'ensemble des acteurs de la mobilité (Etat, Région, département, collectivités voisines, SNCF...) et d'une vision à long</p>			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>terme de l'évolution des bassins de mobilité ont été très fréquemment débattus au cours de la concertation. Les publics ont souvent souligné l'absence dans la concertation de partenaires clefs comme la Région, l'Etat et le Département.</p> <p>Les garant.e.s recommandent aux acteurs de la mobilité, notamment l'Etat, la Région, et le Département, de réévaluer la dynamique partenariale actuelle afin qu'elle réponde davantage à la réalité des bassins de mobilité d'aujourd'hui et de demain. Les garant.e.s encouragent ces acteurs et le Grand Annecy à impulser cette nouvelle dynamique.</p>			
<p>6. Concernant les terminus des lignes des axes 2 et 3, les garant.e.s recommandent d'anticiper leur aménagement en intégrant dès à présent la question du prolongement des lignes évoqué par le public. Au regard des débats et contributions de la concertation les prolongements proposant les opportunités les plus intéressantes en matière de report modal correspondent au déplacement des terminus de ligne suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Cap Périaz vers la sortie A41 Seynod sud - De la zone commerciale du Grand Epagny vers la Balme de Sillingy 			
<p>7. Au regard des enjeux mis en évidence sur le territoire, les garant.e.s recommandent d'intégrer la liaison SNCF Aix les Bains - Rumilly-Annecy-Pringy- Groisy- St Martin de Bellevue- La Roche sur Foron (avec sa correspondance CEVA) dans la réflexion globale du réseau TCSPi/Haute</p>			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>Mobilité (services express régionaux métropolitains en discussion). Cette liaison contribuerait à mieux prendre en compte les évolutions du bassin d'emploi, à répondre aux besoins de nombreux habitants venant travailler sur Annecy (à l'ouest et au nord) et également à celles et ceux du Grand Annecy qui travaillent sur le Grand Genevois et la Suisse.</p>			
<p>8. Pour faciliter l'utilisation du réseau du TCSPi/Haute Mobilité s'il se poursuit, les garant.e.s recommandent au maître d'ouvrage de définir des mesures d'accompagnement. Ces mesures pourraient s'articuler avec les dispositifs existants et/ou les programmes en cours, pour renforcer et/ou soutenir la cohérence des politiques autour de la mobilité (comme souvent questionnée par les publics). Elles répondraient à la demande régulièrement exprimée durant la concertation d'accompagner le « changement de pratiques ou de comportement ». Leur définition opérationnelle pourrait mobiliser largement le tissu associatif, les usagers et les acteurs socio-économiques.</p>			
<p>9. Si le Grand Annecy décide de poursuivre son projet, une concertation continue sera organisée. Les garant.e.s recommandent au Grand Annecy d'organiser la concertation continue en veillant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capitaliser sur la concertation préalable et ses enseignements, y compris en termes de moyens, ressources internes au sein de l'Agglomération et de 			

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

<p>management global et transversal, interne et externe comme la collaboration avec l'Agence Ecomobilité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réévaluer les outils et modalités de concertation déjà mis en place tels que le site Internet, le process de réponse aux questions, le rendu des comptes-rendus, etc., pour une organisation et animation de la démarche de concertation plus efficiente et opérationnelle au service de la participation de tous les publics ; - Privilégier des ateliers de « production et d'intelligence collective » pour favoriser le caractère participatif (et non « descendant ») de la concertation et rendre davantage accessible le projet (concrétisation et opérationnalité) ; - Poursuivre l'expérience des rencontres avec la maison mobile pour aller en proximité et sur les lieux du quotidien des usagers, en capitalisant aussi sur le partenariat avec l'Agence Ecomobilité. Nous invitons le Grand Annecy à ne pas sous-estimer l'importance d'une présence technique lors de ces rencontres ; - Répondre aux différentes propositions (parfois très concrètes) formulées par les usagers et collectivités lors de la concertation préalable pour optimiser le projet global et donner une place à une « co-construction » du projet ; - Renforcer la collaboration technique notamment entre Annecy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Annecy ; - Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation. 			
---	--	--	--

Annexe 2 : Nomination des garant.e.s et Lettre de mission

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 5 avril 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné.es garante et garant du processus de concertation préalable pour le projet de transports en commun en site propre intégral sur l'agglomération du GRAND ANNECY.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, la concertation du grand public doit prendre en compte et répondre aux questions suivantes :

- À quels besoins ce projet répond-t-il ? La participation doit être ouverte sur les alternatives possibles et expliciter le rejet des alternatives qui ont été étudiées antérieurement ;
- L'intermodalité prévue en interne avec la transformation du réseau de bus actuel, et celle prévue en externe pour favoriser la desserte des espaces périphériques au Grand Anancy ;

- Le traitement de certains points, en particulier des ouvrages d'art : (tunnel existant de la Puya...) ;
- Les impacts à prévoir en matière d'expropriations dans un contexte foncier souvent contraint ;
- Les impacts des travaux sur la mobilité (étroitesse de certains axes), la présentation chiffrée du report modal (nombre de voyageurs attendus ; gain de temps et bénéfique en émission de gaz à effet de serre).

II. La définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable et son déroulement

La définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage.

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP de définir les modalités et la durée de la concertation, ainsi que de valider le calendrier et le dossier proposés.

L'**étude de contexte**, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape que vous avez à réaliser. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains, associations environnementales, syndicats professionnels, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir **les modalités de concertation adaptées**, naturellement en collaboration avec la CNDP. S'il est fortement souhaitable que le MO soit consulté sur vos propositions et préconisations méthodologiques concernant le droit à l'information et à la participation du public, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités, la durée et le calendrier de la concertation.

Vous réaliserez **une synthèse** de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour justifier vos propositions de calendrier, d'outils et support d'information et de participation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

Le dossier de concertation du MO

Vous accompagnerez également le MO dans sa constitution du **dossier de concertation**. Il doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, ses caractéristiques, son opportunité et ses impacts (avantages et inconvénients).

Des éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux doivent pouvoir être présentés au public afin qu'il bénéficie d'une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

La concertation préalable

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. En effet, le public doit être informé au minimum 15 jours avant le début de la concertation de ses modalités et de sa durée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) (**art. L. 121-16 CE**). Vous veillerez à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

En votre qualité de garante et garant, il vous appartiendra de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO, au respect par ce dernier des modalités proposées par vous et validées par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants.

Rôle et missions des garants

Au-delà de la réalisation de l'étude de contexte et de la proposition d'un calendrier et de modalités d'information et participation précises, vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément au MO, en phase préparatoire et pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyé par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

III. Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont le MO a organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations au MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

Ce **bilan**, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, **dans les deux mois suivants sa clôture** (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique**. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Ilaria Casillo
Présidente par intérim



Madame Valérie DEJOUR
Monsieur Nicolas LEMEHAUTE
Garant.e.s de la concertation préalable transports en commun en site propre
intégral sur l'agglomération du GRAND ANNECY

Madame, Messieurs,

La Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garante et garants du processus de concertation préalable pour le projet de transports en commun en site propre intégral sur l'agglomération du Grand Annecy.

M. Marc PASCAL ayant été désigné lors de la séance plénière du 6 mars 2024 en complément de Mme Valérie DEJOUR et de M. Nicolas LE MEHAUTE précédemment désignés lors de la séance plénière du 5 avril 2023, je souhaite vous rappeler le contexte juridique et les attentes de la CNDP pour cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, je vous rappelle que la lettre de mission de la vice-présidente de la CNDP du 12 avril 2023 vous alertait sur les questions suivantes que la concertation du grand public doit prendre en compte et auxquelles elle doit répondre :

- À quels besoins ce projet répond-t-il ? La participation doit être ouverte sur les alternatives possibles et expliciter le rejet des alternatives qui ont été étudiées antérieurement ;
- L'intermodalité prévue en interne avec la transformation du réseau de bus actuel, et celle prévue en externe pour favoriser la desserte des espaces périphériques au Grand Annecy ;
- Le traitement de certains points, en particulier des ouvrages d'art : (tunnel existant de la Puya...)
- Les impacts à prévoir en matière d'expropriations dans un contexte foncier souvent contraint ;
- Les impacts des travaux sur la mobilité (étroitesse de certains axes), la présentation chiffrée du report modal (nombre de voyageurs attendus ; gain de temps et bénéfice en émission de gaz à effet de serre).

II. La définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable et son déroulement

La définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage.

Le dossier de concertation

Conformément à l'article R.121-8 du code de l'environnement, par décision du 3 avril 2024, **la CNDP a défini les modalités et la durée de la concertation et a validé le calendrier et le dossier proposés.**

Je vous rappelle que des éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux doivent pouvoir être présentés au public afin qu'il bénéficie d'une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

La concertation préalable

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. En effet, le public doit être informé au minimum 15 jours avant le début de la concertation de ses modalités et de sa durée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) (**art. L. 121-16 CE**). Vous veillerez à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

En votre qualité de garante et garant, il vous appartiendra de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée

au MO, au respect par ce dernier des modalités proposées par vous et validées par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants.

Rôle et missions des garant.e.s

Au-delà de la réalisation de l'étude de contexte et de la proposition d'un calendrier et de modalités d'information et participation précises, vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits lors de la mise en œuvre concrète de la concertation préalable.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément au MO, en phase préparatoire et pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyé par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

III. Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont le MO a organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations au MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

Ce **bilan**, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, **dans les deux mois suivant sa clôture** (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc Papinutti

Madame Valérie DEJOUR
Monsieur Nicolas LEMEHAUTE
Monsieur Marc PASCAL
Garante et garants de la concertation préalable - TCSP Grand Annecy (74)