

SYNTHÈSE POUR LES DÉCIDEURS ET LE PUBLIC

Concertation sur le projet de Transport en commun en site propre intégral sur l'agglomération du Grand Annecy (TCSPi)



**LES FICHES DE
SYNTHÈSE DE
LA CNDP**



Les fiches de synthèse de la CNDP

SYNTHÈSE POUR LES DÉCIDEURS ET LE PUBLIC CONCERTATION SUR LE PROJET TCSPi

1. LES ENSEIGNEMENTS CLEFS DE LA CONCERTATION

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 trois axes distincts décomposés en cinq branches (Glaisins/ Duingt/ Seynod/ Pringy/ Epagny Metz-Tessy) dont quatre 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% Bilan de la concertation préalable L121-8 / Projet TCSPi ou Réseau Haute Mobilité du Grand Annecy - 4 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.

À 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...).

2. LES PRINCIPALES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTES



Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garantes 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 et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	
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 les 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 Anancy 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 Anancy tout au long de la concertation sur les projets BHNS (16 M€/km) et Tram (26 M€/km), les garantes 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 Anancy 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'Anancy et Duingt, le Grand Anancy 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 Anancy 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 Anancy), 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.

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 TCSPI 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 Anancy (à l'ouest et au nord) et également à celles et ceux du Grand Anancy 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 Anancy décide de poursuivre son projet, une **concertation continue** sera organisée. Les garant.e.s recommandent au Grand Anancy 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 processus 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 Anancy 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 Anancy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Anancy ;
- - Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation.