

Nombre de
membres en
exercice

95

Présents et
représentés

91

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND ANECY

SEANCE du 24 OCTOBRE 2024

L'an deux mille vingt-quatre

Le vingt quatre du mois de octobre à dix-huit heures

Le CONSEIL COMMUNAUTAIRE du Grand Anecy, dûment convoqué en séance officielle le dix huit octobre deux mille vingt-quatre, s'est réuni Cap Périaz à Anecy (Seynod) en séance Ordinaire sous la présidence de Frédérique LARDET, Présidente.

Délibération

Date de mise
en ligne

30 OCT. 2024

Déposée en
Préfecture le

30 OCT. 2024

Etaient présents

Jean-Pascal ALBRAN, Etienne ANDRÉYS, Christian ANSELME, Jacques ARCHINARD, Gilles ARDIN, François ASTORG, Olivier BARRY, Isabelle BASTID, Michel BEAL, Alexandra BEAUJARD, Nicole BLOC, Franck BOGEY, Cécile BOLY, Patrick BOSSON, Bilel BOUCHETIBAT, Stéphane BOUCLIER, Corinne BOULAND, Catherine BOUVIER, Vanessa BRUNO, Pierre BRUYERE, Lola CECCHINEL, Odile CERIATI-MAURIS, Josette CHARVIER, Martine COUTAZ, Sandrine DALL'AGLIO, Jean-François DEGENNE, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Samuel DIXNEUF, David DUBOSSON, Fabienne DULIEGE, Denis DUPERTHUY, Elisabeth EMONET, Chantale FARMER, Gilles FRANÇOIS, Fabien GERY, Jean-François GIMBERT, Anthony GRANGER, Fabienne GREBERT, Aurélie GUEDRON, Ségolène GUICHARD, Charlotte JULIEN, Marion LAFARIE, Frédérique LARDET, Elisabeth LASSALLE, François LAVIGNE-DELVILLE, Christiane LAYDEVANT, Patrick LECONTE, Claire LEPAN, Karine LEROY, Bruno LYONNAZ, Viviane MARLE, Jean-Claude MARTIN, Christian MARTINOD, Pierre-Louis MASSEIN, Catherine MERCIER-GUYON, Thomas MESZAROS, Aurélien MODURIER, Philippe MORIN, Magali MUGNIER, Michel MUGNIER-POLLET, Alexandre MULATIER-GACHET, Xavier OSTERNAUD, Gérard PASTOR, Raymond PELLICIER, Tony PESSEY, Christian PETIT, Eric PEUGNIEZ, Monique PIMONOW, Christophe PONCET, Agnès PRIEUR-DREVON, Jean-Luc RIGAUT, Marc ROLLIN, Christian ROPHILLE, Didier SARDA, Yannis SAUTY, Nora SEGAUD-LABIDI, Bénédicte SERRATE, Jean-Louis TOÉ, Olivier TRIMBUR, Gilles VIVIAN

Avaient donné procuration

Marie BERTRAND à Alexandra BEAUJARD, Christian BOVIER à Sandrine DALL'AGLIO, Karine BUI-XUAN-PICCHEDDA à Marion LAFARIE, Henri CHAUMONTET à Isabelle BASTID, Roland DAVIET à Ségolène GUICHARD, Noëlle DELORME à Gilles ARDIN, Isabelle DIJEAU à Christiane LAYDEVANT, Benjamin MARIAS à Nora SEGAUD-LABIDI, Patricia MERMOZ à Jean-Claude MARTIN, Laure ODORICO à Christian ANSELME, Guillaume TATU à Fabienne GREBERT

Etaient excusé(e)s

Frédérique BANGUÉ, Frédérique KHAMMAR, Antoine de MENTHON, Marie-Luce PERDRIX

Magali MUGNIER est désigné(e) en qualité de Secrétaire de séance

OBJET

POURSUITE DU PROJET DE RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ SUITE AU BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Didier SARDA, rapporteur

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L121-8 et suivants et R121-7 et suivants ;

Vu l'arrêté préfectoral n° PREF/DRCL/BCBL-2018-0066 du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération « Grand Annecy » ;

Vu la délibération du Conseil communautaire n° DEL-2022-06 du 27 janvier 2022 relative à la réalisation d'un transport collectif en site propre intégral (TCSPi) ;

Vu la décision de la Commission Nationale du Débat public (CNDP) n° 2023 / 39 / TCSPi ANNECY / 1 du 5 avril 2023, actant la nécessité d'organiser une concertation préalable sur le projet de TCSPi et désignant Madame Valérie DEJOUR et Monsieur Nicolas LE MEHAUTE en qualité de garants de la concertation préalable ;

Vu la décision de la CNDP n° 2024 / 51 / TCSP ANNECY / 2 du 6 mars 2024 désignant Monsieur Marc PASCAL en qualité de garant de la concertation préalable ;

Vu la décision de la CNDP n° 2024 / 56 / TCSP ANNECY / 3 du 3 avril 2024 validant les modalités d'organisation de la concertation préalable ;

Vu l'avis public de concertation préalable publié le 15 avril 2024 en application de l'article R121-19 du code de l'environnement ;

Vu le bilan de la concertation préalable établi par les garants, publié le 26 août 2024 sur le site de la CNDP, la plateforme participative et le site du Grand Annecy, annexé au dossier joint au présent rapport (Annexe 1) ;

1. RAPPEL DU CONTEXTE

Par délibération n° DEL-2022-06 du 27 janvier 2022 relative à la réalisation d'un transport collectif en site propre intégral (TCSPi), le Conseil communautaire du Grand Annecy a notamment décidé :

- d'acter le principe d'un site propre intégral sur les 3 axes, composés de 5 branches structurées depuis le centre-ville d'Annecy, du futur réseau de TCSP ;
- d'autoriser la création d'une autorisation de programme (AP) TCSPi de 300 M€, dont 15 M€ pour les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- d'acter la réalisation de la combinaison de branches Rive Ouest – Les Glaisins en mode bus à haut niveau de service (BHNS), afin de démarrer le réseau de TCSPi, pour les raisons suivantes :
 - desservir prioritairement deux branches aux critères socio-économiques favorables et emblématiques, répondre en priorité aux besoins des étudiants et actifs (rive ouest, cœur d'Annecy, campus universitaire, parc d'activité des Glaisins) ;
 - éviter la mixité de mode (tramway / BHNS) pour la réalisation des premières branches du TCSPi ;
 - respecter l'enveloppe financière allouée à la réalisation des deux premières branches du TCSPi ;

- d'acter le lancement d'études préliminaires spécifiques en mode tramway sur les seules branches Seynod et Pringy ;
- d'acter le lancement des études préliminaires en mode BHNS sur l'intégralité des branches ;
- d'autoriser la Présidente à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation de la concertation règlementaire et à mettre en œuvre une concertation élargie autour du comité des partenaires rassemblant les élus, les associations, les entreprises et les citoyens.

Conformément à cette délibération, un marché d'études préliminaires a été attribué en octobre 2022 au groupement Egis Villes & Transports (mandataire) / Profil Etudes et Gautier Conquet (cotraitants) / GeoProcess et Teractem (sous-traitants). Les livrables devraient être remis au Grand Annecy au cours du 1^{er} trimestre 2025.

Par ailleurs, le Grand Annecy a saisi la CNDP sur la base des articles L.121-8 II et R.121-2 du code de l'environnement, par courrier de son Vice-Président Mobilités en date du 24 mars 2023.

Dans ses décisions n° 2023 / 39 / TCSPi ANNECY / 1 du 5 avril 2023 et n° 2024 / 51 / TCSP ANNECY / 2 du 6 mars 2024, la CNDP a, d'une part, acté la nécessité d'organiser une concertation préalable et, d'autre part, désigné Madame Valérie DEJOUR, Monsieur Nicolas LE MEHAUTE et Monsieur Marc PASCAL en qualité de garants cette concertation. Dans sa décision n° 2024 / 56 / TCSP ANNECY / 3 du 3 avril 2024, elle a validé les modalités d'organisation de la concertation préalable.

Cette concertation préalable sur le projet de TCSPi s'est déroulée du 30 avril au 26 juillet 2024.

Afin de rendre ce projet plus lisible pour le grand public, le Grand Annecy a fait le choix de le nommer « Réseau Haute Mobilité » durant cette phase de concertation.

2. OBJET DU PRÉSENT RAPPORT

Conformément au cadre juridique en vigueur, les garants dressent, à l'issue de la concertation, un bilan qui comporte une synthèse des observations et des propositions présentées et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable.

Les garants :

- informent le maître d'ouvrage, la CNDP et le représentant de l'État du déroulement et du bilan de la concertation préalable ;
- rendent leur bilan public dans les conditions posées par le code de l'environnement.

Il appartient au maître d'ouvrage du projet, après la publication de ce bilan :

- dans les deux mois, de présenter les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation ;
- dans les trois mois, de préciser le principe et les conditions de la poursuite du projet.

Ainsi, le présent rapport a pour objet :

- de prendre acte du bilan de la concertation établi par les garants ;
- d'approuver les mesures nécessaires à mettre en place pour tirer les enseignements de la concertation ;
- d'approuver les suites à donner au projet de TCSPi.

3. PRÉSENTATION DU BILAN DE LA CONCERTATION

Objectifs de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article L121-6 du code de l'environnement, « *la concertation préalable associe le public à l'élaboration d'un projet* ».

Dans ce cadre, la concertation mise en œuvre autour du projet de Réseau Haute Mobilité a eu pour objet :

- de présenter globalement le projet au grand public (dans toutes ses caractéristiques, au regard de l'avancement des études et des orientations prises), de répondre à ses interrogations, de recueillir ses avis, contributions et attentes ;
- de débattre avec le public de son opportunité, de ses objectifs, des principales caractéristiques (plan d'ensemble, tracés, niveau de service attendu, coût, etc.) et des alternatives possibles, y compris en cas de non-réalisation ;
- de débattre avec le public des impacts environnementaux et socio-économiques, des effets sur l'aménagement du territoire ;
- d'enrichir le projet, en interrogeant les besoins et attentes des habitants et usagers sur différentes thématiques, en fonction des axes et des secteurs traversés : aménagements urbains et paysagers, accessibilité, principes d'insertion, positionnement des stations, intermodalité, interfaces avec les territoires voisins, etc.

Projet présenté à la concertation

Le projet de TCSPi comprend 3 axes structurants d'une longueur totale comprise entre 31 et 38 km :

- l'axe 1, décomposé en 2 branches, entre Duingt et la zone économique des Glaisins à Annecy-le-Vieux via le centre-ville d'Annecy, en mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- l'axe 2, décomposé en 2 branches, entre Seynod et Pringy via le centre-ville d'Annecy, en mode BHNS ou tramway ;
- l'axe 3, entre le centre-ville d'Annecy et Epagny Metz-Tessy, en mode BHNS.

Les études préliminaires ne sont pas totalement achevées à ce jour, néanmoins elles ont permis d'affiner les tracés et de présenter les grandes orientations lors de la concertation.

Comme indiqué dans le dossier de concertation préalable et lors de chaque événement public, les trois axes de développement du TCSPi sont distincts et disposent d'une cohérence fonctionnelle propre qui permet leur réalisation de manière indépendante.

Modalités de la concertation

Le Grand Annecy a misé sur un dispositif de concertation large, portant sur l'ensemble de son territoire et au-delà, afin de favoriser la mobilisation des habitants, des usagers et des partenaires.

Ce dispositif a été mis en œuvre pendant 3 mois sur un périmètre géographique englobant non seulement les 34 communes du Grand Annecy, tout particulièrement les 5 communes traversées par le projet, mais également certains territoires hors Grand Annecy appartenant au bassin de mobilité : Communautés de communes des Sources du lac d'Annecy, des Vallées de Thônes, du Pays de Cruseilles, Fier et Usses et Rumilly Terre de Savoie.

30 événements ont été organisés afin d'aller à la rencontre des habitants et des partenaires pour les informer et échanger :

- 1 forum des partenaires ;
- 6 réunions publiques organisées dans les communes traversées par le projet ;
- 6 ateliers publics thématiques « expertise d'usage » ;
- 1 café des commerçants ;
- 1 forum public « alternatives et enjeux » ;
- 15 temps de rencontres dans des lieux publics, dont 5 en dehors du territoire du Grand Annecy, avec la maison mobile du projet (kiosque).

Un plan média étendu a été déployé sur le périmètre de la concertation pour faire connaître le projet :

- conférence de presse ;

- dépliant d'information, distribué à 95 000 exemplaires ;
- pages dédiées sur les sites internet du Grand Annecy ;
- newsletters ;
- article dans 2 magazines de l'agglomération, distribués à 113 000 exemplaires ;
- articles dans les magazines municipaux ;
- kit de communication pour les partenaires ;
- affichage urbain, en sus de l'affichage légal ;
- annonces presse ;
- spots radios ;
- sacs à pain avec annonce de la concertation, distribué à 30 000 exemplaires ;
- posts sur les réseaux sociaux.

Le Grand Annecy a également mobilisé les moyens d'information suivants :

- dossier de concertation de 120 pages, et sa version synthétique, complété d'une annexe technique et d'une note pédagogique ;
- plateforme participative en ligne, comportant notamment le compte-rendu de chaque évènement ;
- plateforme d'appel dédiée ;
- vidéo de présentation.

Au-delà de la participation directe du public lors des évènements, ce dernier a également été invité à déposer ses remarques et contributions via les supports suivants :

- plateforme participative en ligne ;
- plateforme d'appel dédiée ;
- adresse mail dédiée ;
- adresse mail des garants ;
- courrier ;
- registre ouvert au public dans les 5 communes directement concernées par le projet et au siège du Grand Annecy.

L'ensemble du dispositif mis en œuvre est présenté dans le dossier joint au présent rapport.

Participation à la concertation

Il ressort également du dossier joint en annexe que la participation du public s'est traduite de la manière suivante :

- Près de 1200 personnes ont participé directement aux différentes rencontres :
 - Maison mobile : 463 ;
 - Réunions publiques : 421 ;
 - Ateliers : 149 ;
 - Forum alternatives et enjeux : 95 ;
 - Forum des partenaires : 41 ;
 - Café des commerçants : 17.
- 1054 contributions écrites ont été recueillies :
 - 463 entretiens dans le cadre de la maison mobile ;
 - 308 questions lors des évènements ;
 - 189 contributions en ligne ;
 - 44 mails et courriers ;
 - 35 appels téléphoniques ;
 - 25 restitutions collectives en atelier ;
 - 16 cahiers d'acteurs ;
 - 9 registres papier.

Bilan de la concertation effectué par les garants

⇒ Sur l'effectivité de l'information et de la participation du public

Les garants ont remis à la CNDP leur bilan de la concertation, publié le 26 août 2024 sur le site internet de la CNDP et annexé au dossier joint au présent rapport (Annexe 1).

Bien que quelques faiblesses aient été relevées sur le dispositif (décalage entre le nombre de personnes qui se sont mobilisées et les efforts de communication du Grand Annecy, absence de certaines informations sur le projet liée à la nécessité de mener des études approfondies, polarisation des débats sur des sujets portés par les associations locales, tout particulièrement la liaison ferrée Annecy / Albertville, ergonomie de la plate-forme participative, à retravailler notamment dans l'hypothèse de la mise en place d'une concertation continue), les garants jugent le dispositif de concertation mis en œuvre adapté à la complexité et à l'ampleur du projet.

S'ils regrettent l'absence d'acteurs clés dans les débats, les garants soulignent le caractère effectif du droit à l'information et à la participation du public, au regard d'informations claires, pédagogiques, complètes et accessibles, d'un périmètre de concertation large, ainsi que d'une volonté de transparence et de partage des ressources de la part du Grand Annecy (via notamment la présence, à chaque rencontre, de l'équipe projet du Grand Annecy).

La CNDP prendra acte du dossier des enseignements du maître d'ouvrage suite à la concertation préalable, en réponse au bilan des garants, lors de sa plus proche séance après la notification de la présente délibération et de ses annexes.

⇒ Sur les recommandations portées par les garants, les enseignements à tirer de la concertation et les réponses apportées par le Grand Annecy

Le bilan des garants fait état de diverses demandes de précisions et recommandations qui traitent des suites à donner à certaines interrogations, des modalités d'association du public, de la gouvernance et de la prise en compte des avis des participants.

L'ensemble du bilan et, plus particulièrement, les demandes précitées appellent le Grand Annecy à tirer les enseignements de la concertation pour le développement futur du projet.

Ces enseignements sont nombreux, néanmoins ils peuvent être synthétisés par thématiques.

Sont reportés ci-après les principaux constats et les principales demandes posés par les garants dans leur bilan de la concertation, ainsi que les réponses que le Grand Annecy souhaite apporter (développées dans le dossier joint au présent rapport).

1. Opportunité du projet

Les débats ont mis en évidence l'urgence de mettre en place un service de transport collectif performant et l'adhésion au principe de « site propre ». Le TCSPi pourrait répondre à ces attentes grâce à une fréquence de 6 à 12 minutes, une amplitude horaire importante, une ponctualité et une fiabilité des temps de parcours garanties par le site propre intégral et enfin du confort grâce à un matériel roulant innovant et adapté à l'ensemble des usagers, quel que soit le mode retenu (BHNS ou tramway).

Plusieurs acteurs, notamment associatifs, souhaitent cependant des compléments d'information sur le report modal et la baisse des gaz à effet de serre (GES). Ces apports seront produits et portés au débat lors des phases ultérieures du projet, dont l'enquête publique.

Par ailleurs, si la concertation préalable a permis de mettre en évidence un consensus clair sur la nécessité d'agir pour désengorger la RD 1508 du trafic automobile aux heures de pointe, la branche rive ouest (axe 1 du projet) a fait l'objet de nombreux débats. Elle a mobilisé le tissu associatif, ainsi que des

habitants résidant hors Grand Annecy, sur des alternatives (tracé, mode) au projet acté dans la délibération de 2022.

Il est proposé de réaffirmer que ces alternatives ne peuvent être retenues par le Grand Annecy au regard :

- d'une part, d'éléments juridiques (voir point 2. ci-après), techniques (voir point 3. ci-après) et financiers (voir point 6. ci-après) ;
- d'autre part, du besoin urgent d'avancer sur cet axe 1, partagé par les associations de riverains et les élus de la rive ouest qui se sont exprimés : un BHNS sur la RD 1508 est la solution la plus rapide à mettre en œuvre à ce stade.

2. Périmètre du projet

Plusieurs acteurs et contributeurs, notamment associatifs, ont questionné le périmètre territorial du projet de TCSPi. Ils ont notamment demandé qu'il ne se limite pas au Grand Annecy, mais qu'il soit prolongé sur l'axe 3 jusqu'à Sillingy, voire La Balme-de-Sillingy, et sur l'axe 1 à Doussard, Faverges, voire au-delà.

Sur ce point, il est proposé de réaffirmer que le Grand Annecy ne dispose pas de la compétence pour organiser les mobilités en dehors de ses limites administratives et territoriales. Néanmoins, il compte poursuivre la collaboration avec tous les partenaires qui souhaiteraient faire avancer les mobilités de leurs territoires en cohérence avec les objectifs du projet de TCSPi.

3. Capacité d'emport et évolutivité

Plusieurs contributions font état d'une inquiétude concernant le choix d'un BHNS sur la rive ouest pour répondre aux besoins à moyen et long terme, au regard des projections démographiques, de sa capacité d'emport et de son évolutivité.

Il est proposé de réaffirmer que le Grand Annecy est conscient de l'importance d'intégrer l'évolutivité de l'aménagement au sein du projet de TCSPi. Le choix dès 2022 d'un site propre intégral permet de garantir cette évolutivité en cas de demande croissante d'utilisation des transports collectifs sur le long terme. Une maîtrise totale du gabarit sur l'ensemble du linéaire permettra l'exploitation du réseau avec des machines plus capacitaires, existantes à ce jour (tels des BHNS de 24 m, à la place des 18 m initialement envisagés) ou à venir, ce qui implique l'anticipation de l'allongement des stations.

4. Articulation du projet avec les autres politiques publiques de mobilité et le réseau existant

Des contributions ont porté sur l'articulation du projet de TCSPi avec les autres politiques publiques d'aménagement et de mobilité (cyclable, PEM, réseau de bus et cars connexe, train, tarification, Zone Faibles Emissions Mobilité, etc.).

Le projet de TCSPi s'inscrit en complémentarité de l'ensemble des politiques publiques et schémas directeurs en faveur des mobilités douces et du développement durable. Une attention particulière portera sur leur bonne articulation, afin de faciliter l'intermodalité.

Il est proposé de réaffirmer que le Grand Annecy a bien intégré l'enjeu d'une tarification adaptée et combinée des différentes offres de mobilité, qui constitue l'une des conditions de réussite du projet, ainsi que la nécessité d'articuler le TCSPi avec le réseau connexe.

Sur ce dernier point, l'objectif est que le TCSPi et le réseau de bus « classique » fonctionnent de manière intégrée, afin de former un seul et même réseau. Les lignes de bus qui fonctionnent sur le tracé du TCSPi devraient être progressivement remplacées par ce dernier. Aussi, de nouvelles lignes de bus pourraient être créées ou redéployées afin de desservir les secteurs les moins bien desservis et d'améliorer le maillage du territoire (ex : lignes tangentielles), dans une logique de rabattement sur le TCSPi. Durant les études ultérieures, une analyse approfondie du réseau incluant les lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales, ainsi que le TCSPi, devrait être effectuée.

5. Aménagements et impacts

Le projet est perçu comme une opportunité d'aménagement urbain avec de fortes attentes sur la végétalisation et l'articulation entre le TCSPi et les modes doux (cycles, piétons).

Néanmoins, des inquiétudes ont été exprimées sur le risque de saturation du quartier gare et de certains axes routiers liée au report de trafic induit, ainsi que sur la coordination entre le plan de circulation porté par la ville d'Annecy et le projet de TCSPi porté par le Grand Annecy.

Il est proposé de rappeler que les études ultérieures devraient affiner les impacts sur la circulation, et que ces derniers seront, dans la mesure du possible, limités. Par ailleurs, la coordination avec l'ensemble des projets publics ou privés le long des axes se poursuivra pour s'assurer de leur cohérence. Enfin, le Grand Annecy sera vigilant à l'accessibilité du TCSPi, notamment pour les personnes à mobilité réduite, lors de la conception des aménagements et du choix du matériel roulant.

Des inquiétudes ont également été formulées sur les impacts durant les travaux, ainsi que sur le foncier privé, agricole et les zones naturelles. Le Grand Annecy est particulièrement attentif à la consommation foncière du projet de TCSPi, ce qui explique en partie le choix d'une voie unique sur certains tronçons de la rive ouest. Un accompagnement spécifique et personnalisé pourra être mis en place, notamment à destination des propriétaires concernés. De plus, des mesures d'accompagnement au changement seront développées sur toute la durée du projet, notamment durant les travaux, à l'attention du grand public, des commerçants et des acteurs socio-économiques.

6. Coûts et financement

La question des coûts du projet et du financement sont revenus à plusieurs reprises dans les débats, avec une certaine défiance vis-à-vis du Grand Annecy portant sur la véracité des chiffres et informations transmis.

Il convient de rappeler que la méthode utilisée pour le chiffrage du projet de TCSPi est celle préconisée par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) dans son guide « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale ». Sur la base de 19 postes prédéfinis (études, maîtrise d'œuvre, acquisitions foncières, déviation de réseaux, ouvrages d'art, plateforme, voirie, stations, centre de commandement, dépôt, matériel roulant, etc.), elle permet un chiffrage du coût global du projet par application de ratios en millions d'euros par kilomètre (M€ / km). Il s'agit d'une méthode classique et reconnue d'estimation des coûts à ce stade d'études préliminaires. Les études ultérieures permettront d'affiner et de détailler ces coûts.

Les sources potentielles de financement ont été explicitées à plusieurs reprises durant cette concertation (dans le dossier de concertation, mais également lors des différents événements).

4. MESURES NÉCESSAIRES POUR TENIR COMPTE DES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable est une étape essentielle avant d'engager d'autres phases réglementaires et techniques, notamment l'enquête publique et les autorisations environnementales.

À ce stade du projet, il convient :

- de prendre acte du bilan de la concertation établi par les garants Valérie DEJOUR, Nicolas LE MEHAUTE et Marc PASCAL ;
- de répondre à leurs demandes de précisions et à leurs recommandations, comme exposé précédemment ;
- sur les mesures à prendre pour tenir compte des enseignements de la concertation, de confirmer la poursuite du projet de TCSPi en :

- approuvant les mesures envisagées par le Grand Annecy, présentées précédemment et intégrées dans le dossier joint au présent rapport ;
- reconsidérant de manière plus générale la réalisation des axes 2 et 3 car, d'une part, le mode et le tracé de l'axe 2 ne sont pas tranchés et nécessitent des réflexions plus poussées et, d'autre part, le mode de financement de ces axes n'est pas encore consolidé ;
- lançant dès que possible les études détaillées de l'axe 1 en bus à haut niveau de service (BHNS), afin de respecter les décisions arrêtées par le Conseil en janvier 2022 et de ne pas retarder davantage sa réalisation ;
- de lancer dès que possible une étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour accompagner le Grand Annecy dans le cadre de la poursuite du projet, ainsi que tout marché nécessaire à sa réalisation ;
- de poursuivre le dialogue avec les habitants, les usagers et les associations dans le cadre de la concertation continue, qui court jusqu'à l'enquête publique et dont les modalités seront travaillées avec la CNDP, et au-delà ;
- de renforcer les échanges avec les partenaires, notamment dans le cadre du dispositif de concertation continue.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DECIDE :

1. de prendre acte du bilan de la concertation préalable relatif au projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi), appelé aussi « Réseau Haute Mobilité », qui s'est déroulée sous l'égide de la Commission nationale du débat public du 30 avril au 26 juillet 2024, rédigé par les garants et annexé au dossier joint au présent rapport (Annexe 1) ;
2. de prendre acte des enseignements de cette concertation exposés succinctement ci-dessus et développés dans le « Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable », annexé au présent rapport ;
3. de tirer les enseignements de la concertation en prenant, pour la mise en œuvre du projet de TCSPi, les décisions suivantes :
 - approuver les mesures du Grand Annecy découlant des demandes de précisions et des recommandations des garants, développées dans le dossier joint au présent rapport ;
 - reconsidérer la réalisation des axes 2 Seynod – Pringy et 3 Gare d'Annecy – Epagny-Metz-Tessy du projet de TCSPi ;
 - acter le lancement d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui porterait sur l'ensemble du réseau de TCSPi et comporterait une tranche ferme (axe 1 Duingt – Glaisins) et deux tranches conditionnelles (axes 2 Seynod – Pringy et 3 Gare d'Annecy – Epagny-Metz-Tessy), pour accompagner le Grand Annecy dans le cadre de la suite du projet ;
 - approuver le principe du lancement d'une procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre portant sur l'axe 1 Duingt – Glaisins en mode BHNS, en confiant à son titulaire le soin d'élaborer un dossier d'enquête publique portant sur cet axe ;
 - maintenir un dispositif de concertation continue adapté, sous l'égide d'un garant, associant la population et l'ensemble des parties prenantes du projet.
4. de manière générale, d'autoriser la Présidente à prendre tous actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

LA DÉLIBÉRATION A ÉTÉ ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Voix POUR : 86

ABSTENTION(S) : 5 (Christian BOVIER, Sandrine DALL'AGLIO, David DUBOSSON, Patricia MERMOZ, Michel MUGNIER-POLLET)

Le Secrétaire de séance,



Magali MUGNIER

Pour extrait conforme
Pour la Présidente et par délégation,
la Directrice Générale,



Virginie AULAS.

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 aout 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 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 efficace 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 :

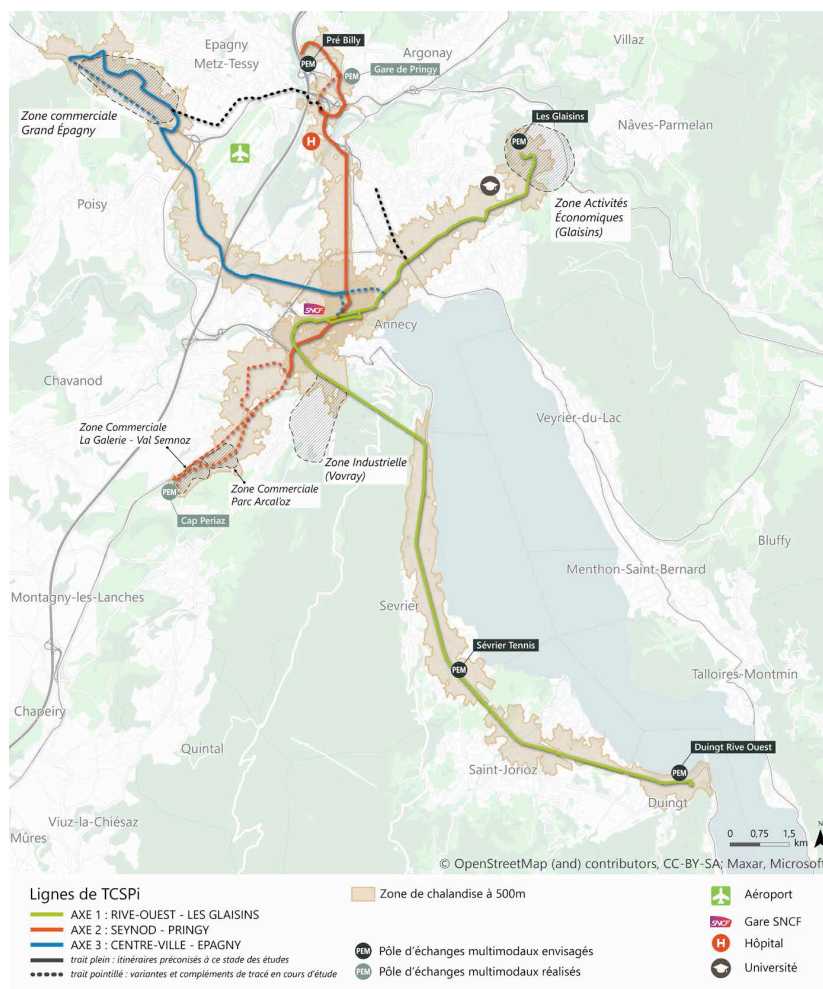
- Branche Duingt (Rive Ouest) - Centre-ville d'Annecy
- Branche Centre-ville d'Annecy - Annecy-le-Vieux (Glaisins)

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 Anancy

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 Anancy 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 Annecy 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 Annecy 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 Annecy : comment organiser et optimiser l'intermodalité dans le quartier gare d'Annecy ?

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'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.

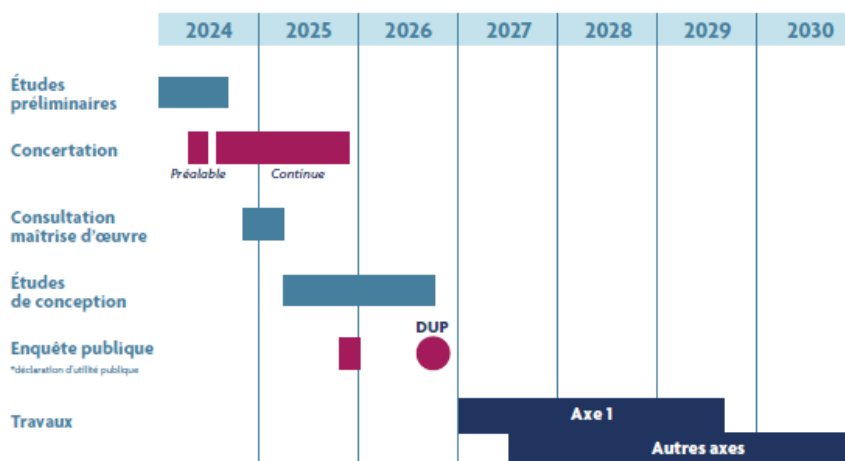
F Contexte du projet

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 questionner 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 :

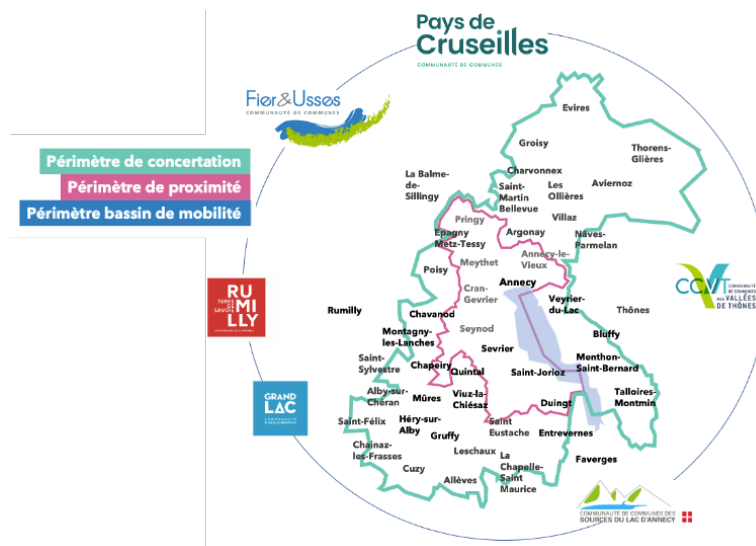
- L'historique à rappeler dont la concertation autour du projet LOLA ,
- Les différents périmètres de la concertation à prendre en considération. Au cours des mois d'élaboration du dossier de concertation et des modalités de la concertation avec le maître d'ouvrage, le périmètre a été à plusieurs reprises 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, dépliants, 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 Anecy (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 Anecy 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 Anecy 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 Anecy - 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 Anecy 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 Anecy (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 Anancy, 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 Anancy **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 Anancy, 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 rappelé 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'aggl. 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'attendront 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 couteux, 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 Ecurieuls 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, rond 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 pole 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 tènements 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, CCLSLA, 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 Anancy. 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'Anancy 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 craignent

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 soulignait 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 Vignièrès
- Secteur 4 : du parking Vignièrès 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 efficace 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 (rampes facilement rajoutées) ; 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 réseaux ; 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 tangentiels, 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

Tarifcation

- 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, ...)
 - L'amplitude horaire nommant en été (jusqu'après minuit) et le week end
 - Une bonne fréquence le dimanche
- Pour les usagers non adeptes des transports collectifs :
 - Le trajet en tc ne doit pas dépasser plus de 15 minutes en comparaison de mon mode actuel avec la voiture
 - Des tarifs plus avantageux que le cout du trajet voiture + stationnement en centre-ville et maintenir la gratuité l'été

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 Annecy)

- 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'Annecy 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 Annecy)
 - 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 Annecy
 - La mobilisation des équipes du Grand Annecy
 - 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 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 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-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



La présidente

Paris, le 12 avril 2023

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



Le président

Paris, le 5 avril 2024

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 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.

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 **vos analyses 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)

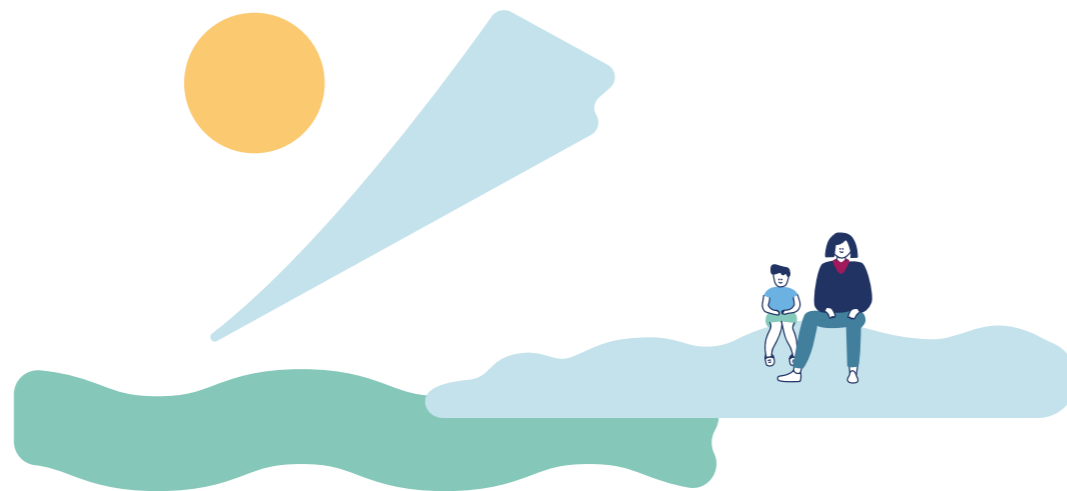


CONCERTATION

DOSSIER DES ENSEIGNEMENTS
ET DES ENGAGEMENTS ISSUS
DE LA CONCERTATION PRÉALABLE
DU RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ

Sommaire

I. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE	5
Le projet Réseau Haute Mobilité	6
Le maître d'ouvrage	7
II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	9
Les principes de la concertation	10
Rappel du cadre réglementaire	10
Les objectifs de la concertation	11
Périmètres et cibles	12
Une concertation préalable préparée avec l'ensemble des parties prenantes	13
Les échanges préparatoires avec les partenaires	13
Collaboration et suivi du processus de concertation préalable avec les garants de la CNDP	13
Modalités de communication et de mobilisation : le droit à l'information et à la concertation respecté	13
La communication légale	13
L'affichage	13
La distribution du dépliant du projet	14
Les publications sur les réseaux sociaux	14
Les autres actions de communication	14
Les relais de l'information par les acteurs locaux	15
Le dossier de concertation, sa synthèse et son annexe technique	15
La vidéo du projet	16
Les supports d'information spécifiques aux événements	16
La plateforme d'appel	16
Les dispositifs numériques d'information sur le projet	17
Modalités d'expression et de contributions	18
La plateforme participative	18



Les registres	19
Les mails et courriers	19
Les cahiers d'acteurs	20
Les contributions lors des événements	21
Les 30 rencontres de la concertation préalable	22
Le Forum des partenaires de la mobilité	23
Les réunions publiques	24
Les ateliers thématiques	25
Le café des commerçants	28
Conférence environnement remplacée par un forum thématique nommé « Alternatives et enjeux »	28
Les rencontres de la maison mobile (kiosque)	29
Retour sur le dispositif et la participation du public à la concertation préalable	31
Analyse quantitative et qualitative des modalités de participation	32
Forces et faiblesses des dispositifs et modalités de concertation préalable	32
Une particularité : une forte mobilisation des associations locales	33
III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS	35
Méthode d'analyse des contributions	36
L'opportunité du projet confirmée	38
L'urgence de développer un « Réseau Haute Mobilité »	38
Approfondir les études et le dialogue avec les acteurs locaux	39
Périmètre du projet et connexions avec les territoires voisins	41
Principes d'aménagement et d'insertion du Réseau Haute Mobilité	42
Le site propre intégral comme au cœur de la réussite du projet	42
L'intermodalité et le partage des modes comme piliers essentiels du projet	42
Une attente forte sur l'intégration urbaine et paysagère du projet	45
Les enseignements sur les conditions de réussite du projet pour les participants	46
Une cadence performante et des horaires fiables	46
Une amplitude horaire large et adaptée aux dynamiques du territoire	46
Des correspondances fluides	47
Le confort, l'accessibilité et la qualité de services	47
Des tarifs justes et lisibles	47

Un réseau « haute sécurité »	47
Les axes et les tracés du Réseau Haute Mobilité : par axes et par branches, les sujets clés à retenir	48
L'axe 1 – de Duingt aux Glaisins	49
L'axe 2 – Seynod – Pringy	54
L'axe 3 – Epagny Metz-Tessy – Annecy	59
Le centre d'Annecy : quartier de la gare	60
Les autres sujets exprimés	62
L'organisation des travaux	62
Le coût et le financement du projet	62
Le dispositif de concertation	63

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUITE À LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Les enseignements de l'Agglomération du Grand Annecy, maître d'ouvrage du projet	66
Opportunité du projet	66
Périmètre du projet	66
Capacité d'emport et évolutivité	66
Articulation du projet avec les autres politiques publiques de mobilité et le réseau existant	67
Aménagements et impacts	67
Coûts et financement	67
Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage	68

V. LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET DU PROJET

VI. LISTE DES ANNEXES

VII. GLOSSAIRE

65

81

85

87





I. LE PROJET SOUMIS à LA
CONCERTATION PRÉALABLE



I. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE

LE PROJET RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ

Le Réseau Haute Mobilité du Grand Anancy est un projet d'infrastructure de transport ambitieux à l'échelle de l'Agglomération du Grand Anancy pour répondre aux besoins de mobilité du territoire et aux défis environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

Il s'inscrit dans le projet de territoire 2019-2050 conçu à l'appui de la démarche participative « *Imagine le Grand Anancy* » et contribue à la réalisation du Pacte pour le Climat, avec 70 actions pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il s'articule également avec le Plan de mobilité 2030, qui prévoit des infrastructures et services pour une mobilité durable. Le projet Réseau Haute Mobilité est étroitement lié au SCOT et au PLUI-HMB en cours de finalisation, assurant la cohérence avec les stratégies d'aménagement du territoire.

En outre, il vient en appui à la réalisation de la Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) dès 2025, et accompagne la transformation des pratiques de mobilité, notamment par des interconnexions renforcées et des pôles d'échanges multimodaux.

À ce titre, une subvention de l'État de 63 550 € a été attribuée à l'Agglomération du Grand Anancy au titre du fonds d'accélération de la transition écologique (fonds vert) pour l'accompagnement du déploiement des zones à faibles émissions mobilité. Elle porte sur la réalisation de la concertation préalable du projet Réseau Haute Mobilité en accompagnement de la ZFE-m du Grand Anancy.

Le projet a été élaboré pour s'inscrire en réponse aux orientations stratégiques du territoire et du bassin annécien, mais également en complémentarité des autres politiques publiques de mobilité nécessaires pour répondre aux besoins.

Voté par les élus du Conseil Communautaire en janvier 2022, le projet de Réseau Haute Mobilité de l'Agglomération, aussi appelé projet de Transport Collectif en Site Propre intégral (TCSPi), porte sur la réalisation d'un système de transport d'une longueur globale comprise entre 31 et 38 km et desservant cinq communes de l'agglomération (Anancy, 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'Anancy, campus, principaux centres commerciaux, parcs d'activités, etc.). Il comporte 3 axes distincts décomposés en 5 branches rayonnant à partir de la gare d'Anancy :

AXE 1:

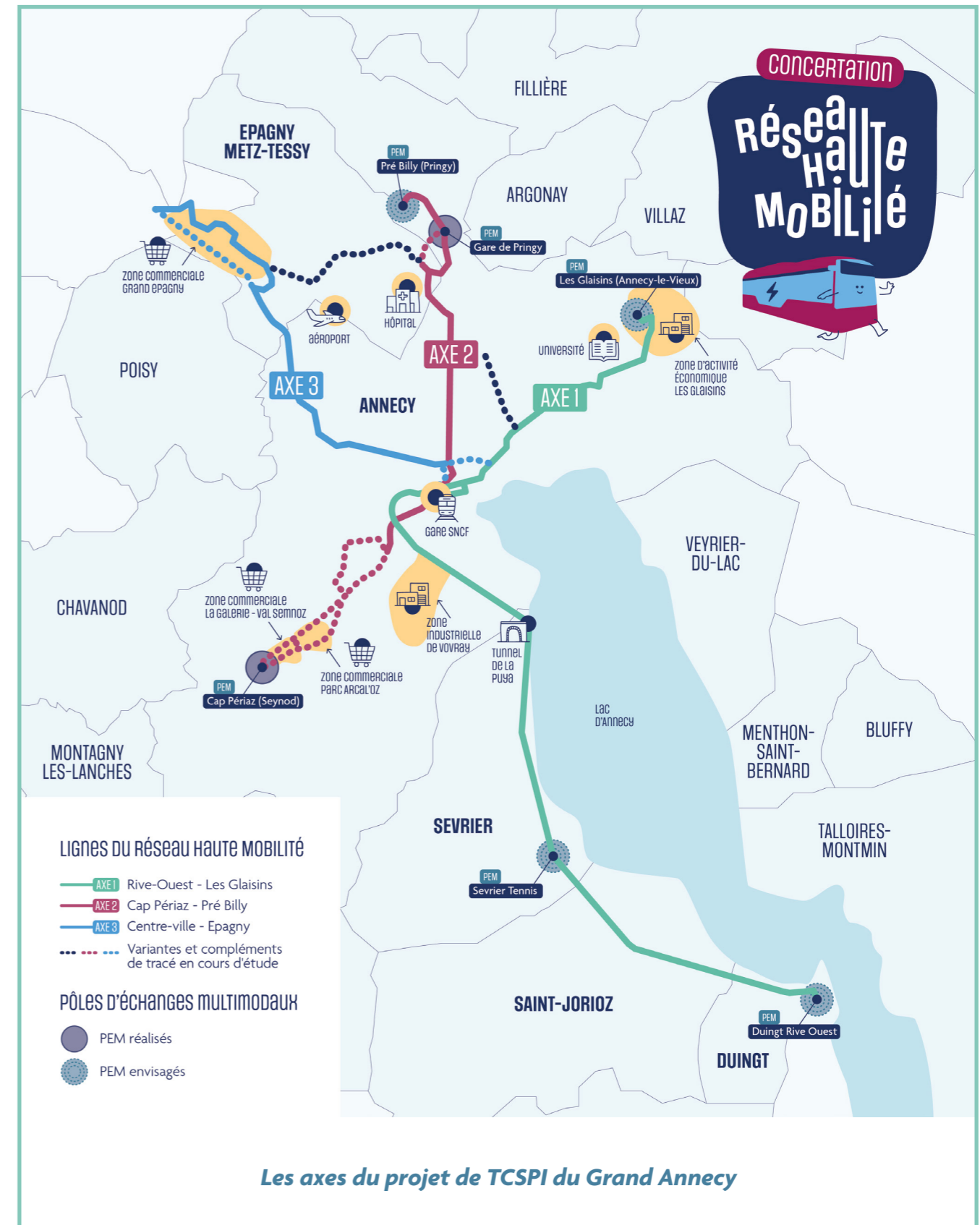
- Branche Duingt (Rive Ouest) - Centre-ville d'Anancy
- Branche Centre-ville d'Anancy - Anancy-le-Vieux (Glaisins)

AXE 2:

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

AXE 3:

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



I. LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le site propre intégral signifie que le transport collectif circulera sur des voies réservées, sans partage avec d'autres véhicules, permettant ainsi des trajets rapides et fiables, sans interruption, avec une régularité et des temps de parcours garantis.

Ce projet s'inscrit dans une vision stratégique de long terme afin d'améliorer significativement l'accessibilité, la fluidité des déplacements, ainsi que la qualité de vie des habitants et usagers du territoire.

Le Réseau Haute Mobilité vise ainsi à offrir une alternative crédible et attractive à l'utilisation de la voiture individuelle, en favorisant le recours aux transports en commun et à l'intermodalité (combinaison de différents modes de transport dans un même trajet).

Dans ce cadre, les élus de l'Agglomération du Grand Anancy ont souhaité lancer une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont le grand public, pour présenter les avancées de ce projet et débattre de son opportunité. Pour ce faire, le Grand Anancy a saisi officiellement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 24 mars 2023 pour l'accompagner dans cette démarche

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

L'Agglomération du Grand Anancy est un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), né en 2017 de la fusion de 5 intercommunalités du Bassin annécien.

Elle compte 34 communes pour 215 000 habitants sur un territoire de 539 km². Le Grand Anancy est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire au sens de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Elle 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 Vélonancy, le réseau cyclable, le transport scolaire, les mobilités saisonnières, etc.).

En tant que maître d'ouvrage, l'Agglomération pilote, conçoit, coordonne et réalise le projet Réseau Haute Mobilité. C'est elle qui organise les concertations réglementaires et continues dédiées au projet.







II. DE LA PRÉPARATION à LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

II. DE LA PRÉPARATION à LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

/// LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'Agglomération du Grand Anancy a sollicité la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 24 mars 2023 pour l'accompagner dans le processus de concertation préalable** relatif au projet Réseau Haute Mobilité, dont elle est le maître d'ouvrage. Ce projet, dont le coût dépasse le seuil des **230 millions d'euros**, est soumis à une concertation préalable conformément aux articles L.121-8 II et R.121-2 du Code de l'Environnement. Cette obligation vise à garantir la transparence et à permettre une large participation du public en amont des décisions définitives.

Après étude du projet, la CNDP a décidé **le 5 avril 2023** de lancer une **concertation préalable**, sous la supervision de trois garants: **Valérie Dejour, Nicolas Le Méhauté, et Marc Pascal** (ce dernier a été nommé le 6 mars 2024).

La concertation préalable sur un projet tel que le Réseau Haute Mobilité doit permettre de débattre:

1. **De l'opportunité** du projet, en lien avec les enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire
2. **Des solutions alternatives** au projet porté, y compris l'absence de mise en œuvre
3. **Des objectifs et caractéristiques** du projet porté, en particulier des enjeux socio-économiques associés & des impacts significatifs
4. **Des modalités d'information et de participation** du public après la concertation préalable

Elle repose sur des études préalables au projet, qui ont pour but d'arrêter le parti pris d'ensemble de l'ouvrage (identifier les objectifs, besoins, contraintes)¹. Elles doivent permettre de:

- //// Vérifier la faisabilité de l'opération, au regard des différentes contraintes du site (physiques, économiques, techniques et environnementales);
- //// Se renseigner sur l'existence et l'implantation des ouvrages et réseaux;
- //// Présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage;
- //// Établir une comparaison des différents éléments composant ces solutions;
- //// Établir les délais de réalisation;
- //// Vérifier la compatibilité du projet avec l'enveloppe financière.

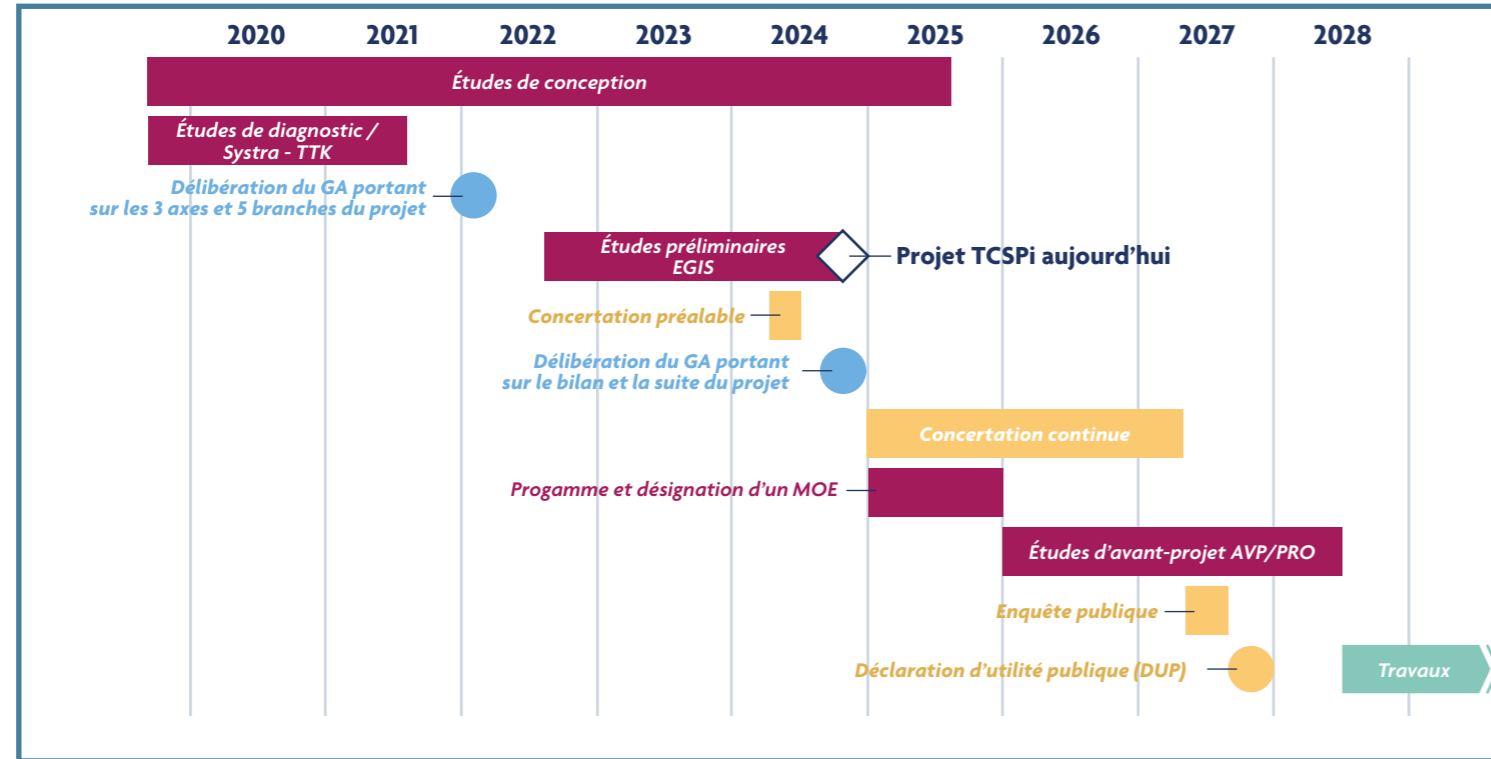
La concertation préalable s'est déroulée **du 30 avril au 26 juillet 2024**. Pendant cette période, le public a pu participer à des réunions d'information, des débats et des ateliers, et contribuer via une plateforme en ligne. Ce processus a permis de recueillir un grand nombre d'avis et d'éclairer le maître d'ouvrage sur les attentes des habitants et des parties prenantes concernant ce projet majeur.

À l'issue de cette concertation préalable, d'autres étapes et phases réglementaires de concertation interviendront pour nourrir davantage le projet.



¹ Article R2431-24 et suivants du guide de la Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques (MIQCP) à l'attention des maîtres d'ouvrage publics, et annexe 20 au Code de la Commande Publique

II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Calendrier prévisionnel du projet de Réseau Haute Mobilité



En effet, les trois grands principes avant le lancement des travaux sur un projet tel que le Réseau Haute Mobilité sont :

///// La concertation préalable

///// L'Enquête Publique

///// La Déclaration d'Utilité Publique

L'objectif porté par le Grand Annecy est de poursuivre un dialogue étroit avec la population et l'ensemble des parties prenantes du projet dans toutes les étapes de sa création et jusqu'à sa mise en service. Plusieurs actions seront mises en place afin d'accompagner les habitants, les acteurs socio-économiques du territoire et les usagers dans cette transition.

En collaboration avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), des dispositifs spécifiques d'information, de médiation et de concertation seront instaurés, dans la continuité des initiatives déjà lancées lors de la concertation préalable. Cette volonté de prolonger le dialogue inclut la mise en place de dispositifs adaptés aux différents secteurs et aux divers publics concernés par le projet. Le Grand Annecy prévoit le développement d'approches innovantes pour la médiation et l'information, afin de rendre la participation plus accessible et de favoriser l'appropriation du projet. Ces efforts visent à informer et à impliquer les citoyens tout en co-construisant des solutions qui répondent aux besoins et aux attentes du territoire.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le Grand Annecy a ouvert cette phase de concertation préalable avec des objectifs clairs :

- ///// Présenter globalement le projet au grand public, couvrant l'ensemble des axes et branches, les secteurs traversés, et toutes ses caractéristiques en fonction de l'avancement des études, des choix effectués, et des grandes orientations prises. Il s'agissait de répondre à toutes les interrogations pour éclairer le public, tout en recueillant ses avis, contributions, et 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.), ainsi que des alternatives possibles en cas de non-réalisation. Les discussions pouvaient également porter sur ses impacts environnementaux, socio-économiques, et ses effets sur l'aménagement du territoire, entre autres.
- ///// Enfin, l'Agglomération du Grand Annecy a souhaité enrichir le projet avec les habitants et les usagers en interrogeant leurs besoins et attentes sur différentes thématiques spécifiques en fonction des axes et des secteurs traversés. L'objectif était de mieux cerner localement des aspects tels que les aménagements urbains et paysagers, l'accessibilité, les principes d'insertion, le positionnement de certaines stations, l'intermodalité, et les interfaces à imaginer avec les territoires voisins.

Ce recueil d'informations visait à permettre au Grand Annecy d'affiner ses orientations stratégiques pour la poursuite et la mise en œuvre du projet.

PÉRIMÈTRES ET CIBLES

Cette démarche de concertation a été menée de manière à susciter une participation aussi active que possible, en déployant un important dispositif d'information et de dialogue. À ce titre, la concertation préalable sur le projet Réseau Haute Mobilité était destinée à l'ensemble des habitants et des personnes fréquentant le territoire du Grand Anney. Toute personne se sentant concernée a pu donc y participer.

Les cibles prioritaires ont été les résidents du Grand Anney et les personnes qui s'y déplacent régulièrement pour le travail, les loisirs, ou l'accès aux équipements de service et commerciaux, ainsi que les acteurs locaux du Grand Anney (périmètre de concertation).

L'Agglomération du Grand Anney a attendu des contributions du public sur des thématiques et spécificités très locales afin de faire avancer le projet à l'étude. Une partie des modalités de mise en œuvre de la concertation préalable a été conçue pour aller au contact des habitants et des acteurs locaux se trouvant à proximité directe des trois axes retenus, sur les cinq communes traversées par le projet (périmètre de proximité). Il s'agit d'un dispositif mobile permettant d'aller à la rencontre de celles et ceux qui ne se déplacent pas spontanément aux rencontres de la concertation et dont les modalités sont détaillées plus bas.

L'enjeu du projet dépassant les frontières du Grand Anney, les besoins de mobilité à destination et en provenance du Grand Anney ont été intégrés à la réflexion d'ensemble. Ainsi, le Grand Anney a prévu une échelle complémentaire de concertation (cible secondaire) englobant les communautés de communes voisines : Sources du Lac d'Anney, Vallées de Thônes, Pays de Cruseilles, Fier et Usses, et Rumilly Terre de Savoie (périmètre bassin de mobilité). L'objectif était d'aller rencontrer les usagers qui n'habitent pas dans le Grand Anney mais qui s'y rendent régulièrement, pour le travail ou les loisirs par exemple.

Le dispositif de rencontres de la concertation préalable s'est adapté à ces périmètres en proposant un programme varié et ciblé, permettant de multiples échanges, en vue de favoriser une large contribution du public pour enrichir les débats et le projet lui-même.



Trois périmètres pour aller à la rencontre des habitants et des usagers

II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

/// UNE CONCERTATION PRÉALABLE PRÉPARÉE AVEC L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES

LES ÉCHANGES PRÉPARATOIRES AVEC LES PARTENAIRES

L'agglomération du Grand Annecy a mené une préparation rigoureuse de la concertation sur le Réseau Haute Mobilité, en veillant à impliquer un large éventail de parties prenantes

Pour s'assurer que chaque acteur concerné puisse contribuer de manière constructive, elle a engagé des discussions étroites et régulières avec les communes directement concernées par le projet (Annecy, Duingt, Epagny Metz-Tessy, Saint-Jorioz, Sevrier), les Communautés de Communes voisines (Fier et Usse, Vallées de Thônes, Sources du Lac d'Annecy), l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie. Les membres du Comité des Partenaires de la mobilité, réunissant des acteurs institutionnels, associatifs et socio-économiques ont également été réunis le 25 janvier 2024 en parallèle de la conception du plan de concertation.

En complément, l'Espace Citoyen du Grand Annecy a été saisi en mars 2024 par l'agglomération sur le projet, en lien avec le dispositif de concertation préalable à mettre en œuvre.

COLLABORATION ET SUIVI DU PROCESSUS DE CONCERTATION PRÉALABLE AVEC LES GARANTS DE LA CNDP

Conformément à leur mandat, les garants ont supervisé l'avancement du processus de concertation préalable et veillé à sa bonne mise en œuvre.

Des réunions de pilotage bimensuelles ont été mises en place dès leur nomination. Ils ont été associés à toutes les étapes de la préparation de la concertation et ont pu faire part de leurs recommandations, souhaits et avis sur les modalités de concertation imaginées, la réalisation et le contenu du dossier de concertation, et plus globalement sur la transparence de l'ensemble de la démarche.

Ces échanges préalables ont permis d'aboutir à la rédaction du dossier de concertation préalable, qui compile l'ensemble des informations disponibles sur le projet Réseau Haute Mobilité, ainsi que le dispositif de concertation.

La Commission Nationale du Débat Public s'est réunie le 3 avril 2024 et a validé la publication du dossier de concertation préalable permettant d'engager celle-ci du 30 avril au 26 juillet 2024.

Durant la phase dite « active » de la concertation, la collaboration entre l'Agglomération du Grand Annecy et les garants de la CNDP a été particulièrement enrichissante. Des points étaient prévus *a minima* tous les quinze jours pour échanger sur l'organisation et la bonne mise en œuvre de la concertation. L'Agglomération a été à l'écoute des préconisations, conseils et alertes, permettant d'adapter les dispositifs en temps voulu selon les recommandations formulées.

Grâce à cette collaboration étroite, le Grand Annecy a pu renforcer la qualité de sa démarche et assurer une meilleure prise en compte des besoins et attentes de la population.

/// MODALITÉS DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION: LE DROIT À L'INFORMATION ET À LA CONCERTATION RESPECTÉ

La concertation préalable a fait l'objet d'une campagne de communication large et complète, sur la base de visuels issus d'une charte graphique spécifique au projet, lisible et facilement identifiable.

LA COMMUNICATION LÉGALE

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans toutes les communes du Grand Annecy, dont les communes déléguées d'Annecy, au moins quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée :

- 46 exemplaires de l'affiche légale dans les 34 communes ;
- 2 annonces légales dans la presse : *L'Essor Savoyard*, le 11 avril 2024 et le *Dauphiné Libéré*, le 12 avril 2024.

L'AFFICHAGE

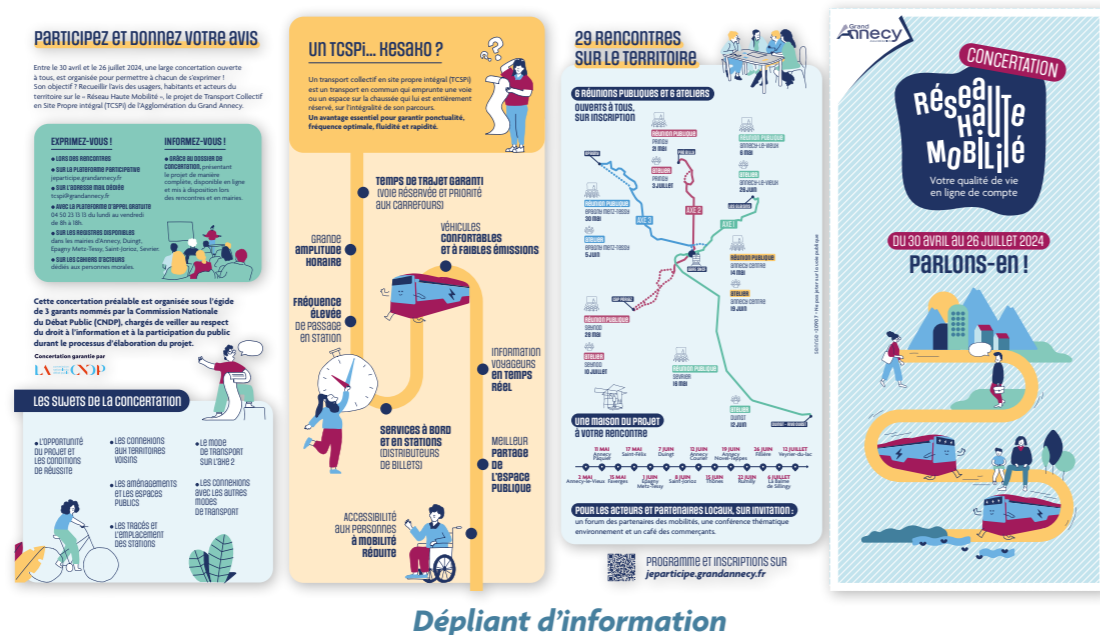
- 130 exemplaires de l'affiche A3 de la concertation envoyée dans les mairies du Grand Annecy
- 79 exemplaires affichés sur les panneaux d'affichage urbain et abribus répartis dans le Grand Annecy du 1^{er} au 14 mai 2024



Avis légal de la concertation



Affiche de la concertation dans l'espace public du Grand Annecy



Dépliant d'information

LA DISTRIBUTION DU DÉPLIANT DU PROJET

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a eu pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique.

Il a été diffusé lors de tous les temps de rencontres de la concertation, dont les stands mobiles, et mis à disposition sur la plateforme en ligne dédiée au projet.

3 000 exemplaires ont été distribués lors de deux campagnes de tractage dans le centre-ville d'Ancey les samedis 4 mai de 10h à 18h et samedi 25 mai.

Le dépliant a fait l'objet d'une diffusion dans près de 90 000 boîtes aux lettres des 5 communes directement concernées par le projet du 29 au 30 avril 2024. Des stocks étaient à disposition du public dans certains commerces de la ville d'Ancey.

3 700 exemplaires ont également été distribués au cours des 30 événements de la concertation.

Enfin 3 000 exemplaires du dépliant ont été mis à disposition du public dans les 5 mairies des communes directement concernées par le projet, ainsi qu'à l'Agglomération du Grand Ancey.

LES PUBLICATIONS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

La concertation préalable a été annoncée sur les réseaux Facebook (8 publications), Instagram (3 publications) et X (1 publication), en amont et pendant les trois mois de rencontre.

Les publications ont porté sur :

- L'annonce du démarrage de la concertation
- Des rappels du calendrier des rencontres de la concertation, incluant un lien direct vers le module d'inscription à ces rencontres.
- Des « micros-trottoirs » réalisés pendant les rencontres de la maison mobile du projet
- Des interviews flash « question-réponse » d'élus du Grand Ancey



Exemples de publications l'agglomération du Grand Ancey portant sur la concertation du Réseau Haute Mobilité

Visuel de la campagne d'information « sac à pain » et localisations des boulangeries relais de l'information

LES AUTRES ACTIONS DE COMMUNICATION

Une campagne « sac à pain »

Une campagne « sac à pain », présentant l'annonce de la concertation sur 30 000 exemplaires de sac à pain distribués dans une trentaine de boulangeries localisées dans plusieurs communes du territoire du Grand Ancey et quelques communes du périmètre élargi, du 10 au 17 mai 2024.

Spots radios

Des spots radio d'annonce de la concertation ont été diffusés à raison de 6 à 7 spots par jour, du 02 au 23 mai 2024 sur ODS, le Groupe NRJ et Chérie FM.



Encarts presse et Grand Ancey Magazine

- Des encarts d'une demi-page sont parus dans l'Essor Savoyard les 02, 09, 16 et 23 mai 2024 et dans Moka Mag n°69 du 15 avril au 31 mai 2024
- Des encarts et articles sont parus dans le Mag Grand Ancey de février à juin 2024, distribué en 113 000 exemplaires, soit dans toutes les boîtes aux lettres des 34 communes du Grand Ancey et dans 80 points de dépôts dont les mairies, Ehpad et partenaires (CCI, etc.)

Trois articles dédiés au projet sont parus dans la Lettre d'info au grand public d'avril à juin 2024, diffusée à 2 319 abonnés.

II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Campagne d'information, l'Essor Savoyard

LES RELAIS DE L'INFORMATION PAR LES ACTEURS LOCAUX

Pour organiser l'annonce de la concertation préalable et la mobilisation, en amont et pendant la concertation préalable, le Grand Anancy a distribué par courriel un kit de communication aux partenaires et acteurs locaux :

- Aux services communication des mairies des 34 communes, qui ont pu relayer la communication sur le projet sur leurs différents canaux de diffusions
- À quatre associations représentant les usagers des transports et les personnes à mobilité réduite (FNAUT, Comité départemental du cyclotourisme, APF, Association Valentin Haüy)
- Aux 8 principaux employeurs ou acteurs économiques du territoire, Association Géode (fédération d'entreprise des Glaisins), fédération d'entreprises des Glaisins, CCI 74, Centre Hospitalier Anancy Genevois, ADTP, Dassault aviation, Mecalac, NTM SNR, Pfeiffer Vacuum
- À quatre établissements d'enseignement supérieur du territoire: ISETA, UCLY, USMB et ESAA.

Ce kit contenait :

- Un article clé en main (1 d'annonce de la concertation + 1 à mi-parcours envoyé lors de la relance)
- L'affiche
- Le dépliant synthétique
- L'agenda des rencontres
- La cartographie du projet
- Des visuels clés
- Un bandeau pour site internet
- Des gifs pour les réseaux sociaux

23 communes ont relayé l'information sur l'un des supports proposés.

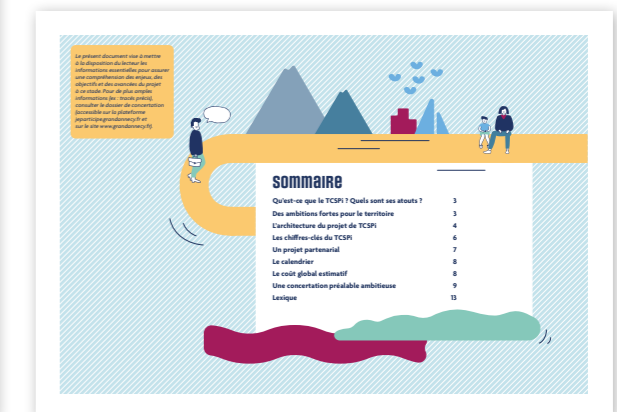
Par ailleurs, trois associations de commerçants ou d'acteurs économiques ont été contactées pour les informer de la tenue d'une réunion d'échanges dédiée aux commerçants: Association des commerçants du Grand Epagny, Association du centre commercial Courier, Groupement National des Indépendants des Hôtelleries et Restaurations d'Anancy ou GHR.

Enfin, un encart sur le projet et la concertation a été inséré dans 6 lettres d'infos adressées aux communes entre avril et juin 2024.

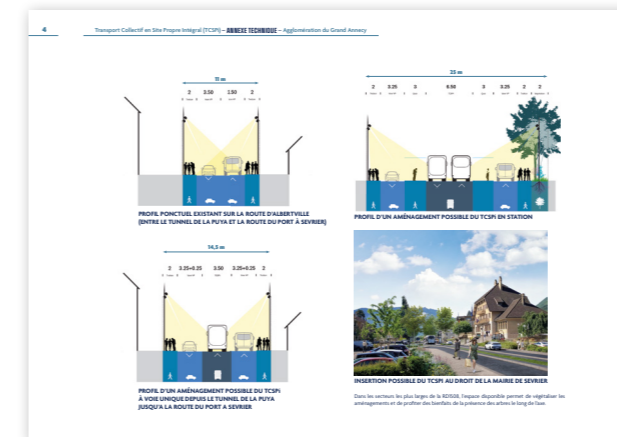
LE DOSSIER DE CONCERTATION, SA SYNTHÈSE ET SON ANNEXE TECHNIQUE

Le dossier de concertation préalable est un document de 120 pages présentant le projet de Réseau Haute Mobilité dans son ensemble intégrant :

- La genèse et l'histoire du projet
- Les caractéristiques du Réseau Haute Mobilité
- Ses objectifs au profit du développement durable de l'agglomération
- Les modalités de concertation préalable et le calendrier du projet



Extraits du dossier de concertation, sa synthèse et son annexe technique

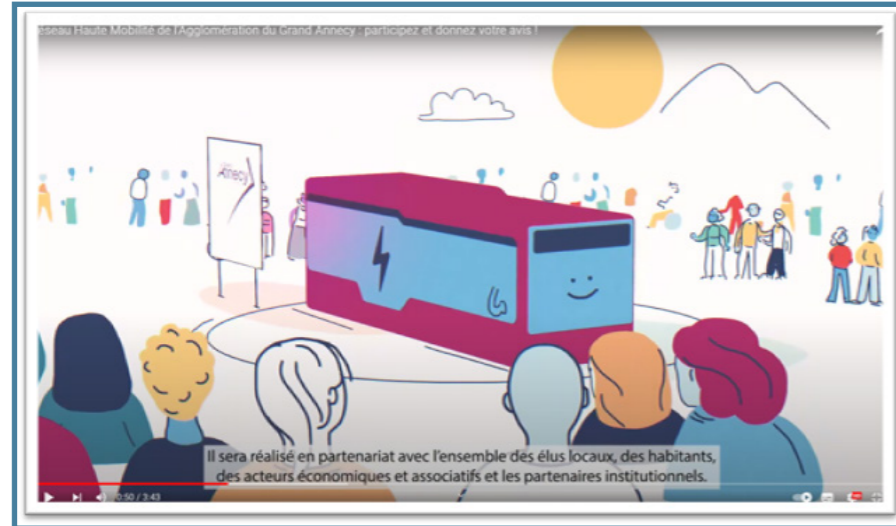


Une synthèse du dossier de concertation préalable a également été réalisée pour favoriser un meilleur accès aux informations clés.

Enfin, le dossier de concertation est complété d'une annexe technique, document de 18 pages présentant l'insertion projetée du Réseau Haute Mobilité dans tous les secteurs du projet proposé.

Le dossier de concertation et son annexe technique étaient consultables :

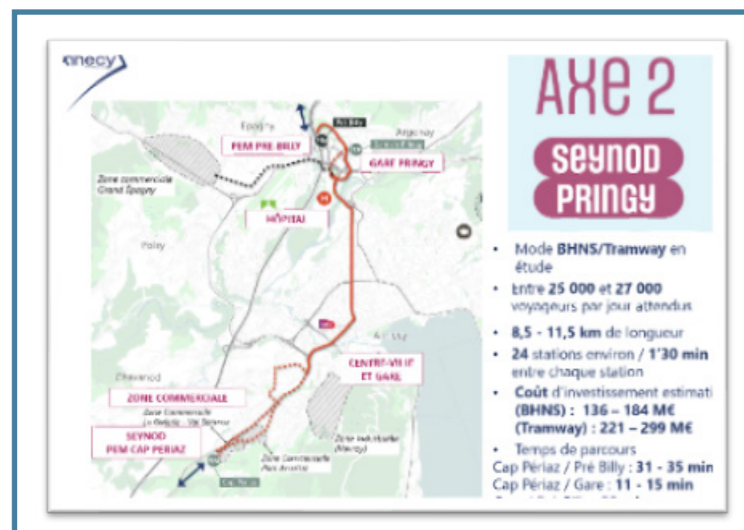
- En version papier dans les 5 communes directement concernées par le projet et au siège de l'Agglomération du Grand Anancy (lieux réglementaires). Les documents étaient également consultables et à disposition lors de chaque rencontre de la concertation.
- En ligne sur la plateforme participative dédiée au projet et sur le site internet du Grand Anancy.



Extrait de la vidéo du projet

LA VIDÉO DU PROJET

Une [vidéo de présentation](#) du projet d'une durée de 3 minutes 30 secondes a été réalisée. Elle présente les grands enjeux du projet, explique de manière détaillée le tracé et les sujets proposés à concertation, ainsi que les modalités de participation à la concertation préalable. La vidéo a été diffusée durant les rencontres de la concertation préalable, ainsi que sur les réseaux sociaux, le site dédié aux mobilités du Grand Anney, le site du Grand Anney et la plateforme participative.



Exemple de visual présentant un focus sur l'axe 2 lors d'une réunion publique à Seynod

LES SUPPORTS D'INFORMATION SPÉCIFIQUES AUX ÉVÉNEMENTS

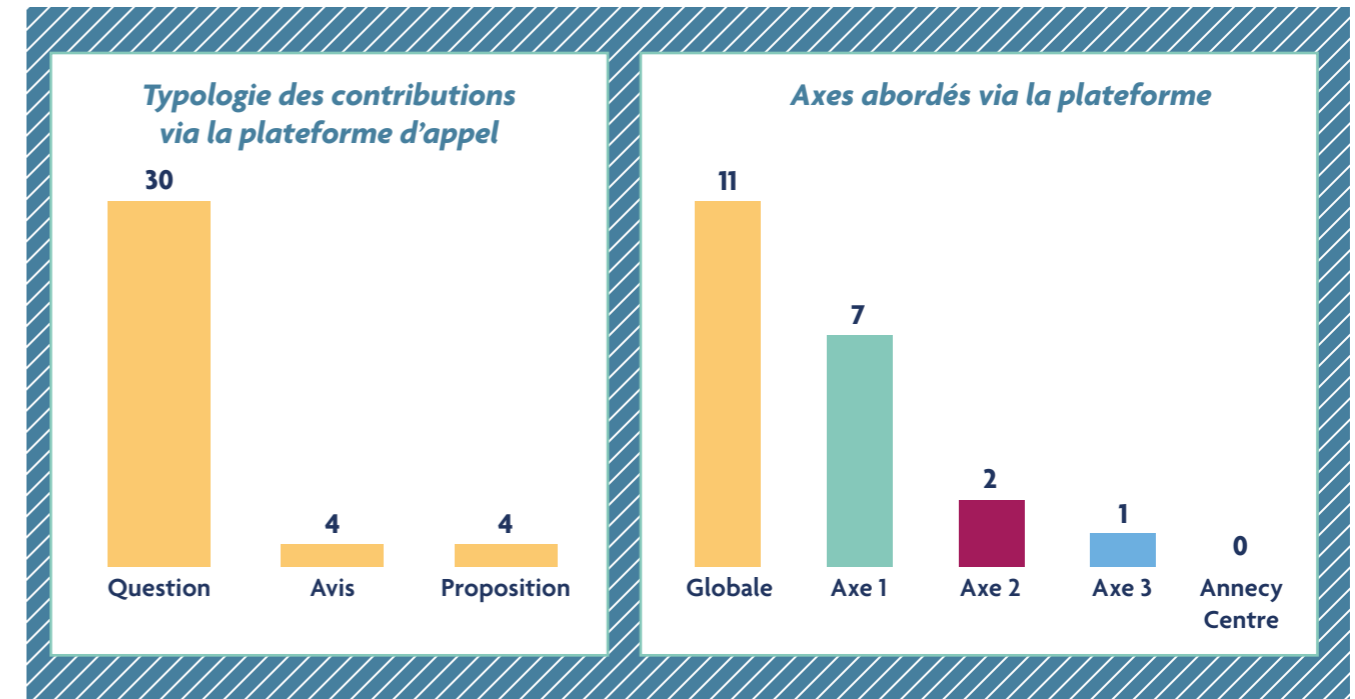
Afin d'accompagner les rencontres, des supports d'information ont été réalisés et présentés aux participants :

- Des diaporamas adaptés à chaque branche et chaque thématique, diffusés pendant les événements de concertation (réunions publiques, ateliers, forums, café des commerçants)- ont permis de présenter le projet avec des focus géographiques ou thématiques ;
- Des supports et outils pédagogiques utilisés en atelier ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en groupes (cartographies, insertions, etc.).

LA PLATEFORME D'APPEL

Une plateforme d'appel était mise à disposition du lundi au vendredi de 9h à 18h pour s'informer sur le projet et la concertation, joignable au 04 50 23 13 13.

35 appels ont été reçus et ont permis d'apporter des réponses aux questions qui portaient par exemple sur des spécificités du projet, des horaires ou les modalités d'inscriptions à des rencontres de la concertation.



II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

LES DISPOSITIFS NUMÉRIQUES D'INFORMATION SUR LE PROJET

a) La plateforme participative [Jeparticipe.grandannecy.fr](https://jeparticipe.grandannecy.fr)

Un espace dédié au projet a été mis en place sur la plateforme de participation existante de l'Agglomération du Grand Annecy.

La plateforme a été à la fois le relai de l'information et un espace de la participation. Les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet.

Durant la concertation préalable, les visiteurs ont également pu donner un avis, poser des questions, télécharger les documents de concertation et les comptes-rendus des rencontres, et s'inscrire aux rencontres. La plateforme a été conçue autour de différents onglets pour faciliter la navigation des visiteurs :

- « **Je m'informe** » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation préalable ;
- « **Je contribue** » : module participatif pour donner son avis ou poser une question au maître d'ouvrage et prendre connaissance des réponses de celui-ci ;
- « **FAQ** » : foire aux questions, pour trouver des réponses aux questions les plus fréquentes sur le projet ;
- « **L'agenda des rencontres** » : accès aux modalités d'organisation de la concertation préalable et à l'inscription aux ateliers techniques ;
- « **Ressources et comptes-rendus** » : accès à l'ensemble des documents relatifs au projet Réseau Haute Mobilité (dossier de concertation, documents de la CNDP et réglementaires, présentations et comptes-rendus de l'ensemble des événements, notes pédagogiques, réponses aux questions posées par écrit lors des réunions publiques, vidéo de chaque réunion publique, etc.).

Durant le temps de la concertation préalable, la plateforme a totalisé **16 096 visites**.

La plateforme participative continuera d'être alimentée de l'ensemble des actualités relatives au projet.



Bandeau de la plateforme participative du Réseau Haute Mobilité

b) Le site du Grand Annecy

Le site de l'Agglomération a développé une page entièrement dédiée au projet Réseau Haute Mobilité, dans laquelle les visiteurs pouvaient retrouver toutes les informations relatives au projet et des liens d'accès directs aux modules de participation et d'inscription mis en œuvre.



c) Le site Grand Annecy Mobilités

Pour permettre une plus grande visibilité des actions et offres de mobilités déployées sur le territoire du Grand Annecy, l'agglomération a développé un site dédié permettant d'accéder rapidement aux actualités, aux projets en cours, aux événements, ainsi qu'aux outils interactifs ludiques. Une page dédiée au projet Réseau Haute Mobilité a été développée à l'occasion du lancement de la concertation.



MODALITÉS D'EXPRESSION ET DE CONTRIBUTIONS

L'Agglomération du Grand Anney a déployé plusieurs canaux de contributions en complément des rencontres physiques de la concertation, afin de garantir une participation élargie et accessible à tous.

LA PLATEFORME PARTICIPATIVE

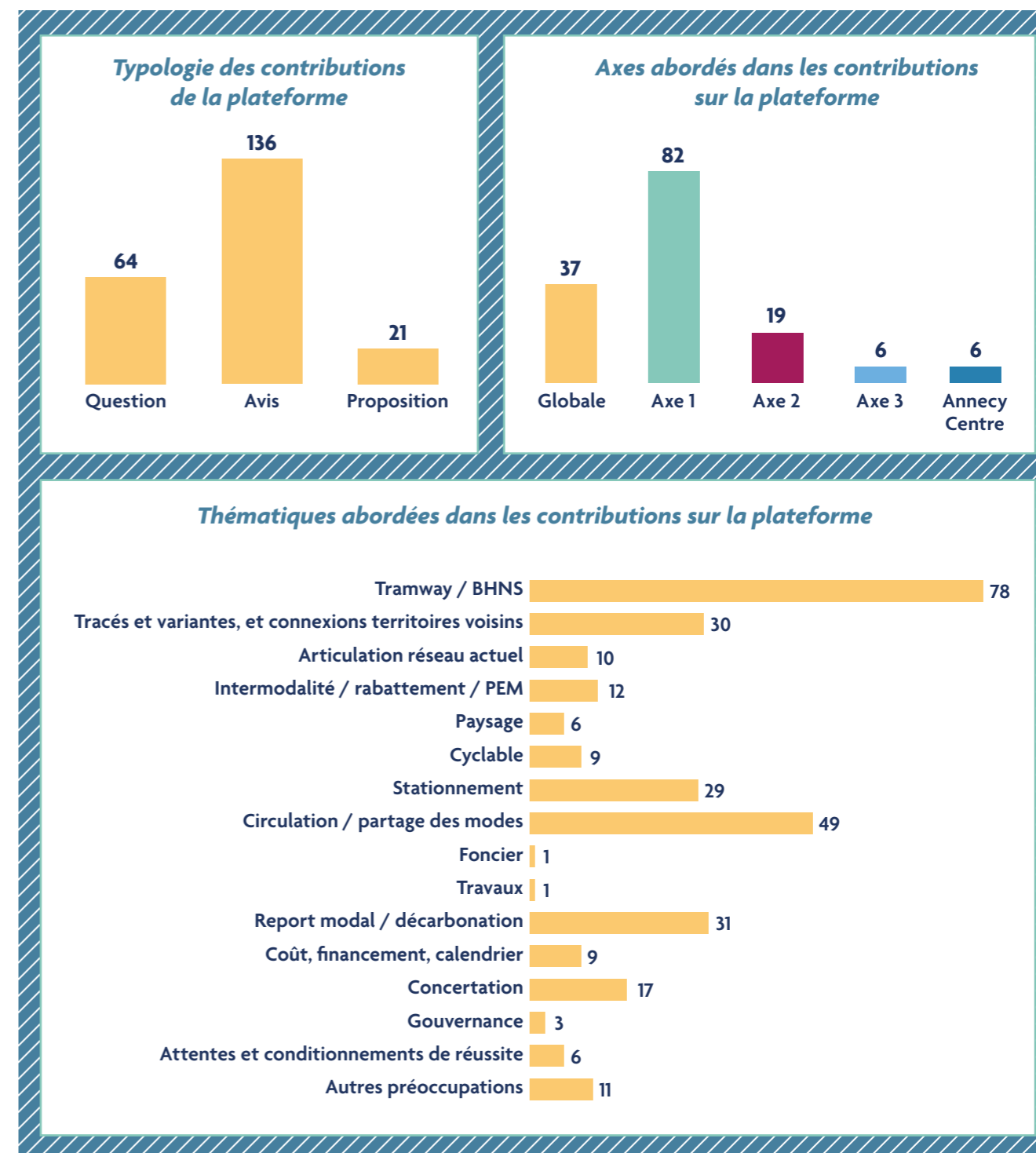
Pendant la période de concertation préalable, la plateforme en ligne dédiée au projet offrait la possibilité de déposer un avis ou de poser une question. **181 contributions rédigées par 132 contributeurs différents** ont été enregistrées entre le 30 avril et le 26 juillet 2024.

Les contributeurs ont principalement partagé leurs avis et dans une moindre mesure, ont posé des questions et formulé des propositions. En ce qui concerne la répartition des contributions par axe thématique, l'Axe 1 recueille



la grande majorité des participations. Les thématiques les plus abordées dans les contributions concernent majoritairement le Tramway/BHNS. D'autres sujets comme les tracés et variantes, ou l'articulation avec le réseau actuel, suscitent également de l'intérêt, bien que dans une moindre mesure. En revanche, des thématiques comme les coûts, le financement ou les travaux sont beaucoup moins discutées.

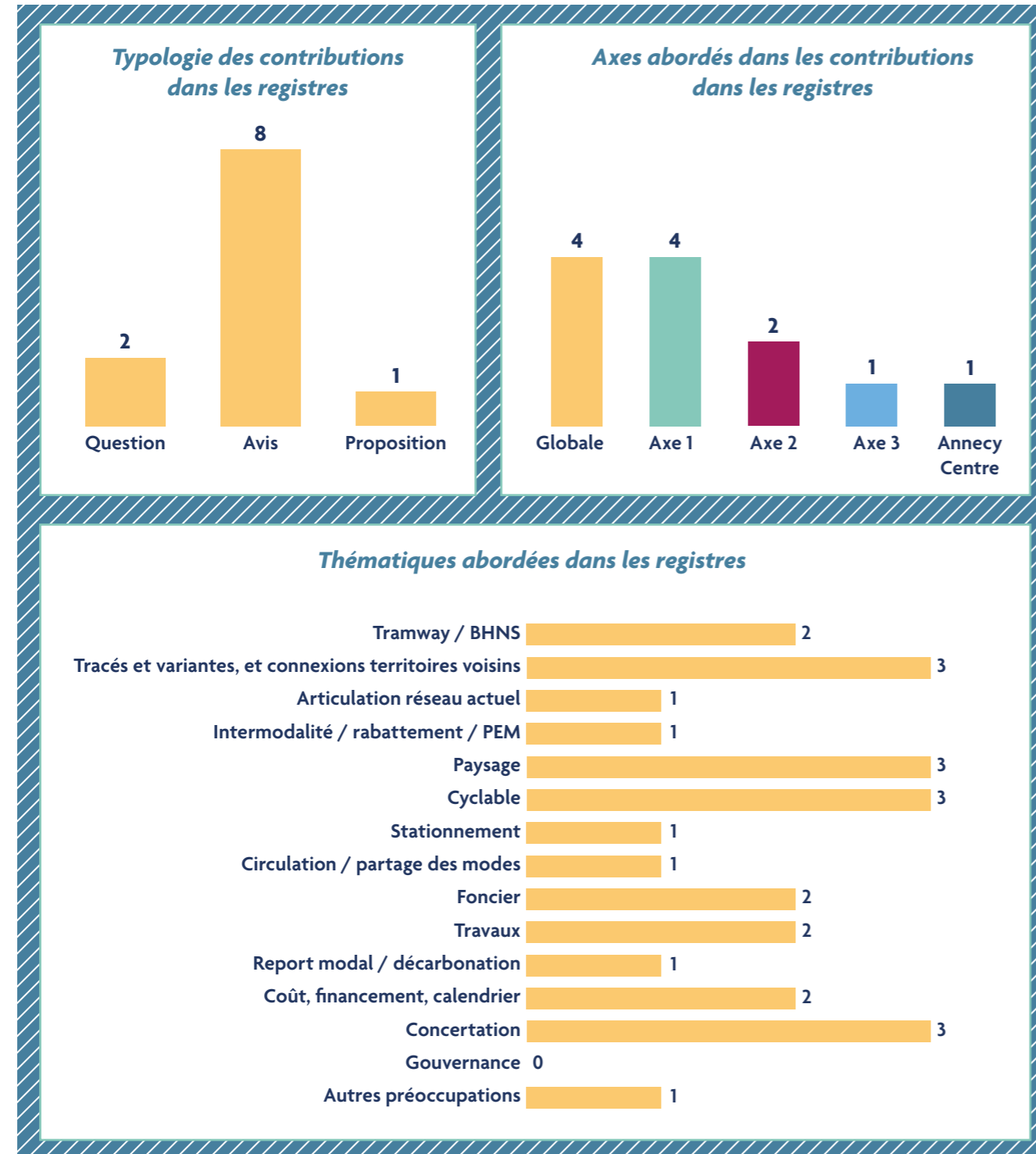
Chaque contribution, même s'il n'y avait pas de question spécifique, a reçu une réponse officielle et personnalisée de l'Agglomération du Grand Anney, conformément à ses engagements.



II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

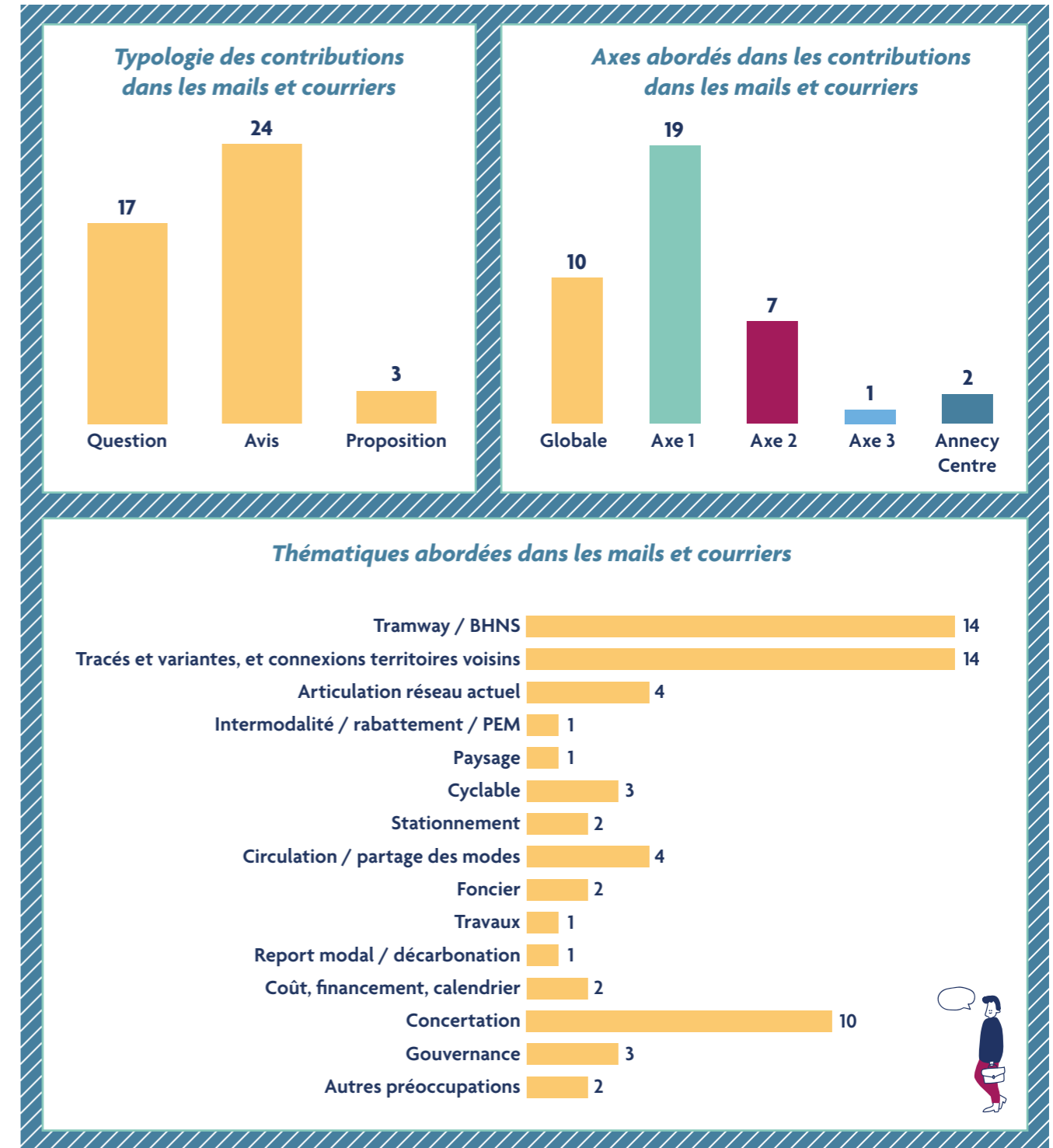
LES REGISTRES

Un registre de concertation, en version papier, était disponible dans chaque commune du Grand Annecy concernée directement par le projet: Annecy et chacune de ses communes déléguées, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt. Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitaient de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet de façon écrite. 9 contributions ont été consignées dans les registres.



LES MAILS ET COURRIERS

Durant la concertation préalable, le public pouvait aussi transmettre ses avis par mail à l'adresse tcspi@grandannecy.fr ainsi que par courrier postal. Les garants pouvaient aussi recevoir des contributions par courrier ou mail. Au total, 32 contributions ont été transmises par ces biais.



LES CAHIERS D'ACTEURS

Les cahiers d'acteurs sont des supports de contributions spécifiques qui s'adressent aux personnes morales : association, groupe politique, institution, etc. et de formaliser et rendre publique leur position, opinion ou contribution sur le projet en question. Un canevas « modèle » était mis à disposition sur la plateforme participative. Les cahiers d'acteurs complétés ont été mis en ligne, au fur et à mesure de leur réception, sur la plateforme participative.

Durant la concertation préalable, 16 cahiers d'acteurs ont été transmis à l'Agglomération du Grand Anney, de la part de communes, de groupes politiques mais également d'associations locales ou d'un périmètre plus large.

Élus et Groupes Politiques

- Commune d'Epagny Metz-Tessy
- Commune d'Anney
- Commune de Lathuile

Associations :

- Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL)
- Les Amis de la Terre
- Greenpeace Anney
- France Nature Environnement Haute-Savoie (FNE 74)
- Tram 2 Savoies
- Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT 74)
- L'association Pays de Faverges Environnement
- Bien Vivre à Veyrier-du-Lac
- Les Shifters groupe local d'Anney

Conseils de développement intercommunaux :

- Espace Citoyen du Grand Anney
- Conseil de Développement Territorial d'Arlyère

Acteurs économiques :

- UrbanLoop
- Chambre de l'Industrie et du Commerce de Haute-Savoie

Les cahiers d'acteurs du Réseau Haute Mobilité révèlent des points de vue contrastés entre les différents contributeurs, notamment sur les choix techniques et les objectifs environnementaux. Plusieurs acteurs, dont Epagny Metz-Tessy, soutiennent le projet tel que présenté à la concertation et affirme que le BHNS est un choix opportun pour sa flexibilité, son coût réduit, et sa capacité à répondre aux besoins immédiats en matière de transport collectif. Ils considèrent que le BHNS, dans sa version actuelle, peut offrir des niveaux de service similaires au tramway tout en évitant les lourdes infrastructures nécessaires pour ce dernier. Cette solution est jugée pragmatique sur le plan financier et adaptée aux défis actuels de développement urbain, notamment pour desservir des zones comme le Grand Epagny.

En revanche, d'autres contributions se concentrent davantage sur la Rive Ouest : des associations telles que Amis de la Terre, Greenpeace et la FNAUT insistent sur le fait que seul un tramway peut répondre de manière adéquate aux ambitions climatiques du territoire. Elles soulignent que le tram permettrait un report modal beaucoup plus significatif que le BHNS, avec des réductions d'émissions de gaz à effet de serre bien plus importantes.

Plusieurs acteurs, notamment Amis de la Terre et Greenpeace soulignent que des zones comme Seynod et Cran souffrent de niveaux élevés de pollution, exacerbés par le trafic routier. Ils considèrent que le tramway, en attirant plus d'usagers, contribuerait davantage à la réduction des émissions et améliorerait les conditions de vie des habitants. La dimension environnementale devient ainsi un enjeu central pour ces acteurs, qui regrettent une absence de vision à long terme capable de répondre aux défis du changement climatique et de la pollution de l'air.

L'intégration des territoires périphériques est un autre point de divergence majeur. Des communes comme Lathuile et l'association Pays de Faverges Environnement plaident pour un prolongement des lignes du réseau vers leurs zones afin de répondre aux besoins de mobilité intercommunale. Elles estiment que le projet actuel se concentre trop sur le cœur de l'agglomération d'Anney et néglige les territoires plus éloignés qui sont pourtant fortement dépendants de la voiture pour les trajets pendulaires. L'absence de connexions directes pour ces territoires compromet, selon elles, les ambitions de réduction de la dépendance automobile.

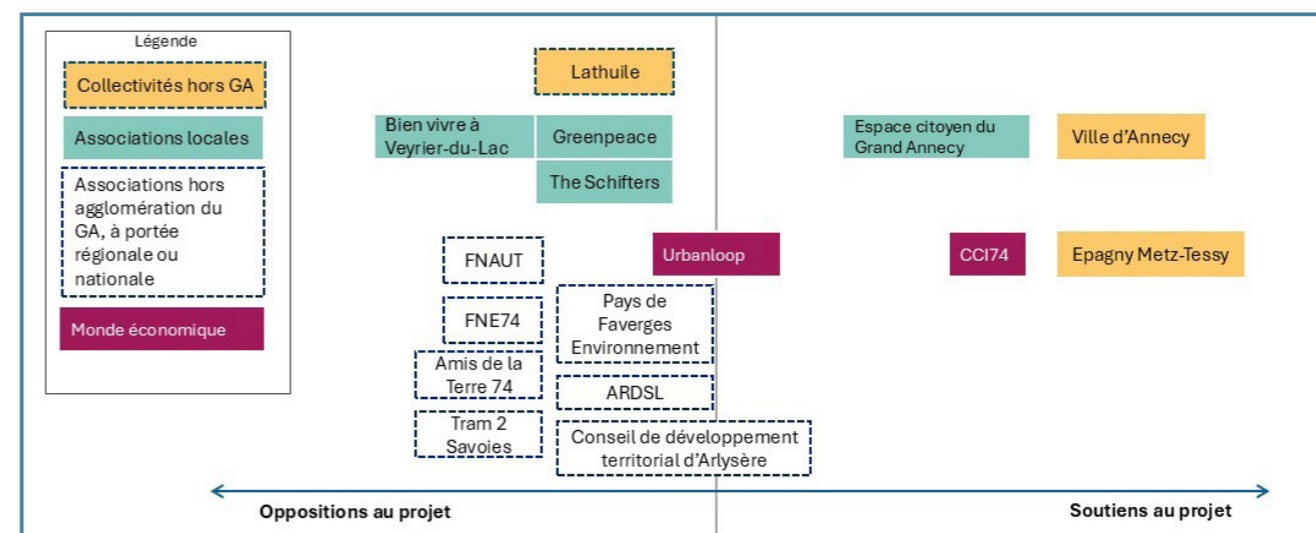


Schéma de positionnement des acteurs d'après les contributions dans les cahiers d'acteurs

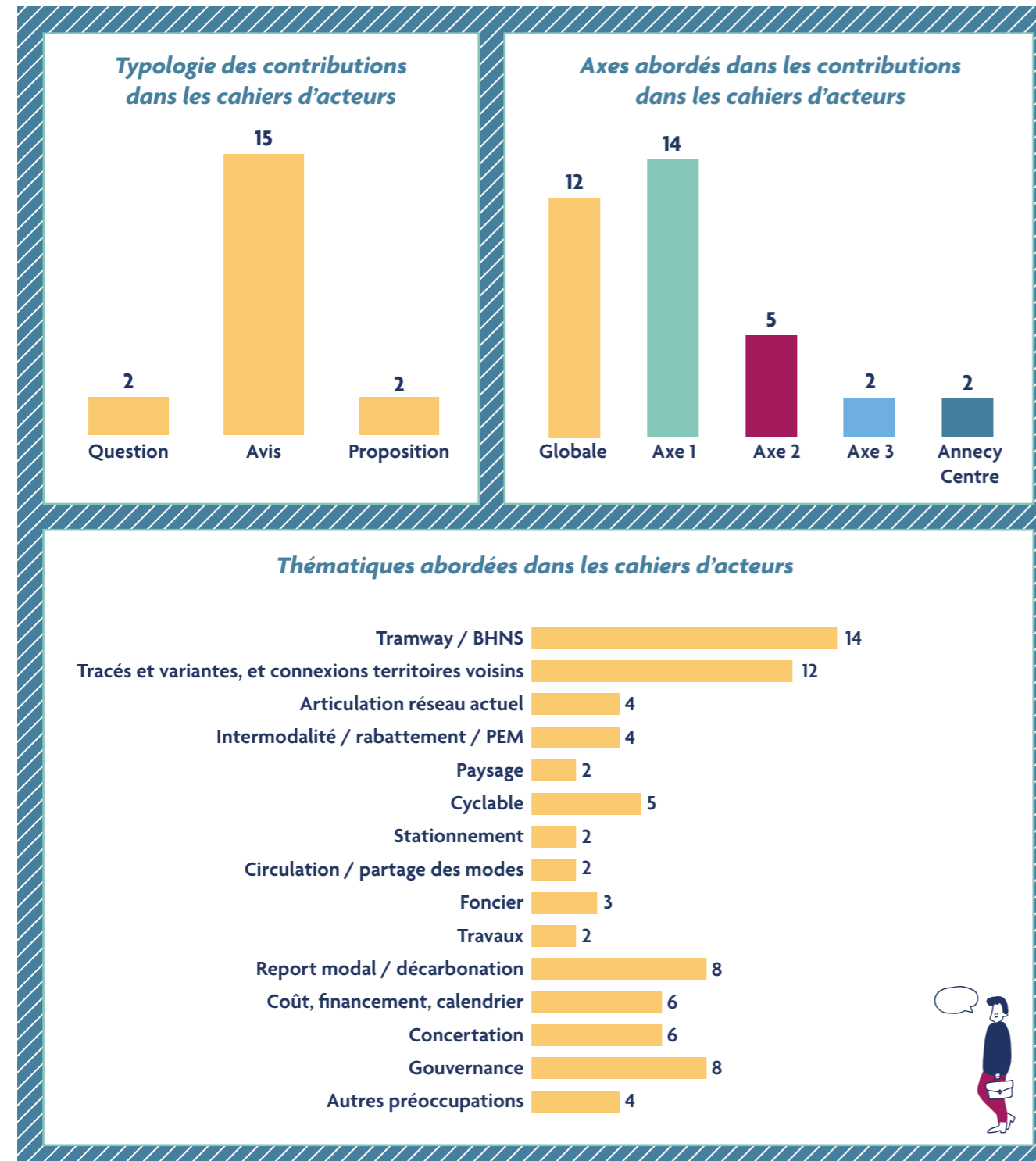
Le soutien au projet est fort du côté des institutions, telles que la Ville d'Anney et la CCI Haute-Savoie, qui valorisent ses impacts positifs sur la qualité de vie et le développement économique. En revanche, les associations environnementales et citoyennes comme Tram 2 Savoies, FNE Haute-Savoie et The Shifters s'inquiètent du manque d'ambition pour atteindre les objectifs de report modal.



II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Enfin, un cahier d'acteur s'inscrit à la marge des autres, rédigé par une société qui développe un mode de transport innovant différent du tramway et du BHNS. Elle propose de le développer sur la Rive Ouest, en alternative du BHNS retenu.

On note une forte concentration des thématiques BHNS / tramway, report modal et connexions aux territoires voisins. La question du mode a en effet été abordée dans 14 des 16 cahiers d'acteurs.



LES CONTRIBUTIONS LORS DES ÉVÉNEMENTS

Chaque rencontre a donné lieu à de nombreux échanges avec les participants. Lors des réunions publiques et rencontres avec les partenaires, des temps d'échange avec le public étaient programmés pour a minima 70% du temps de la rencontre.

Les participants avaient plusieurs possibilités pour participer: ils pouvaient lever la main pour prendre la parole en direct, ils pouvaient également interpeller un agent disponible sur place pour qu'il fasse remonter la prise de parole. À l'aide d'un QR affiché à l'écran lors des temps d'échange, les participants pouvaient également poser leurs questions via leur smartphone. L'ensemble des questions qui ont été posées lors des événements ont trouvé réponse au cours de la rencontre ou après.



LES 30 RENCONTRES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

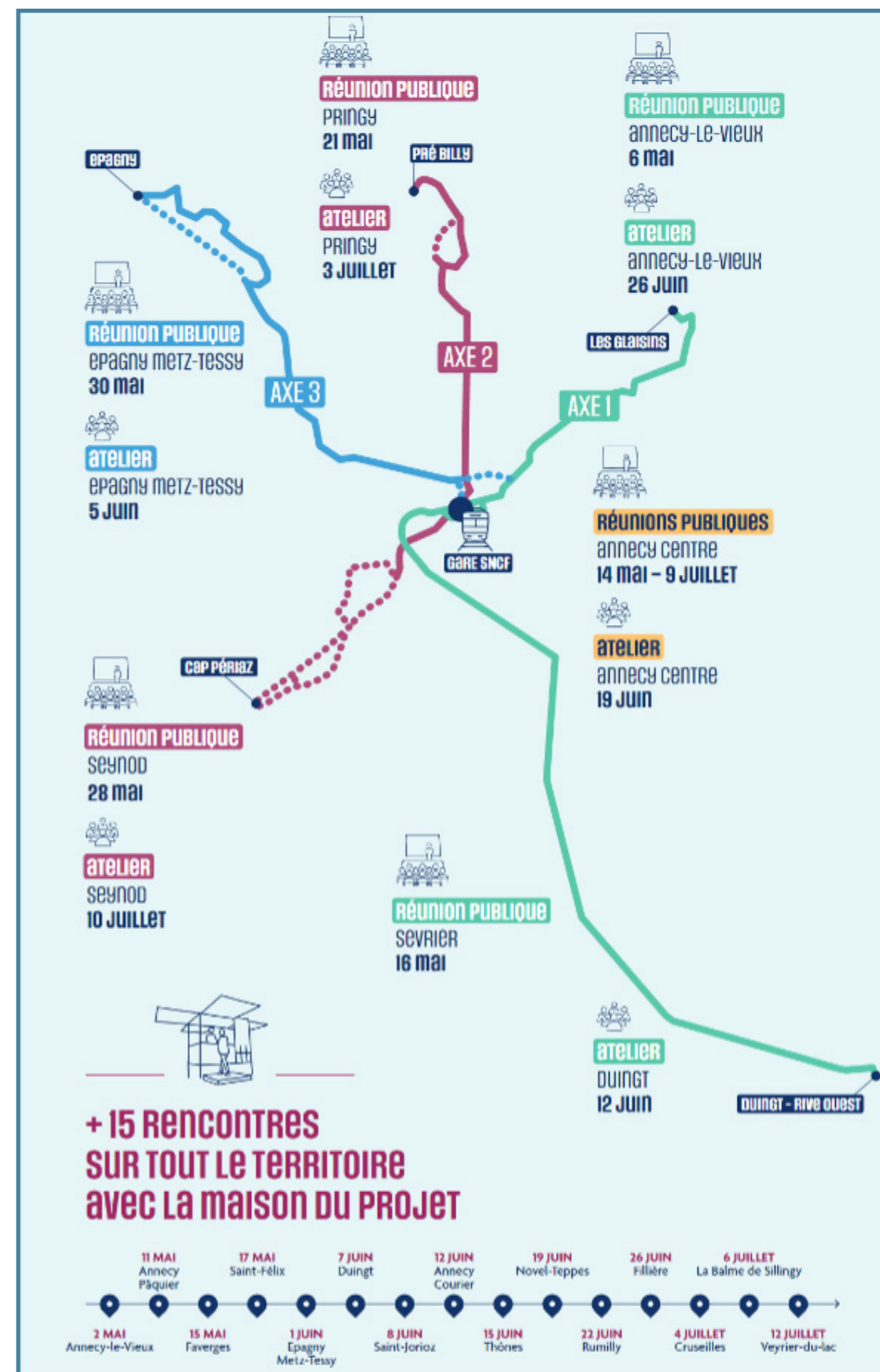
La concertation préalable a été rythmée, pendant 12 semaines du 30 avril au 26 juillet, par l'organisation de 30 rencontres.

Celles-ci se découpent en quatre grandes modalités :

- **6 réunions publiques** suivant la logique des 5 branches du tracé, à Sevrier, Annecy-le-Vieux, Seynod, Pringy, Epagny Metz-Tessy et Annecy centre ;
- **6 ateliers participatifs** suivant cette même logique, à Duingt, Annecy-le-Vieux, Seynod, Pringy, Epagny Metz-Tessy et Annecy centre ;
- **3 rencontres d'acteurs** : le Forum des partenaires, le Café des commerçants et le Forum thématiques sur les alternatives et enjeux,
- **15 rencontres de la maison mobile** pour aller à la rencontre des habitants à Duingt, Saint-Jorioz, La Balme-de-Sillingy, Thônes, Rumilly, Faverges, Veyrier-du-Lac, Fillière, Saint-Félix, Épagny Metz-Tessy et Annecy (Campus, Novel-Teppes, Pâquier, Courier), Cruseilles.

Les réunions publiques et le forum thématique ont bénéficié de captations vidéo qui ont été mises en ligne sur le site internet de la concertation (plateforme participative).

L'ensemble des comptes-rendus des rencontres ont été mis en ligne pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation. Valérie Dejour, Nicolas le Méhauté et Marc Pascal, garants de la concertation préalable, sont intervenus lors de chaque rencontre afin de présenter le cadre de la concertation préalable, leur rôle et se tenir à la disposition des publics qui le souhaitent.



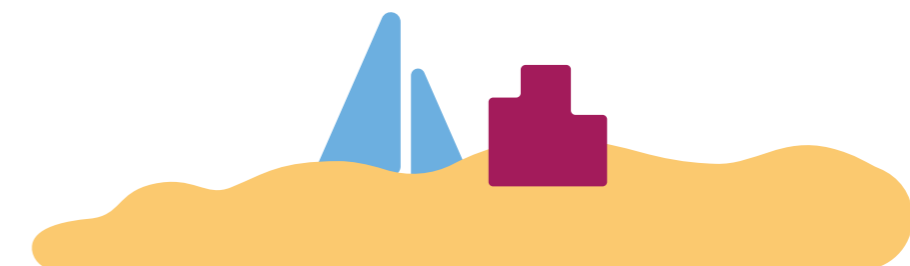


LE FORUM DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ

Le Forum des partenaires s'adressait aux partenaires institutionnels, socio-économiques et associatifs du Grand Anancy, comme les communes et intercommunalités voisines, des acteurs économiques tels que des représentants de commerçants et des associations locales ou non. Les élus du Grand Anancy étaient également conviés à cet événement. Il s'est tenu le 30 avril 2024 de 17h30 à 19h30.

Ce forum, en ouverture de la concertation préalable, était l'occasion de réunir l'ensemble des partenaires et des élus du territoire pour présenter l'avancement du projet et le dispositif de concertation à déployer. Il a été une opportunité pour ces acteurs de se saisir des enjeux du projet, d'en débattre. Il s'agissait aussi d'inciter chaque représentant à partager largement, sur leurs territoires respectifs, l'existence de cette concertation et le détail des modalités d'information et de contribution pour favoriser une large participation.

41 participants étaient présents à cette réunion qui a laissé une large place aux échanges. Plusieurs questions ont été adressées concernant le projet en tant que tel, des demandes d'éclairages sur les tracés ou les stratégies de rabattement, le coût du projet ou son évolutivité. À l'issue de cette rencontre, une nouvelle date de rencontre avec la maison mobile du projet a été programmée à la demande d'une élue du Pays de Cruseilles, pour étendre le dispositif de concertation à ce territoire voisin.





Réunion publique
du 30 mai 2024 à Epagny
Metz-Tessy



LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Six réunions publiques ont été organisées sur les communes du tracé du réseau pour échanger avec les habitants et les usagers. Toutes ont été organisées en présentiel et se sont déroulées de la manière suivante :

- Présentation des intervenants : élus, techniciens et garants
- Présentation du projet et des enjeux spécifiques à la branche
- Présentation du dispositif de concertation préalable
- Temps d'échanges, questions et réponses

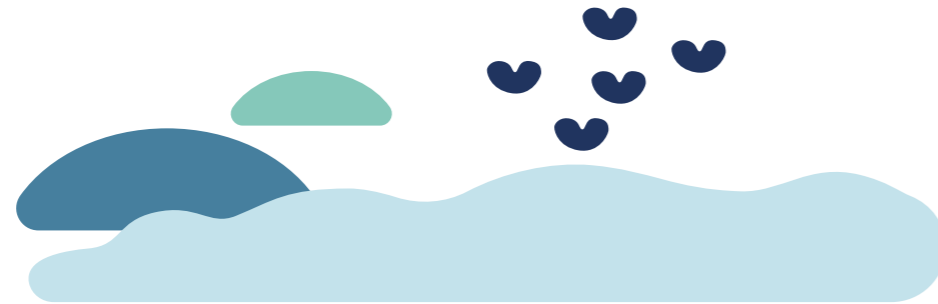
La mobilisation et les types de personnes présentes à ces réunions ont été variés. Entre une trentaine et près de 200 personnes ont été présentes à chacune de ces réunions publiques. Cette différence de mobilisation s'expliquant largement par la perception de la force des enjeux locaux (le traitement de la rive ouest à Sevrier par exemple) et la mobilisation des associations environnementales ou de quartier, les modalités de communication ayant été les mêmes pour chaque réunion. Parmi les participants, on note une forte mobilisation et une participation active des associations, souvent les mêmes, tout au long du processus. Les questions posées ou les avis exprimés furent très variés, du plus global au plus local, avec des avis exprimés aussi bien en faveur du projet, qu'en opposition ou avec des réserves plus ou moins importantes.

Un dispositif numérique était proposé en réunion pour celles et ceux qui ne souhaitaient pas s'exprimer publiquement.

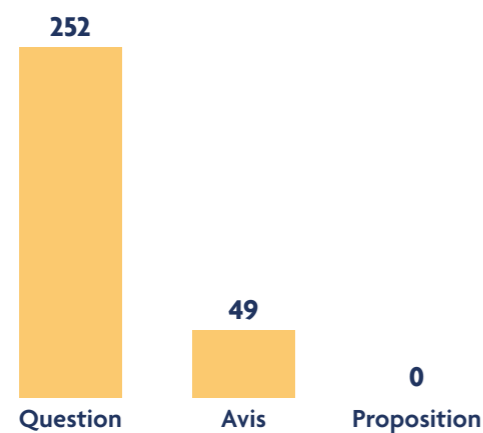
[Les comptes-rendus, les présentations ainsi que les captations vidéo de l'ensemble des réunions publiques sont disponibles sur cette même plateforme.](#)

Lieu	Date	Participation
Annecy-le-Vieux	Lundi 6 mai de 19h à 21h30	65
Annecy centre-ville	Mardi 14 mai de 19h à 21h30	54
Sevrier	Judi 16 mai de 19h à 21h55	190
Pringy	Mardi 21 mai de 19h à 21h30	36
Seynod	Mardi 28 mai de 19h à 21h30	39
Epagny	Judi 30 mai de 19h à 21h00	37
Nombre total de participants aux réunions publiques		421

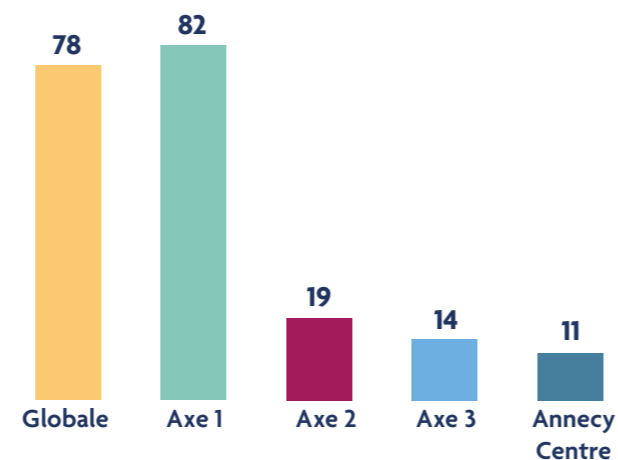
II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



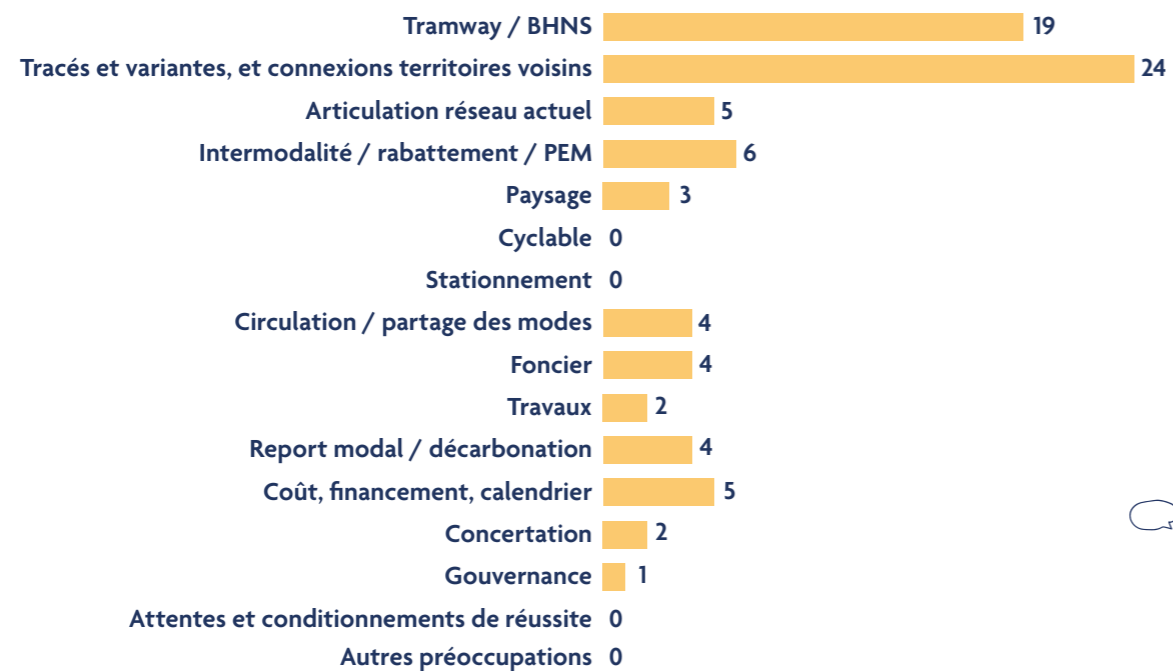
Typologie des contributions lors des réunions publiques (oral et QR Code)



Axes abordés dans les contributions des réunions publiques (oral et QR Code)



Thématiques abordées dans contributions lors des réunions publiques (oral et QR code)



LES ATELIERS THÉMATIQUES

Six ateliers se sont tenus dans les communes directement concernées par le tracé du projet.

L'objectif de ces ateliers était de recueillir les points de vue des participants à la fois sur des sujets globaux du projet mais aussi sur des sujets spécifiques comme par exemple l'insertion locale du projet, l'emplacement des stations, les enjeux, besoins et alertes locales à prendre en compte, etc.

Tous ont été organisés en présentiel et se sont déroulés de la manière suivante :

- **Un temps rapide de présentation du projet** par les équipes du Grand Annecy et de présentation de la CNDP par les garants ;
- **Un temps 1** de réflexion et de travail sur carte de 40 minutes dédié à l'expertise d'usage, c'est-à-dire le recueil de l'expérience quotidienne et du vécu du territoire par ses habitants et usagers permettant de donner des conseils pratiques pour affiner le projet.
- **Un temps 2** d'échange et de réflexion autour des conditions de réussite du projet.
- **Un temps de restitution collective.** Un à plusieurs représentant(s) par table présentaient en 5 minutes les points saillants des échanges.



Lors du temps 1, les participants travaillaient en groupes de 5 à 8 personnes sur la carte du secteur concerné par le tracé de la branche. Les deux questions qui étaient posées aux participants étaient les suivantes :

- *Quels sont les lieux proches du tracé qui doivent faire l'objet d'une attention particulière et pourquoi ?*
- *Identifiez-vous des lieux où le positionnement d'une station vous semble pertinent ?*

Les participants devaient noter individuellement, pendant quelques minutes, leurs idées sur des post-it. Une discussion de 30 minutes permettait ensuite d'échanger sur ces alertes et recommandations et de positionner sur la carte les idées de chacune et chacun.

Dans un second temps, dans les ateliers où des variantes étaient proposées à la concertation, les participants devaient s'exprimer sur les avantages et les inconvénients de chacune.

Lors du temps 2, les participants travaillaient sur un tableau « méta plan ». La question qui était posée aux participants était la suivante :

- *Qu'est-ce qui fera que le projet sera pour vous une réussite et attirera du monde ?*

Les participants devaient noter individuellement, pendant deux minutes, leurs idées sur des post-it.

Une discussion de 25 minutes permettait ensuite d'échanger sur ces conditions de réussite et de les placer par thème sur un panneau mural, afin d'en faciliter la lecture et la compréhension par tous les participants.



II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Comme pour les réunions publiques, la mobilisation a été variée: on note une plus forte mobilisation à Annecy-le-Vieux et une plus faible à Pringy, ce que l'on peut expliquer par les enjeux spécifiques locaux, par exemple le plan de circulation proposé dans le cadre du projet sur les hauteurs d'Annecy-le-Vieux, avec des itinéraires de report pour les véhicules particuliers afin de favoriser l'insertion du projet en site propre.

Le public était principalement composé d'habitants qui résident dans la commune d'accueil de l'atelier ou à proximité. Il faut aussi noter, ici encore, la mobilisation d'associations sur la totalité de ces rencontres et leur participation active aux groupes de travail.

L'exercice participatif par petits groupes a permis des échanges sereins et constructifs pour la plupart, malgré parfois, des divergences d'opinions.

L'exercice collectif a aussi particulièrement bien fonctionné pour émettre des propositions sur des sujets très locaux, comme des enjeux d'insertion du Réseau Haute Mobilité, des alertes formulées sur des conditions de circulation actuelle, des recommandations sur des itinéraires de tracé à privilégier ou sur des dessertes spécifiques ou complémentaires à privilégier.

Le format a été bénéfique pour lever des doutes ou interrogations soulevées par les participants, puisque des agents de l'Agglomération du Grand Annecy, ainsi que les garants, étaient à disposition des groupes de travail pour éclaircir certains sujets.



Lieu	Date	Participation
EPAGNY	Mercredi 5 mai de 19h à 21h	10
DUINGT	Mercredi 12 juin de 19h à 21h	36
ANNECY CENTRE	Mercredi 19 juin de 19h à 21h	27
ANNECY LE VIEUX	Mercredi 26 juin de 19h à 21h	50
PRINGY	Mercredi 03 juillet de 19h à 21h	7
SEYNOD	Mercredi 10 juillet de 19h à 21h	19
Nombre total de participants aux ateliers		149



LE CAFÉ DES COMMERÇANTS

Le Café des commerçants, qui s'est tenu le 27 mai à Annecy, visait à proposer un temps de présentation et d'échanges spécifiques aux commerçants et représentants de commerçants du territoire. 17 participants étaient présents à cette rencontre.

Elle s'est déroulée ainsi :

- Présentation du projet global du Réseau Haute Mobilité
- Retour d'expérience de l'Agglomération d'Annemasse sur le projet de Tram et de piétonnisation du centre-ville et des dispositifs d'accompagnement mis en place à destination des commerçants
- Temps d'échanges

Le témoignage d'une collectivité voisine qui a présenté des actions concrètes de dialogue en amont et pendant les phases travaux a été apprécié : les questions qui leur ont été adressées par les participants témoignent d'un intérêt marqué pour ces initiatives. Les thèmes des échanges ont porté principalement sur l'organisation et le phasage des travaux, la mise en accessibilité des commerces pendant cette phase et le plan de circulation de la ville d'Annecy.

CONFÉRENCE ENVIRONNEMENT REMPLACÉE PAR UN FORUM THÉMATIQUE NOMMÉ « ALTERNATIVES ET ENJEUX »

Il avait été initialement prévu le 24 mai 2024 une Conférence Environnement qui n'a pu se tenir à la suite de contraintes logistiques et organisationnelles. En revanche, sur proposition des garants, un nouveau format de réunion a été imaginé pour tenir compte des sollicitations nombreuses de certaines associations locales qui souhaitaient présenter leurs visions.



La date retenue pour cette rencontre était initialement le 25 juin 2024. Toutefois, du fait de l'annonce par le Président de la République de la tenue d'élections législatives les 30 juin et 7 juillet, la CNDP a demandé le report de cette réunion pour respecter la période de réserve électorale. Notons par ailleurs que lors de cette période de réserve électorale, les élus du Grand Anancy ont adopté une posture de présence aux réunions sans prise de parole.

Elle s'est donc tenue le mardi 9 juillet 2024, en soirée et était ouverte à tous.

Les associations, fortement mobilisées sur la totalité des rencontres de la concertation, ont souhaité bénéficier de ce temps spécifique pour présenter publiquement leurs alternatives au projet.

Ces associations sont :

- Action Environnement Saint-Jorioz
- Greenpeace, groupe local d'Annecy
- Les Schifters
- Collectif Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien qui regroupe les associations suivantes :
 - > **ARDSL** (Association Rail Dauphiné Savoie Léman)
 - > **AT 74** (Les Amis de la Terre de Haute-Savoie)
 - > **BVV** (Bien Vivre à Veyrier-du-Lac)
 - > **FNAUT** (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
 - > **FNE 74** (France Nature Environnement Haute-Savoie)
 - > **ROELA** (Rive Ouest Environnement du Lac d'Annecy)
 - > **TRAM 2 SAVOIES** (Pour un tram Annecy-Albertville)

II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Lors de cette réunion qui a duré 2h30, les représentants d'associations ont présenté, pendant environ 5 minutes chacune, leurs alternatives avec l'appui d'un support de présentation projeté. À l'exception de Greenpeace, la totalité des associations a concentré les propos sur les enjeux de la rive Ouest. Les sujets portés étaient les suivants: choix du mode, priorisation de l'axe 1, prolongation du tracé vers Faverges ou au-delà, voie verte, coûts du projet, report modal et objectifs de réduction des GES.

Les associations Action Environnement Saint-Jorioz et Rive Ouest Environnement Lac d'Annecy ont affirmé leur soutien total au projet, à la priorisation de l'axe 1 sans délais, au mode BHNS retenu et au tracé sur la RD1508, en insistant par ailleurs sur certains aspects dont la préservation d'espaces naturels tels que le Marais de l'Enfer, les connexions aux mobilités douces, l'implantation des PEM ou le renforcement de la communication auprès des habitants.

Ce temps de présentation était suivi d'un « forum debout » au cours duquel les associations ont pu échanger avec le public qui a pu consigner des remarques complémentaires sur des cahiers dédiés.

L'Agglomération du Grand Annecy a conservé une posture d'écoute lors de cet événement. Elle tient à remercier l'ensemble des associations pour leur investissement, la qualité de leurs travaux respectifs et la qualité des échanges qui permettent de mieux cerner les attentes et enrichissent le projet dans son ensemble.

[La séance était filmée permettant au public qui n'aurait pas pu se déplacer d'en apprécier le contenu.](#)



LES RENCONTRES DE LA MAISON MOBILE (KIOSQUE)

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le Grand Annecy a organisé 15 rencontres mobiles sur différents lieux de vie et de passage à proximité du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation préalable (le dossier de concertation et son annexe, l'essentiel du dossier et le dépliant), ainsi que les informations qui figuraient sur les éléments du stand.

Le nombre de personnes rencontrées a été fortement corrélé à la météo. 10 personnes ont été rencontrées à Veyrier-du-Lac un jour de pluie et plus de quarante à Saint-Félix lors du week-end prolongé et ensoleillé.

Cette démarche a permis d'aller vers les publics les moins mobilisés ou informés sur le projet, en suscitant l'intérêt par la présence visible du kiosque dans l'espace public. De fait, ces publics, de tous âges, professions et provenances, n'avaient pas le même niveau d'information, globalement, que les participants qui se déplacent d'eux-mêmes aux rencontres de la concertation: certains ne connaissaient pas du tout le projet. Cette approche a permis d'atteindre environ 80 % d'utilisateurs n'ayant pas connaissance du projet Réseau Haute Mobilité, soulignant ainsi l'importance de cette initiative pour sensibiliser et informer la population. Le kiosque a réussi à engager une variété d'utilisateurs, incluant des étudiants, des habitants, des touristes et des professionnels, ce qui a enrichi les échanges et permis de recueillir des avis diversifiés. La tonalité des échanges a fait ressortir un soutien global au projet et une volonté de faire évoluer les conditions de déplacement actuelles.





Les mini-entretiens individuels, d'une durée moyenne de 20 minutes, ont favorisé un climat d'échange personnalisé, permettant aux usagers de partager leurs opinions et préoccupations de manière ouverte. Situé dans des lieux stratégiques comme les marchés, les lieux de passage importants, notamment les weekends, le kiosque a capté l'attention de la population locale et des commerçants, générant un flux important de visiteurs. La présence d'une équipe en binôme de l'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc, accompagnée d'un technicien de l'Agglomération et d'un garant de la CNDP, a également permis de répondre aux questions de chacun pour une meilleure compréhension du projet. Les retours des personnes rencontrées ont été très positifs, avec une appréciation pour la démarche proactive d'aller à leur rencontre, notamment dans les communes plus éloignées du centre d'agglomération et dans les territoires voisins du Grand Anney (Thônes, La Balme-de-Sillingy, Faverges, Cruseilles, Rumilly).

Les usagers ont exprimé plusieurs attentes et appréhensions concernant le projet. La majorité d'entre eux, même ceux initialement réfractaires, accueillent favorablement l'initiative de désengorgement, soulignant l'urgence d'agir sur la pollution sonore et les embouteillages. Toutefois, des inquiétudes subsistent quant à la faisabilité et à l'impact visuel des aménagements, notamment sur l'espace public et la végétation.

Le dispositif de la maison mobile du projet a été une réelle réussite en matière de communication, de dialogue local avec les territoires et d'engagement de la population autour du projet.

Commune	Localisation	Date	Participation
ANNECY	Kiosque Campus	Judi 2 mai 08h – 16h	35
	Kiosque Pâquier	Samedi 11 mai de 10h à 17h	45
	Kiosque Courrier	Mercredi 12 juin de 14h à 19h	40
	Kiosque Novel - place Anapurna	Mercredi 19 juin de 14h à 19h	15
DUINGT	Kiosque marché	Vendredi 7 juin de 16h à 20h	15
EPAGNY METZ-TESSY	Kiosque Epagny - boulangerie ANGE	Samedi 1er juin de 10h à 17h	43
FAVERGES	Kiosque marché	Mercredi 15 mai de 8h à 12h	70
FILIERE	Kiosque marché	Mercredi 26 juin 08h-12h	30
LA BALME	Kiosque la Balme de Sillingy	Samedi 6 juillet 10h-17h	15
RUMILLY	Kiosque marché Rumilly	Samedi 22 juin 09h30-10h30	15
SAINT FELIX	Kiosque marché	Vendredi 17 mai de 14h à 19h	40
SAINT JORIOZ	Kiosque St Jorioz	Samedi 8 juin de 12h à 16h30	35
THÔNES	Kiosque marché Thônes	Samedi 15 juin de 8h à 12h30	25
VEYRIER	Kiosque Veyrier	Vendredi 12 juillet 08h-12h	10
CRUSEILLES	Kiosque Cruseilles	Judi 4 juillet de 8h à 12h	30
Nombre total de personnes rencontrées au kiosque			463

II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

RETOUR SUR LE DISPOSITIF ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC À LA CONCERTATION PRÉALABLE

ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES MODALITÉS DE PARTICIPATION

Le dispositif ambitieux (une trentaine de rencontres sur 3 mois accompagnée d'une campagne de communication large et à forte identité) a permis de réunir, d'informer et de faire s'exprimer un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation proposées: rencontres, plateforme participative, registres, etc. Le dispositif initial a aussi fait l'objet d'aménagements ponctuels pour répondre à des besoins exprimés, ainsi à la demande d'une élue de la ville de Cruseilles lors du forum des partenaires, une rencontre complémentaire, non prévue initialement, a été organisée dans cette commune.

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de **la concertation préalable a ainsi réuni près de 1200 personnes**. Certaines ont participé à plusieurs des rencontres proposées, manifestant un fort intérêt dans le cadre de la concertation préalable. Durant toute la concertation préalable, un nombre important de contributions a été recueilli à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre.

Un total de **421 personnes a participé aux réunions publiques** réparties sur six localités (dont Sevrier avec 190 participants et Annecy le Vieux avec 65 participants). **Les ateliers ont attiré 149 participants**, avec une présence notable à Annecy le Vieux (50 participants) et à Duingt (36 participants). Par ailleurs, **les kiosques mis en place dans divers lieux publics ont permis de rencontrer 463 personnes**, notamment lors des marchés, avec une forte fréquentation à Epagny - boulangerie ANGE (43 personnes) et au marché de Faverges (70 personnes). Enfin, les autres rencontres, incluant des forums thématiques et des événements spécifiques comme le forum des partenaires (41 participants), **ont permis de rassembler 153 participants** au total, avec une attention particulière pour le Forum thématique « alternatives et enjeux » qui a accueilli 95 participants.

La nature des débats et leur évolution au cours de la phase de concertation active ont montré que le dispositif générait des échanges constructifs, sous une forme qui dans la quasi-totalité des cas a été très respectueuse des positions de chacun.

Modalité de concertation	Lieu	Participation
Réunions publiques : 421 participants	Annecy-le-Vieux	65
	Annecy Centre	54
	Pringy	36
	Seynod	39
	Epagny	37
	Sevrier	190
Ateliers : 149 participants	Annecy Centre	27
	Annecy-le-Vieux	50
	Pringy	7
	Seynod	19
	Duingt	36
	Epagny	10
Kiosques : 463 personnes rencontrées	Campus universitaire	35
	Pâquier	45
	Courrier	40
	Novel - place Anapurna	15
	Marché à Duingt	15
	Epagny - boulangerie ANGE	43
	Marché à Faverges	70
	Marché à Fillière	30
	La Balme de Sillingy	15
	Marché Rumilly	15
	Marché à Saint-Felix	40
	Saint-Jorioz	35
	Marché à Thônes	25
	Veyrier-du-Lac	10
	Cruseilles	30
Autres rencontres	Forum des partenaires	41
	Café des commerçants	17
	Forum Thématique "alternatives et enjeux"	95
TOTAL PARTICIPATIONS		1 186

FORCES ET FAIBLESSES DES DISPOSITIFS ET MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Le dispositif de concertation préalable autour du Réseau Haute a été marqué par un engagement fort du Grand Anney, avec des élus disponibles et à l'écoute et un désir affirmé de rendre la concertation accessible et inclusive. Leur posture a été de s'assurer que chaque citoyen, acteur ou partenaire, puisse s'exprimer. Cet effort s'est traduit par une large participation aux 30 événements organisés, rendant le projet visible à l'échelle de l'agglomération et au-delà. Il a permis de donner aux citoyens la possibilité de s'approprier le projet, et aux partenaires d'en devenir des contributeurs actifs.

Parmi les forces du dispositif, on peut souligner l'ampleur de la concertation, qui a permis de couvrir un vaste territoire et de toucher des populations diverses, des centres urbains aux zones plus périphériques. La multiplicité des événements a favorisé la diversité des points de vue et a rendu le projet visible dans chaque quartier et commune concerné.

Cependant, cette approche a également révélé certaines fragilités. Le grand nombre d'événements a parfois dilué la participation, avec certains rendez-vous moins fréquentés que d'autres, ce qui a pu affecter la représentativité des débats. De même, le nombre d'événements a fortement mobilisé les élus et les équipes du Grand Anney, ce qui a, par moments affecté le délai de réponses aux questions sur la plateforme, ou de production des comptes-rendus.

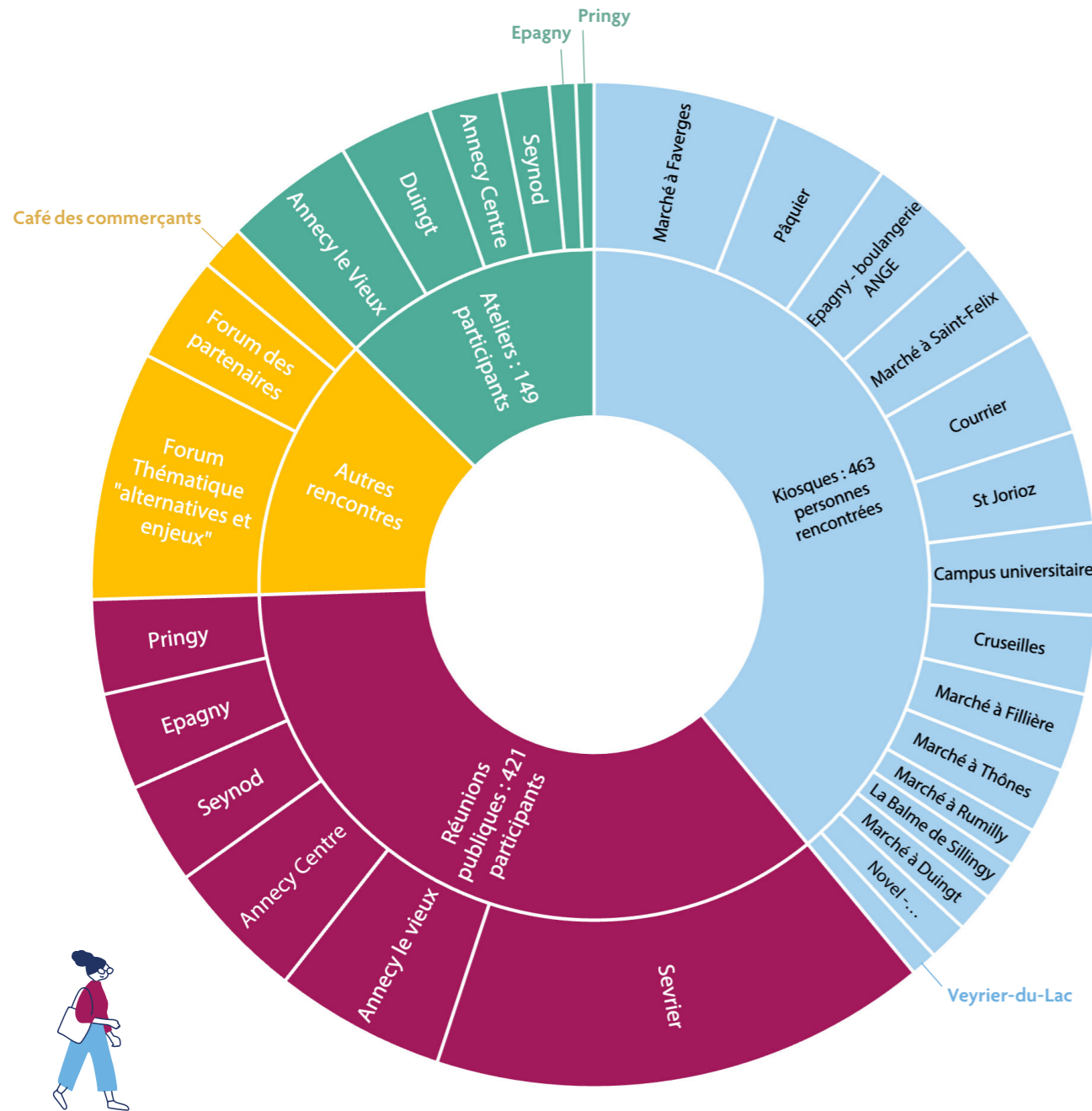
Le choix des horaires et des périodes a également joué un rôle dans la participation effective du public. En calant plusieurs événements sur des horaires de week-end ou en lien avec des manifestations locales, le Grand Anney a réussi à capter l'attention de nombreux citoyens, y compris des touristes lors d'événements comme ceux du Pâquier ou de Saint-Jorioz. Cependant, l'organisation des rencontres pendant des périodes de ponts ou de jours fériés a parfois réduit la participation de certains groupes, notamment les actifs et les jeunes, que le Grand Anney aurait souhaité toucher plus largement.

Par ailleurs, certains dispositifs, comme la maison mobile, se sont révélés très complémentaires en termes de flexibilité et de proximité avec les habitants, notamment pour aller à la rencontre de celles et ceux qui ne se déplacent pas spontanément aux rendez-vous de la concertation.

Les réunions publiques ont montré leurs limites en termes de mobilisation des habitants et usagers du Grand Anney. Si les associations et collectifs constitués se sont déplacés à chacune d'entre elles, on note que ces rendez-vous ont mobilisé les personnes les plus informées voire en désaccord avec le projet proposé, ce qui n'a pas toujours permis de rencontrer et d'échanger avec une plus large pluralité des profils qui habitent sur le territoire.

Les ateliers, eux, ont été un succès majeur du dispositif, parce qu'ils ont permis de dépasser ces positionnements individuels. Les participants ont réfléchi de manière collective à des propositions concrètes pour améliorer le projet, en favorisant des échanges constructifs et une dynamique collaborative. Ce tissu d'informations recueillies permettra d'enrichir la poursuite du projet dans le cadre des études à venir, même si toutes les propositions formulées ne pourraient être retenues.

En résumé, le dispositif de concertation du Réseau Haute Mobilité s'est distingué par sa large couverture territoriale et l'effort de proximité déployé pour rendre la concertation accessible à tous. Toutefois, quelques ajustements auraient permis de mieux mobiliser certaines catégories de la population, et les méthodes traditionnelles comme les réunions publiques n'ont pas toujours été les plus efficaces face à des outils plus innovants comme le kiosque mobile ou les ateliers.



II. DE LA PRÉPARATION À LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

UNE PARTICULARITÉ : UNE FORTE MOBILISATION DES ASSOCIATIONS LOCALES

La forte mobilisation des associations a été soulignée à chacune des rencontres de la concertation. Ces associations, dont certaines avaient été rencontrées par l'Agglomération du Grand Annecy en amont de la concertation, ont été particulièrement présentes et mobilisées, avec des contributions riches sur l'ensemble des événements et canaux de contributions mis à disposition.

Bien que fortement mobilisées sur les enjeux de la rive Ouest du lac, des représentants se sont aussi systématiquement déplacés aux ateliers locaux des autres communes, notamment éloignées, et ont activement participé.

La nécessité de mettre en œuvre un ambitieux projet de transport en commun afin de réduire la part de la voiture individuelle sur le territoire du Grand Annecy a été unanimement reconnue par ces acteurs, avec les points de vigilance ou réserves présentés ci-après.

Des associations ont mis en avant des inquiétudes sur le report modal possible et l'ambition affichée du Grand Annecy en matière de réduction des gaz à effet de serre, au regard des coûts annoncés,

En lien avec ces inquiétudes, un thème majeur a été la comparaison entre le tramway et le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en particulier sur la rive Ouest. Plusieurs associations, telles que Les Amis de la Terre, France Nature Environnement Haute-Savoie, ARDSL, FNAUT, Bien Vivre à Veyrier-du-Lac et Tram 2 Savoies, ont plaidé en faveur du tramway, mettant en avant sa capacité supposée à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre et à attirer un nombre plus important d'usagers par rapport au BHNS, ce qui en ferait une solution plus durable à long terme. Elles ont également critiqué les estimations de coût et de fréquentation du BHNS, les jugeant surévaluées et sous-évaluées respectivement.

Les associations Action Environnement Saint-Jorioz et Rive Ouest Environnement Lac d'Annecy ont, quant à elles, affirmé leur souhait de voir le projet se réaliser, en premier lieu l'axe 1 en mode BHNS sur la RD1508, tout en insistant sur certains aspects comme la préservation d'espaces naturels tels que le Marais de l'Enfer, les connexions aux mobilités douces, l'implantation des PEM ou le renforcement de la communication auprès des habitants.

Le groupe local de Greenpeace a présenté une vision différente, orientée sur le besoin de repenser la ville et les modes de déplacements pour favoriser la « ville du quart d'heure » et un aménagement raisonné du territoire. Il a insisté sur l'importance de développer les mobilités douces, notamment le vélo, en proposant d'intégrer plus fortement ces modes de transport dans le projet global. Ils ont également mis l'accent sur la nécessité de prioriser l'axe 2 (Seynod – Pringy), jugé plus pertinent pour répondre aux besoins des habitants et pour sa compatibilité avec la Zone à Faibles Émissions Mobilité.

L'association les Shifters a souligné la nécessité d'adopter une approche prudente face au projet de Réseau Haute Mobilité, en appelant à des améliorations immédiates plutôt qu'à une précipitation dans la mise en œuvre d'un grand projet, notamment en termes d'endettement et de nuisances liées aux chantiers. La critique porte sur des objectifs chiffrés jugés trop peu objectifs selon eux. L'association appelle également à réviser les scénarios proposés, notamment en ce qui concerne les tracés et les priorités. En attendant des réalisations à long terme, elle préconise des actions immédiates pour améliorer la qualité de vie des habitants, telles que le développement de la mobilité douce, le covoiturage et l'optimisation de l'offre de bus existante.

Des préoccupations concernant l'impact du projet sur le paysage, la protection de la voie verte, et la planification urbaine à long terme ont aussi été soulevées. Les associations ont appelé à une approche intégrée qui prenne en compte non seulement les besoins actuels, mais aussi les défis futurs liés au réchauffement climatique et à la

croissance démographique. Elles ont également souligné l'importance d'articuler le réseau de transport proposé avec les autres lignes existantes et de mieux connecter les territoires voisins, comme Faverges et Albertville, pour une cohérence territoriale accrue.

Enfin, plusieurs représentants d'associations ont exprimé des doutes sur la faisabilité financière du projet, appelant à une maîtrise des coûts et à la transparence dans l'évaluation des impacts et des alternatives.

Dans le cadre de cette mobilisation et de ces demandes, [les garants de la CNDP ont demandé à l'Agglomération](#), la rédaction et la publication d'[une note pédagogique complémentaire](#) en date du 12 juin 2024.

Celle-ci avait notamment pour objectif de clarifier certains aspects du projet, en particulier sur la Rive-Ouest.

Elle présente un rappel des étapes réglementaires du projet d'infrastructure, soulignant l'importance de la concertation publique et des études préliminaires. La note détaille ensuite l'analyse du maître d'ouvrage concernant le choix du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) pour l'axe 1, principalement en raison des coûts, des contraintes techniques et des spécificités locales.

Le tunnel de La Puya est également un élément central de la note qui détaille les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des usagers. Ce tunnel, situé sur le tracé de la branche Rive Ouest, nécessitera une réhabilitation pour permettre le passage du BHNS en toute sécurité. Le projet prévoit des aménagements spécifiques pour garantir que ce passage réponde aux normes de sécurité sans impacter excessivement le budget. Le tunnel est donc une solution fiable pour fluidifier la circulation et éviter les congestions routières tout en préservant le cadre environnemental.

De plus, la note présente un éclairage étayé et argumenté du choix du tracé de la branche Gare <-> Duingt de l'axe 1 via la **RD 1508**, principale voie de la Rive Ouest. Le projet prévoit l'intégration du BHNS sur cette route départementale afin de garantir une desserte fine et efficace, tout en protégeant les autres modes de mobilité tels que les cyclistes et les piétons, qui utilisent massivement la voie verte.

Enfin, la note aborde les capacités d'emport pour chaque mode de transport, en insistant sur les projections de fréquentation et de report modal.

En résumé, le choix du BHNS sur la RD 1508 permet une desserte plus fine de la rive ouest, tout en offrant une capacité suffisante pour répondre aux besoins de mobilité, avec des prévisions de fréquentation allant de 7 000 à 8 000 voyageurs par jour.

Cette note pédagogique a été produite et publiée le 5 juillet 2024, en amont du Forum Alternatives et Enjeux.







**III. L'analyse thématique
DES CONTRIBUTIONS**



III. L'analyse THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

/// MÉTHODE D'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS

La méthode de traitement des contributions dans le cadre de la concertation du projet Réseau Haute Mobilité du Grand Anancy a reposé sur une approche structurée, visant à intégrer l'ensemble des retours exprimés par les citoyens et les acteurs locaux.

463 rencontres donnant lieu parfois à des entretiens de 20 min ont été réalisés lors de 15 déplacements de la « maison mobile », permettant une interaction directe avec les participants dans différents lieux.

Le site internet dédié a recueilli 181 contributions, avis et propositions, auxquels le Grand Anancy a répondu, à l'exception de 8 contributions qui ont été écartées en raison de leur contenu vide ou de leur répétition.

35 appels téléphoniques et 32 emails ont été enregistrés, tous ont reçu une réponse personnalisée et circonstanciée.

109 questions et contributions ont été formulées oralement lors des réunions publiques et des rencontres d'acteurs. Les participants aux événements, tels que les réunions publiques, les forums thématiques et les cafés des commerçants, ont également posé 182 questions via QR code, dont 7 ont été écartées pour des raisons techniques: contenu vide ou test réalisé par les équipes techniques.

En complément, 16 cahiers d'acteurs ont été déposés, ainsi que 9 dépositions sur les registres papier en mairie, apportant un ensemble diversifié de contributions.

Ces 1 020 contributions ont été analysées en détail et triées par thématiques afin d'organiser efficacement les informations:

- **Opportunité du projet,**
- **Modes de transport, tracés et variantes,**
- **Connexions aux autres territoires,**
- **Articulation avec le réseau actuel,**
- **Intermodalité et rabattements,**
- **Insertions paysagères,**
- **Enjeux cyclables,**
- **Stationnement,**
- **Circulation et partage des modes,**
- **Foncier,**
- **Travaux,**
- **Coût, financement et calendrier du projet,**
- **Concertation,**
- **Gouvernance,**
- **Attentes et conditions de réussite,**
- **Autres sujets et préoccupations qui ne sont pas en lien avec le projet**

Parallèlement, chaque contribution a également été classée en fonction de son périmètre: projet global, axe, branche, commune ou quartier.

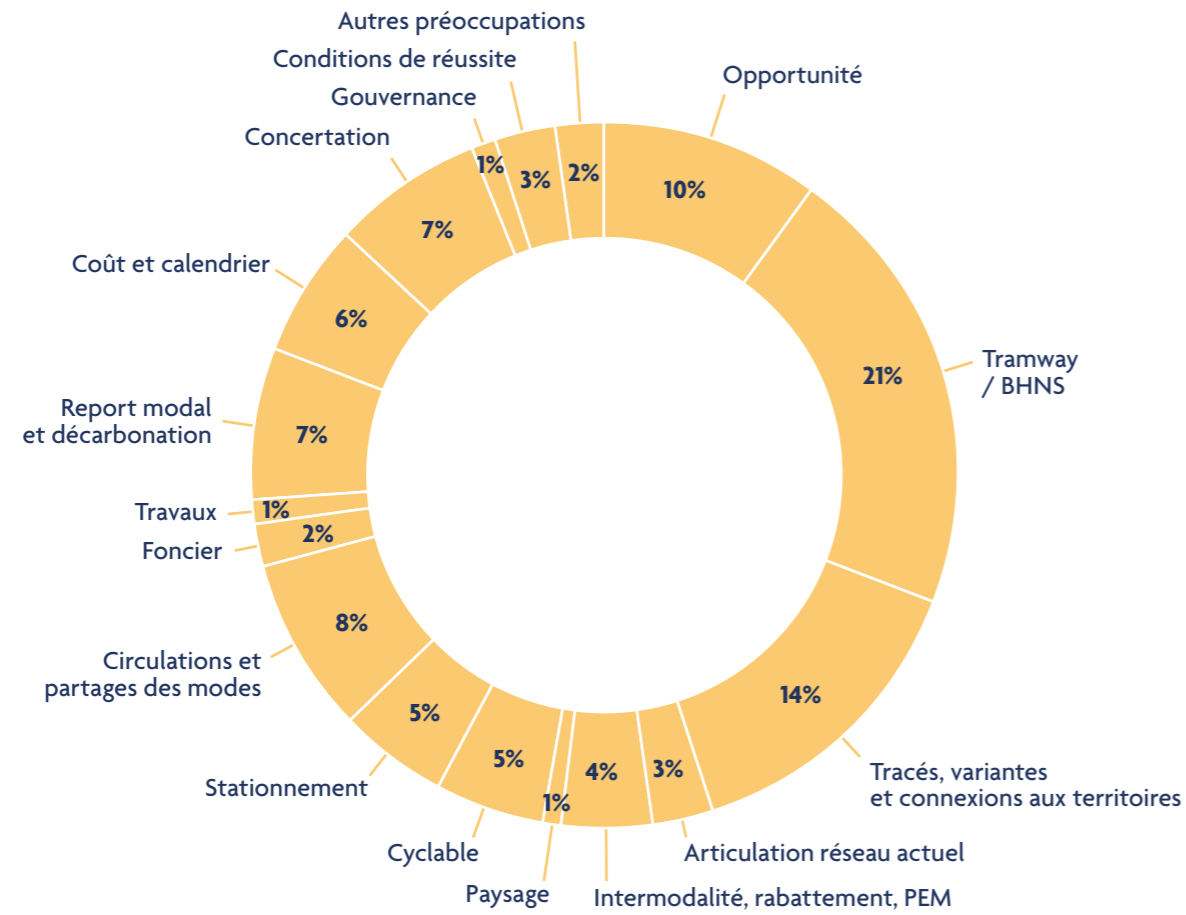
À noter qu'une contribution peut être classée dans plusieurs thèmes et localisations.

Enfin, elles ont été triées selon leur mode de contribution (entretien, internet, réunion publique, QR code, etc.), permettant ainsi un croisement thématique mais aussi par mode de contribution.

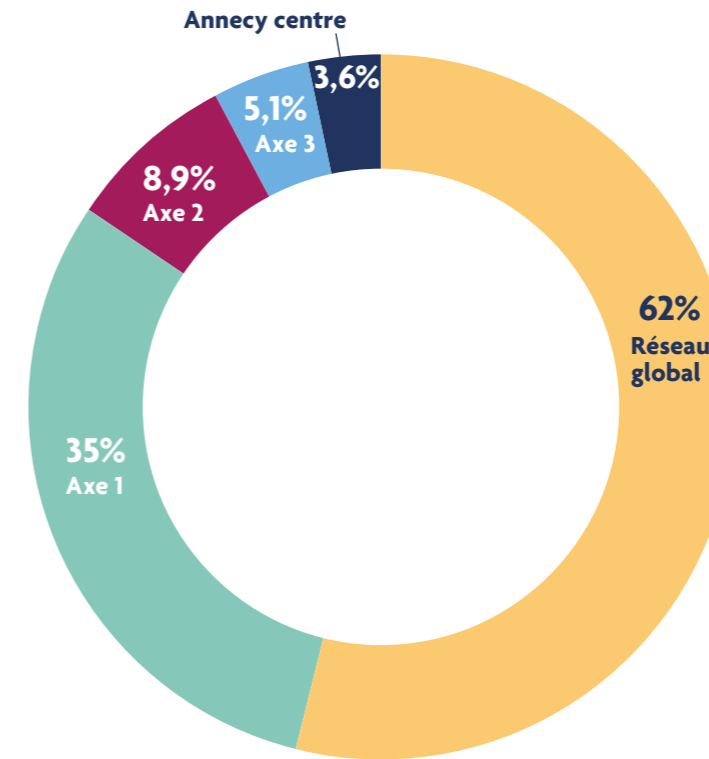
La lecture et l'analyse des contributions ont guidé l'élaboration du plan de synthèse, garantissant une présentation simple, intuitive et accessible pour tous.

Le graphique 2 montre que la majorité des contributions (62 %) se concentrent sur le réseau global, L'axe 1 est également un domaine important avec 35 % des contributions, indiquant une attention significative portée à cet axe. À noter, le total des contributions dépasse 100 % car une même contribution peut être liée à plusieurs axes du projet.

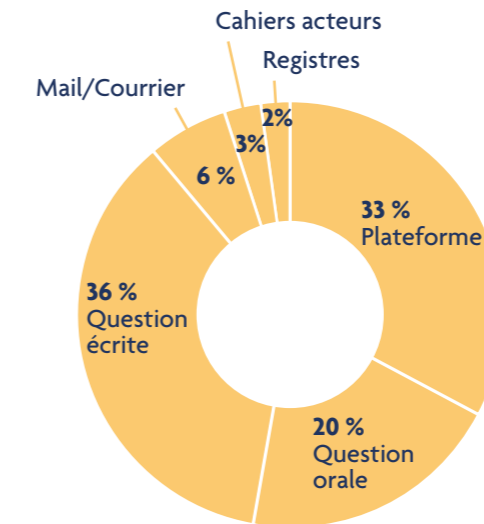
1. Répartition des thèmes abordés, toutes modalités



2. Nombre de contributions par axe



3. Taux de contributions par mode de récolte



L'OPPORTUNITÉ DU PROJET CONFIRMÉE

L'URGENCE DE DÉVELOPPER UN « RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ »

Lors des réunions publiques, des ateliers participatifs, des rencontres de la maison mobile du projet, mais aussi à la lecture des contributions et des cahiers d'acteurs déposés sur la plateforme en ligne, les usagers, institutions, les acteurs socio-économiques, élus et les associations ont souvent rappelé l'urgence à agir et salué la « mise en projet » d'un réseau de transport collectif et partagé, en grande partie, les objectifs qu'il poursuit.

Ils soulignent :

Le désengorgement du trafic routier par le Réseau Haute Mobilité, permis par le report modal d'usagers de voiture individuelle vers le transport collectif, dans un contexte de croissance démographique. Les habitants et usagers ont exprimé leurs difficultés à se déplacer dans le Grand Annecy, tandis que des élus et responsables associatifs dénoncent les effets sur la pollution et la santé publique. Le projet, qui promeut les transports collectifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle, est bien accueilli. Il est perçu comme une réponse attendue pour améliorer la mobilité et apaiser les tensions liées à la circulation, avec de grandes attentes de la population. Cette notion de désengorgement est particulièrement attendue sur la Rive Ouest du lac : les contributeurs citent spontanément cet axe, y compris les usagers occasionnels ou les plus éloignés de la RD 1508 en question. En effet, la rive Ouest du lac d'Annecy est particulièrement saturée en heure de pointe à partir de Saint-Jorioz en direction d'Annecy, faute d'autre itinéraire possible due à la géographie du secteur, entre lac et montagne.

« Pour emprunter principalement la rive ouest du lac entre Doussard et Annecy, la circulation y est saturée pratiquement quotidiennement toute l'année. En période estivale, c'est carrément l'enfer. »

Contribution par mail

« Il en va de notre responsabilité d'agir et vite pour diminuer le nombre de voitures qui traversent l'agglomération. »

Plateforme en ligne

Une meilleure connexion à la gare d'Annecy, aux hôpitaux, aux universités, aux pôles d'emploi et aux services. Les professionnels de santé et les habitants insistent sur la nécessité de desservir le Centre Hospitalier Annecy Genevois aujourd'hui difficile d'accès quel que soit son mode de transport.

« Ce projet va permettre à de nombreux habitants des zones rurales d'avoir un accès plus rapide aux services de base, comme les hôpitaux et les écoles. »

Plateforme en ligne

La dimension « site propre » est particulièrement plébiscitée dans les contributions pour plusieurs raisons liées à l'efficacité, la fluidité et la durabilité des infrastructures de transport. L'une des principales attentes vis-à-vis du site propre est la possibilité de garantir un service régulier, sans être impacté par le trafic routier. Cela permettrait de réduire les temps de trajet et d'assurer une meilleure ponctualité, critères essentiels pour attirer les usagers vers les transports en commun et ainsi favoriser le report modal.

« Il faut mettre en place un moyen de transport qui ne soit pas soumis au trafic et donc en dehors du flux de la circulation. »

Plateforme en ligne

Un projet attendu depuis trop longtemps

Les débats ont mis en lumière à plusieurs reprises, une attente forte de la population pour voir un projet concrétiser réellement, notamment suite à l'abandon du projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy (LOLA) en 2020, qui proposait la réalisation d'un tunnel routier (jugé obsolète au regard des attentes en matière de réduction de GES), ainsi qu'un projet de BHNS pour relier la rive ouest à Annecy. Les habitants attendent une alternative qui améliorera leur quotidien, réduira les embouteillages et favorisera les déplacements durables depuis plusieurs années déjà.

« Je suis très heureux d'apprendre que l'agglomération d'Annecy envisage enfin la mise en place d'un réseau de transports en commun ! En effet les questions de mobilités ont été totalement occultées ces 30 dernières années »

Plateforme en ligne

Un projet qui permettrait de « retrouver » son lac : notamment pour les habitants qui s'en sentent éloignés en particulier lors des saisons touristiques au cours desquelles des pointes de congestions sont enregistrées, avec de fortes difficultés de stationnement. Sur les kiosques mobiles en particulier, les usagers et habitants ont fait remonter leurs difficultés systématiques à rejoindre le centre d'Annecy et « ses atouts », et s'en détournent progressivement.

« Pouvoir revenir profiter du bord du lac, ça me donne envie, ça fait plusieurs années que je n'y vais plus à cause des bouchons »

Plateforme en ligne



III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

APPROFONDIR LES ÉTUDES ET LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Réduction des émissions de gaz à effet de serre et report modal : une priorité environnementale partagée, des leviers de mise en œuvre controversés sur la rive Ouest

L'une des priorités du Grand Annecy est de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 45 % d'ici 2030, un objectif ambitieux mais aligné avec les engagements climatiques nationaux et européens. **La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le Grand Annecy est intégrée aux objectifs du Plan Climat, et passe par de multiples politiques publiques complémentaires**, notamment en développant un réseau de transport performant et moins polluant. L'attrait du Réseau Haute Mobilité repose en effet sur sa capacité à offrir un service de transport plus fiable et confortable que les systèmes de bus traditionnels, à travers le site propre intégral, et donc à encourager le report modal vers ce réseau. Cela contribuera *in fine* à une réduction de la part des émissions de GES. Atteindre cet objectif implique de drastiquement diminuer l'usage de la voiture individuelle, actuellement responsable d'une part importante des émissions polluantes. Ce constat et ces objectifs ont été largement partagés par les différentes parties prenantes lors de la concertation sur le projet.

« Ce projet de territoire est majeur pour la qualité de vie du bassin annécien, car il n'est plus possible que les déplacements en voiture individuelle continuent de congestionner notre territoire. »

Contribution par mail

Néanmoins, plusieurs associations ont exprimé durant toute la concertation, et à travers toutes les modalités d'expression disponibles, des incertitudes quant à la capacité actuelle du projet à atteindre les objectifs de limitation des gaz à effet de serre (GES) porté par l'agglomération. Le débat s'est orienté essentiellement autour du choix de mode de transport (BHNS ou tramway) à privilégier, au regard de leurs capacités effectives à permettre un report modal suffisamment impactant. Il a également porté sur les gains de réduction des GES attendus, jugés insuffisamment détaillés à ce stade au regard des coûts prévisionnels du projet.

Par exemple, l'association France Nature Environnement Haute-Savoie (FNE) du Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien insiste sur le fait que **« seuls des moyens de transport attractifs et fortement décarbonés permettront un réel changement »**. Pour certaines associations, le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) prévu sur l'axe 1 et la rive Ouest du Lac, n'offrirait pas les leviers nécessaires pour provoquer une transformation profonde des modes de déplacement dans l'agglomération. Ils opposent au BHNS le tramway, qu'ils jugent plus durable, plus efficace et plus attractif, pour des coûts qu'ils estiment relativement similaires à condition, qu'en rive ouest, le transport emprunte la voie verte existante du Lac d'Annecy.

Le tramway a été régulièrement mis en avant par plusieurs associations comme la solution idéale pour maximiser le report modal. Il aurait un impact bien plus significatif sur la réduction des émissions de GES que le BHNS, avec un potentiel de réduction trois fois supérieur. Leur analyse repose sur le fait que le tramway peut transporter un plus grand nombre de passagers, qu'il semble plus fiable et plus confortable, qu'il a une durée de vie et une capacité d'évolution plus importante et qu'il est perçu comme plus attractif par les usagers potentiels. Ces associations estiment que le tram pourrait inciter beaucoup plus de personnes à abandonner leur voiture au profit des transports en commun, et que cela est nécessaire pour atteindre l'objectif 10% de part modale pour les transports collectifs envisagé dans le PDM à l'horizon 2030, un chiffre qui reste toutefois insuffisant selon eux pour répondre aux ambitions climatiques du territoire.

Bien que le BHNS soit souvent présenté comme une solution plus rapide à mettre en œuvre et moins coûteuse que le tramway, il fait ainsi l'objet de critiques de la part de nombreuses associations. Tram 2 Savoies, par exemple, estime que le BHNS ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de long terme en matière de réduction des

émissions de GES, en raison de ses capacités à transporter un nombre élevé de passagers, moins important que le tramway ou le tram-train. Ils considèrent que, malgré son intérêt à court terme, le BHNS pourrait rapidement se retrouver saturé et ne pas provoquer le report modal attendu. Par ailleurs, l'alternative défendue de cette association, d'un tram-train entre Albertville et Annecy sur les anciennes voies ferrées (aujourd'hui voie verte), repose sur l'idée d'un projet express entre ces deux collectivités. Cette vision est différente de la desserte fine des territoires de la Rive-Ouest que souhaite développer le Grand Annecy à travers le Réseau Haute Mobilité, en lien avec le renforcement et la sécurisation des continuités cyclables.

Pour autant, la question du mode au regard des objectifs affichés de report modal et de réduction des GES s'est concentrée uniquement sur l'axe 1 et sa branche rive Ouest.

Le débat sur le choix du mode de transport, qu'il s'agisse du BHNS ou du tramway, a été principalement alimenté par certaines associations et collectifs de citoyens et notamment lors des rencontres organisées sur la rive Ouest (atelier, réunion publique) et lors du forum « alternatives et enjeux ».

Lors des autres modalités de concertation, comme les ateliers participatifs ou les rencontres au kiosque mobile, ce débat sur le mode de transport est resté marginal, les discussions portant davantage sur l'accessibilité, la performance projet, les fréquences et temps de parcours, les traversées piétonnes et cyclables, les stations, les terminus, la tarification des transports ou encore la fluidité des trajets.

Les incertitudes et remises en question pointées essentiellement par des associations ont reposé sur le fait que le Grand Annecy n'avait pas présenté, à ce stade du projet, d'objectifs chiffrés suffisamment détaillés en matière de réduction des GES et de report modal sur les axes du projet, et en particulier sur la rive Ouest.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le projet Réseau Haute Mobilité est l'une des réponses concrètes aux enjeux de mobilité et d'environnement auxquels le territoire doit faire face. Il répond à l'ambition de réduire l'impact environnemental du territoire, tout en améliorant la qualité de vie de ses habitants. **Il est complémentaire de l'ensemble des politiques publiques de mobilité mises en œuvre par l'Agglomération du Grand Annecy et les autres institutions en charge des mobilités.** En effet, le Réseau Haute Mobilité, ne peut à lui seul, permettre d'atteindre la totalité des objectifs de réduction des GES. Ainsi, les schémas directeurs et documents d'orientations cadres d'aménagement et de mobilité favorisent la mise en œuvre d'actions concrètes pour accompagner au changement et l'atteinte de ces objectifs. Ils concernent le réseau de transport collectif, mais également le stationnement, la politique cyclable, les mesures d'accompagnement au changement, etc. Ces actions sont détaillées en page 70 du présent dossier, en réponse à la demande de précision n°4 du bilan des garants.

Les élus de l'agglomération ont voté en janvier 2022, le principe de réalisation d'un système de transport collectif performant et en site propre, c'est-à-dire qui permette de séparer le transport du trafic routier en lui réservant une voie. L'Agglomération a souhaité aller plus loin, en proposant de développer ce site propre sur l'intégralité des axes traversés (transport collectif en site propre intégral).

Grâce à ce site propre intégral, les temps de parcours seront réduits et garantis, rendant ainsi les transports collectifs beaucoup plus compétitifs face à la voiture individuelle.

Cette composante du projet est un levier pour favoriser un report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif et faire augmenter la part modale des transports de l'Agglomération.

Quelle différence entre part modale et report modal ?

La part modale représente le nombre de déplacements effectués avec un mode de transport par rapport à l'ensemble des déplacements d'un territoire. Le Plan de Mobilité (PDM) du Grand Annecy fixe l'objectif de passer de 6.5 % à 10 % de part modale de transport collectif à l'horizon 2030, ce qui permettrait de réduire le nombre de voitures sur les routes et ainsi de diminuer les émissions de GES liées à la circulation automobile.

Le Réseau Haute Mobilité est un des outils pour faire augmenter cette part modale, sans pour autant y répondre à lui seul (étant entendu que tous les besoins de déplacements à l'échelle de l'Agglomération ne pourront être couverts par le Réseau Haute Mobilité).

Le transfert modal ou report modal désigne le report d'une partie des déplacements d'un mode de transport vers un autre mode (exemple : de la voiture vers le vélo). Ainsi lorsque l'on construit un projet de transport collectif, on évalue le report modal possible des usagers voitures vers le transport collectif, c'est-à-dire le nombre de gens qui changeront d'habitude et prendront le transport en commun au lieu de leur voiture pour faire le trajet.

Les simulations actuelles montrent qu'en adoptant le réseau de transport en site propre, **environ 10 000 trajets quotidiens actuellement effectués en voiture seront transférés vers le Réseau Haute Mobilité (report modal)**. Le Grand Annecy considère que ces estimations feront augmenter la part modale des transports de 6,5% à 8% à l'échelle des déplacements de tout le bassin de mobilité (tout le territoire du Grand Annecy et plusieurs zones limitrophes). En plus des avantages en termes de réduction du trafic, cela représente des réductions significatives d'émissions de CO₂, qui seront davantage étudiées et précisées dans le cadre des étapes réglementaires du projet (bilan carbone à produire dans le cadre de l'étude d'impact). Le Grand Annecy entend le besoin de clarification de ces données et y répondra en temps voulu.

Concernant le mode de transport retenu sur la rive Ouest, l'Agglomération du Grand Annecy tient à réaffirmer sa position et son choix, conformément aux attentes des élus de l'agglomération exprimé en janvier 2022, mais aussi aux attentes des habitants, associations et élus de la rive Ouest qui se sont exprimés lors des débats.

Sur la Rive Ouest du lac d'Annecy, les communes concernées (Sévrier, Saint-Jorioz, Duingt) comptent environ 12 000 habitants. En dépit de la croissance démographique prévue, cette zone reste relativement peu dense comparée à d'autres parties de l'agglomération. Les ambitions pour cette partie du territoire du Grand Annecy portent davantage sur la limitation du développement urbain et démographique et la préservation des espaces naturels. Or, le tramway est un mode de transport lourd, adapté aux secteurs à forte densité de population où la fréquentation est plus importante.

Le BHNS, de son côté, offre une capacité de transport suffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs de cette partie du territoire. Selon les projections des études pré-opérationnelles, la fréquentation attendue sur cette branche est estimée entre 7 000 et 8 000 voyageurs par jour, y compris en tenant compte des usagers en provenance du territoire voisin, la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy. Un tramway aurait une capacité largement excédentaire par rapport à la demande réelle, ce qui aurait entraîné un gaspillage de ressources. Le BHNS est une solution plus rapide et moins coûteuse à mettre en place sur la Rive Ouest.

En effet, les infrastructures nécessaires pour mettre en œuvre un tramway sont plus lourdes, complexes et coûteuses.

Le coût estimé pour un BHNS sur la Rive Ouest est d'environ 160 millions d'euros, tandis que l'installation d'un tramway sur ce même axe aurait nécessité un investissement bien plus élevé (jusqu'à 260 millions d'euros si l'on applique le ratio de 26M€/km retenu à ce stade des études.). Cette différence s'explique par les travaux d'infrastructure supplémentaires nécessaires pour accueillir un tramway (voie ferrée, ligne aérienne).

Le Grand Annecy a fixé des objectifs ambitieux en matière de report modal, mais il est essentiel de s'assurer que chaque infrastructure soit dimensionnée de manière à répondre de façon réaliste aux besoins du territoire. Sur la Rive Ouest, les études actuelles montrent qu'un report modal de 10 000 déplacements journaliers actuellement réalisés en voiture vers le BHNS est réaliste à court terme.

Ce chiffre correspond au potentiel réel de la zone en termes de capacité d'attraction des transports en commun, compte tenu des caractéristiques de la population et de la fréquentation attendue. **Il est donc cohérent d'opter pour une solution comme le BHNS, qui permet de répondre à cette demande tout en respectant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

Le Grand Annecy poursuivra le travail d'information et de dialogue auprès des différents acteurs du territoire, et notamment des associations pour favoriser l'émergence des meilleures solutions pour le projet et le territoire.



EN SYNTHÈSE !

Le consensus sur la nécessité d'offrir à l'agglomération d'Annecy un système de transport collectif ambitieux de type TCSP intégral est clair. L'objectif d'un site propre intégral est partagé également. Les principaux débats discordants sont portés par un public associatif très engagé et présent en concertation, questionnant le choix du mode et du tracé en BHNS sur la rive Ouest du lac, jugé pas assez ambitieux en matière de lutte contre les GES et de potentiel de report modal. Les débats ont été souvent techniques, études contre études. Le Grand Annecy a complété le dossier de concertation d'une note pédagogique afin d'explicitier ses éléments d'étude. Ces débats n'ont guère été repris par le grand public qui s'est peu exprimé sur le mode, et largement plus sur la nécessité de faire du site propre sans tarder.

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS



EN SYNTHÈSE !

Les échanges avec les habitants au cours des rencontres de la maison mobile ont fait ressortir des représentations et positions différentes sur les deux modes, en dehors de considérations très techniques. Il est à noter qu'il ressort de ces échanges un besoin prioritaire porté sur un mode de transport efficace, performant, sécurisé et simple d'utilisation, le plus souvent indépendamment du fait qu'il s'agisse d'un tramway ou d'un BHNS.

Focus sur les imaginaires et perceptions du tramway et du BHNS, issu des entretiens menés en partenariat avec l'Agence Ecomobilité avec des habitants et usagers du Grand Annecy lors des 15 rencontres de la maison mobile du projet.

Au-delà des arguments factuels et techniques que sont les questions de coûts et capacité d'emport, plusieurs **représentations mentales entre le BHNS et le tramway** ont été identifiées à travers les échanges qualitatifs effectués avec les habitants lors des permanences de la maison mobile.

Ces expressions de la perception des différents modes de transport offrent une lecture différente: celle de la parole spontanée d'habitants et d'usagers qui ne se sont pas déplacés aux rencontres de la concertation :

Ces perceptions varient en fonction des profils des participants, leurs habitudes de mobilité, de leurs priorités mais également de leur niveau de représentation de ces deux modes de transport. Le Bus à Haut Niveau de Service a été, la plupart du temps, perçu en première approche comme un bus classique, alors que le tramway est plus connu et bénéficie d'une image plus valorisante. La perception de ces deux modes comme pouvant offrir le même niveau de service n'était pas admise d'emblée. Les équipes présentes ont pu présenter les deux modes et montrer qu'ils peuvent offrir le même niveau de service.

Synthèse des imaginaires recensés autour des deux modes lors des rencontres avec la maison mobile du projet :

EN FAVEUR DU BHNS	EN FAVEUR DU TRAMWAY
Pas de tramway souhaité car « <i>le tram c'est pour les grosses villes</i> » : appréhension qu'Annecy perde son côté « <i>cosy</i> », « <i>à taille humaine</i> »	Confort de route inégalé dans un tramway (même si le BHNS est un bus avec plus de confort qu'un bus classique) « <i>C'est un voyage, une vraie expérience les enfants adorent</i> », « <i>c'est plus souple</i> », « <i>on voit mieux l'extérieur</i> », « <i>il y a moins d'à-coups, c'est plus sécurisant</i> »
Sentiment que le tramway a un impact paysager et de chantier plus important que le bus: « <i>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 !</i> »	Représentation sociale: une expérience plus valorisante (profils davantage cadres)
Sentiment que le tramway aura un impact sonore plus important (pour les riverains, notamment Avenue de Genève) dû au système de rails	Sentiment que la voirie BHNS sera plus « goudronnée » que la voirie tramway (perte de végétalisation, difficulté à maintenir la végétalisation au sol, etc.)
Sentiment que le BHNS sera plus facile à mettre en œuvre et moins coûteux pour les habitants du Grand Annecy	Sentiment que l'horaire sera plus respecté (vitesse linéaire, pas de partage possible des voiries)

PÉRIMÈTRE DU PROJET ET CONNEXIONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Plusieurs contributions à la concertation ont porté directement ou indirectement sur le périmètre du projet, jugé pour beaucoup de participants comme limité par rapport aux enjeux de mobilité à l'échelle du grand bassin annécien. En particulier, lors de la concertation, les enjeux soulevés par les participants incluaient à la fois des déplacements quotidiens pour les travailleurs pendulaires (notamment vers Thônes, Faverges, ou Rumilly), ainsi que des enjeux touristiques, plus ponctuels, reliant les Aravis, la Tarentaise, ou les rives du Lac d'Annecy. De plus, les questions d'infrastructures, comme la connexion future via une ligne ferroviaire entre Aix-les-Bains et La Roche-sur-Foron en passant par Annecy, ont également été mises en avant.

Ainsi, les débats sur les terminus ont souvent été riches, et plutôt non conflictuels entre les contributeurs souhaitant que le projet avance vite sur les bases posées (principalement ceux habitant dans le Grand Annecy), et ceux qui exprimaient la nécessité de bien prendre en compte leurs enjeux d'accès rapide au Grand Annecy, quitte à reposer la question de l'extension dès à présent hors des limites du Grand Annecy (par une réflexion immédiate sur les extensions, ou en évoquant d'autres projets annexes, concurrents ou complémentaires au projet de Réseau Haute Mobilité).

« Serait-il possible d'élever le débat en dépassant les notions de communes, de départements et de régions ? Pourquoi ne pas utiliser toutes les anciennes voies ferrées de l'époque ? »

Question orale, réunion publique de Pringy du 21 mai 2024

Dans les débats, les questions de compétences et collaborations territoriales en matière de mobilité ont souvent été pointées, avec parfois des incompréhensions sur les échelles d'action et le « *mille-feuille institutionnel* » qui desservirait l'émergence d'un projet plus global. Pour un certain nombre d'habitants rencontrés vivant en dehors des limites du Grand Annecy, mais qui se déplacent régulièrement, si ce n'est tous les jours sur le territoire, cette notion de compétence et de capacité à agir des différentes collectivités est difficilement compréhensible.

En effet, l'Agglomération Grand Annecy est Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) sur son territoire uniquement et ne peut agir réglementairement que sur celui-ci. Les moyens avec lesquels elle agit dans le cadre de cette compétence sont en majorité issus des impôts de ses habitants et entreprises. Le Réseau Haute Mobilité propose, au regard des besoins de mobilité identifiés et de ses compétences des terminus parfois situés en limite de son territoire (à Duingt, Pringy et Epagny Metz-Tessy).

Sur l'axe 1 en particulier, le périmètre de projet a été particulièrement questionné par quelques contributeurs, en particulier représentants d'associations mais aussi collectivités extérieures, qui plaident pour un prolongement du projet au-delà de Duingt, vers Doussard et Faverges, voire jusqu'à Albertville. La commune de Lathuile, par exemple, souligne que de nombreux habitants travaillent quotidiennement à Annecy et se trouvent largement dépendants de la voiture faute de solutions de transport en commun structurantes. De même, l'association Pays de Faverges Environnement (PFE) déplore que la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy (CCSLA) ne soit pas suffisamment prise en compte dans le projet, alors que ses habitants contribuent de manière significative à la congestion sur les routes menant à Annecy.

Pour ces contributeurs, un prolongement de l'axe 1 permettrait de capter une part importante du trafic automobile qui vient de ces territoires périphériques, améliorant ainsi non seulement la mobilité des habitants de ces zones, mais aussi la situation dans l'agglomération d'Annecy.

En contrepoint, l'urgence et la nécessité de mettre en œuvre le projet sont fortement portées dans les registres par les élus de Duingt et Sevrier, qui craignent un retard lié à un hypothétique prolongement.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

La réponse aux besoins de mobilité offerte par le projet Réseau Haute Mobilité, est étudiée à l'échelle du Grand Annecy mais également au-delà, de façon conforme aux documents cadre d'orientation à l'échelle du bassin de vie. **Le Grand Annecy n'est pas un territoire isolé. Bien que le projet actuel de Réseau Haute Mobilité se situe sur le territoire de l'agglomération, des connexions aux territoires voisins existent déjà grâce au réseau de bus interurbains, aux lignes TER et aux axes routiers. Par exemple, la gare d'Annecy sert déjà de nœud intermodal majeur, permettant de relier les trajets internes du Grand Annecy à des destinations régionales plus lointaines (comme Chambéry, Genève ou Lyon).**

Le projet de Réseau Haute Mobilité va venir **renforcer ces connexions**, en facilitant l'accès aux grands pôles d'échange, comme la gare d'Annecy, où les usagers pourront combiner différents modes de transport (tramway, BHNS, bus régionaux, TER). Cela améliorera les flux entre le Grand Annecy et les territoires voisins sans nécessiter une extension immédiate des infrastructures du TCSPi au-delà des frontières administratives.

Le projet est conçu avec une **flexibilité** qui permet d'envisager des extensions futures vers les territoires voisins. Même si, à court terme, le projet se concentre sur le Grand Annecy, les infrastructures prévues, comme les **pôles d'échanges multimodaux**, pourront être connectées à des réseaux externes au fur et à mesure que les besoins de mobilité interterritoriaux se feront sentir et que des accords institutionnels seront mis en place car le Grand Annecy n'est pas compétent en dehors de ses limites administratives.

Il est tout à fait envisageable qu'à l'avenir, l'articulation du projet de réseau à haute mobilité avec d'autres réseaux de transport collectifs des partenaires puisse être étudiée pour **mieux desservir les collectivités voisines et faciliter les déplacements entre les territoires.**

L'amélioration de la mobilité au sein du Grand Annecy aura un **effet d'entraînement positif** sur les territoires voisins, en réduisant la congestion dans les zones stratégiques et en facilitant les connexions. La priorité, aujourd'hui, est de renforcer les infrastructures au sein de l'agglomération afin de mieux absorber les flux provenant de l'extérieur et d'offrir des solutions de rabattement efficaces vers les transports collectifs du Grand Annecy.

Le Grand Annecy continuera d'être à l'écoute des besoins des territoires et poursuivra le travail partenarial et de coordination mené avec les différentes parties prenantes pour faire évoluer le projet en répondant aux besoins des territoires.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET D'INSERTION DU RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ

LE SITE PROPRE INTÉGRAL COMME AU CŒUR DE LA RÉUSSITE DU PROJET

Le site propre intégral est une condition indispensable pour garantir la compétitivité des transports en commun face à la voiture individuelle, tout en assurant des temps de parcours fiables et attractifs. De nombreuses contributions citoyennes soulignent l'importance de ce dispositif pour limiter les embouteillages et encourager un changement de mode de transport. En effet, comme l'indique un participant :

« Il me semble que seul un moyen de transport en site propre sur la RD 1508 permettra à la fois de désengorger l'axe routier et de garantir des temps de trajets fixes »

Plateforme en ligne

La congestion actuelle sur certains axes clés, comme la RD1508, accentue la nécessité d'un réseau en site propre. Sans cela, les transports en commun seraient aussi vulnérables aux ralentissements dus aux bouchons, ce qui dissuaderait les usagers potentiels de laisser leur voiture.

Le site propre intégral permet également d'assurer des fréquences de passage plus régulières, ce qui est crucial pour rendre les transports en commun plus attractifs.

Cette approche structurelle réduit le temps de trajet en transports en commun, le rendant plus compétitif face à la voiture individuelle, un point central dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de vie dans l'agglomération du Grand Annecy.

L'INTERMODALITÉ ET LE PARTAGE DES MODES COMME PILIERS ESSENTIELS DU PROJET

L'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de déplacement de manière complémentaire, a été l'un des points centraux des échanges. Elle est comprise de façon consensuelle comme facteur déterminant de réussite du report modal, qui vise à encourager le plus grand nombre d'usagers à passer de la voiture individuelle aux transports collectifs.

Les contributeurs ont insisté sur le souhait que le projet ne se limite pas à la création de lignes de transport en site propre intégral, mais qu'il intègre une approche globale visant à faciliter les connexions entre les différents modes de transport tels que les bus, les vélos, les voitures, ainsi que les trains.

Faciliter les connexions entre les différents modes de transport

Le rôle des pôles d'échanges multimodaux (PEM) est essentiel pour faciliter les transitions entre les modes de transport. Le Grand Annecy a lancé en partenariat avec les territoires voisins et le Département, un schéma

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

directeur des PEM global, dont 6 sont situés à des points stratégiques pour le Réseau Haute Mobilité comme à Pringy, Cap Periaz et Duingt. Ils sont pensés comme des carrefours de mobilité où les usagers peuvent facilement passer d'un mode de transport à un autre sans temps d'attente excessif ni rupture de charge.

Lors des rencontres de la concertation et sur la plateforme en ligne, les participants ont insisté sur l'importance de la fonction de parking relais des PEM pour qu'ils soient sécurisés et suffisamment capacitaires de manière à inciter les usagers à y laisser leur voiture avant d'emprunter le Réseau Haute Mobilité. Ils insistent également sur la nécessité que ces parkings soient gratuits ou peu coûteux pour encourager leur utilisation.

Les services associés au PEM et relatifs au vélo ont également été particulièrement sollicités dans le cadre de la concertation.

Le succès du projet repose aussi, à la lecture des contributions, sur la qualité de ces infrastructures et sur une bonne articulation entre elles pour limiter les ruptures de charge entre les modes de transport.

« Si l'abonnement mensuel au Réseau Haute Mobilité coûte moins cher qu'un plein d'essence, et inclut le stationnement au PEM alors beaucoup de gens passeront au transport en commun. »

Plateforme en ligne

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

La mise en place de **pôles d'échanges multimodaux** (PEM) afin de favoriser l'intermodalité et la connexion du projet aux territoires voisins et l'un des leviers de réussite du projet pointé lors de la concertation. Ces pôles seront des points stratégiques où différents modes de transport convergeront. L'objectif est de faciliter et fluidifier les correspondances entre les différents modes de transport, de manière à ce que les usagers puissent facilement passer d'un moyen de transport à un autre sans perte de temps ni de confort.

Les études en cours sur les PEM intègrent le projet Réseau Haute Mobilité en interface direct de ceux-ci pour 4 d'entre eux (Pré-Billy à Pringy, les Glaisins, Sevrier et Duingt). **Le Grand Annecy souhaite faire en sorte que les PEM en projet répondent au mieux aux besoins exprimés, et sera attentif à ce que leur appropriation soit la plus forte possible à toutes les phases de leur réalisation, en tenant compte des avis exprimés lors de la concertation préalable sur le Réseau Haute Mobilité**

Articuler le Réseau Haute Mobilité avec le réseau actuel et connecter les quartiers du Grand Annecy entre eux

Quelques usagers, toutes modalités de recueil de contributions confondues, ont exprimé une crainte que la mise en place du Réseau Haute Mobilité entraîne des ruptures dans la continuité des services entre le futur réseau et le réseau actuel.

Ils s'interrogent sur la manière dont le futur réseau va coexister avec les réseaux de transport actuels, notamment les lignes SIBRA et les lignes régionales comme les cars TER ou les cars vers Genève. L'articulation du Réseau Haute Mobilité avec les transports régionaux est particulièrement importante pour les déplacements pendulaires entre Annecy et ses environs. Des usagers se demandent si les bus interurbains pourront bénéficier du réseau en site propre.

Plusieurs contributeurs estiment qu'une des principales barrières au report modal est la discontinuité dans les correspondances. Si les différents modes de transport ne sont pas bien articulés entre eux, les temps de trajet global risqueraient d'augmenter, rendant les transports en commun moins attractifs que la voiture individuelle.

« La fluidité de l'accès à la gare routière sera-t-elle améliorée ? »

Plateforme en ligne

Une autre demande des contributeurs concerne l'accessibilité pour les personnes vivant dans des zones mal desservies actuellement. Ils estiment que connecter le futur Réseau Haute Mobilité avec le réseau actuel permettrait d'offrir une meilleure couverture territoriale. En reliant les deux réseaux, les usagers pourraient facilement accéder à d'autres modes de transport.

« Le TCSPi pourrait être l'occasion d'améliorer l'accessibilité de ces zones en les connectant au réseau principal. »

Maison mobile du projet

Les PEM sont actuellement conçus comme des infrastructures où les automobilistes peuvent laisser leur véhicule pour ensuite prendre les transports en commun. Toutefois, certains usagers demandent un changement de perspective : plutôt que de voir ces pôles uniquement comme des points de départ vers le centre, ils pourraient être reliés entre eux pour faciliter les déplacements périphériques. Cette approche a été soulevée par des participants comme solution pour permettre de réduire la congestion aux entrées d'Annecy où les flux de véhicules convergent et pour élargir les possibilités de déplacement pour ceux qui vivent ou travaillent en dehors du centre.

En favorisant un réseau secondaire tangential, les trajets entre les différentes zones de l'agglomération seraient facilités, sans obliger les usagers à transiter par le centre.

Les participants de l'atelier de Pringy ont souligné l'importance de connecter les zones résidentielles et d'activité d'Argonay et des Glaisins depuis le secteur de la gare de Pringy.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

L'articulation entre le futur Réseau Haute Mobilité et le réseau actuel de transports en commun est un aspect crucial pour assurer la cohérence, l'efficacité et l'accessibilité du système de mobilité dans l'agglomération d'Annecy.

Le futur Réseau Haute Mobilité sera structuré en lignes de transport en site propre intégral, qui constitueront l'épine dorsale du système de transports collectif. Ces lignes auront pour vocation de couvrir les principaux axes de déplacement, notamment les trajets pendulaires (domicile-travail) et les déplacements à forte fréquentation.

Cependant, ces lignes seront complétées par le réseau de bus actuel, qui continuera à jouer un rôle essentiel dans le maillage fin du territoire. Les bus continueront de desservir les zones moins denses, les quartiers périphériques, et les communes qui ne seront pas directement connectées aux lignes du Réseau Haute Mobilité.

Le réseau actuel de bus, exploité par la **SIBRA**, va être réorganisé en profondeur. Les objectifs sont les suivants:

- **Optimiser les lignes secondaires** pour qu'elles jouent pleinement leur rôle de rabattement vers les stations du Réseau Haute Mobilité.
- **Augmenter la fréquence** de certaines lignes pour mieux s'adapter aux nouvelles habitudes de mobilité, notamment en lien avec les pôles d'échange.
- **Adapter les parcours** pour éviter la redondance avec les nouvelles lignes de BHNS ou de tramway, tout en maintenant une desserte fine dans les zones éloignées du réseau en site propre.

Cela signifie que certaines lignes de bus actuelles, qui pourraient faire doublon avec le futur réseau, seront repensées ou réorientées pour assurer des connexions efficaces vers les hubs du Réseau Haute Mobilité.

Par exemple, la ligne 2, actuellement très fréquentée et couvrant un axe dense, pourrait voir une partie de son tracé s'adapter pour se connecter aux futures infrastructures de l'axe 2.

Un des principaux avantages de cette articulation entre le futur réseau et le réseau actuel est la réduction des **temps de correspondance** et l'amélioration de la fluidité des déplacements. Avec un réseau en site propre, les tramways et BHNS bénéficieront de **temps de parcours réguliers**, non soumis aux aléas du trafic routier, ce qui garantira la ponctualité des correspondances avec les lignes de bus classiques.

De plus, les fréquences plus élevées des lignes structurantes du Réseau Haute Mobilité réduiront les temps d'attente, offrant ainsi **une expérience plus fluide et plus confortable** pour les usagers.

Le projet est conçu de manière à favoriser au maximum son utilisation par les habitants, son objectif étant de répondre à leurs besoins de mobilités. Pour cela, la localisation des stations sera réfléchie de manière à desservir au mieux les lieux d'intérêt de l'agglomération. Ces stations seront situées dans des zones très accessibles à la fois pour les habitants vivant à proximité, mais également pour ceux qui habitent les quartiers environnants, en privilégiant la proximité à des carrefours par exemple, car il s'agit de permettre leur accès à un maximum d'habitants. Les aménagements associés au Réseau Haute Mobilité seront conçus de manière à favoriser la bonne accessibilité à celui-ci: trottoirs bien dimensionnés, pistes cyclables continues et arceaux vélos à chaque station, accès PMR. Le projet doit constituer un lien entre les quartiers, proches et moins proches, et doit favoriser un maximum de perméabilité pour qu'aucun ne soit isolé. Si le Réseau Haute Mobilité représente la « colonne vertébrale » du futur réseau de transports en commun de l'agglomération, il sera accompagné d'un réseau de bus secondaire performant qui complétera la desserte de l'agglomération.

Les besoins de déplacement qui ne seraient pas couverts par le Réseau Haute Mobilité, le seront à travers la restructuration du réseau secondaire et l'articulation entre les différents projets de mobilité. Les réponses apportées dans le cadre de la poursuite des études feront l'objet d'une communication et d'un accompagnement de la population. Les réponses qui seront formulées sauront s'ajuster pour répondre au mieux aux besoins de mobilité du territoire.

Intégrer fortement les vélos dans la réflexion

Un autre aspect central de l'intermodalité ressorti lors des échanges concerne l'intégration des modes de déplacement doux tels que les vélos.

Plusieurs contributions ont insisté sur la nécessité de créer des infrastructures adaptées pour que les usagers puissent combiner vélo et transports en commun.

Cela inclut:

- La création de pistes cyclables et leur cohabitation avec le Réseau Haute Mobilité: ce sujet suscite un vif intérêt et plusieurs contributeurs insistent sur la nécessité de maintenir des pistes cyclables sécurisées et continues. Par exemple, l'atelier de Seynod a souligné l'importance de connecter le réseau de transport à des itinéraires cyclables le long des principaux axes de circulation afin de capter une population de cyclistes qui pourrait, à défaut, continuer à utiliser leur voiture pour des trajets plus longs.
- La possibilité d'embarquer le vélo dans le transport collectif. Cette recommandation a été plusieurs fois citée lors des échanges. Pour les participants, cela permettrait de renforcer l'intermodalité et de répondre au besoin exprimé de couvrir l'ensemble du trajet de l'usager facilement.
- Des services pour les cyclistes dans les PEM. Les participants ont exprimé le souhait d'avoir accès facilement à des parkings vélo, sécurisés et pratiques, à proximité des arrêts du réseau pour encourager l'usage combiné des deux modes de transport.

« Pourra-t-on embarquer son vélo dans le BHNS et/ou tram ? »

Dans une vision multimodale, il me semble que c'est une comparaison importante. »

Plateforme en ligne

RÉPONSE DU GRAND ANNEY :

Le futur Réseau Haute Mobilité s'inscrit dans une démarche globale de **mobilité multimodale**, où l'usage des modes doux (vélo, marche) sera largement encouragé. Les pôles d'échange et les stations du transport collectif seront équipés de consignes à **vélos sécurisés** et de **stations de vélos en libre-service**, facilitant ainsi la combinaison entre vélo et transports en commun.

De plus, le **développement des infrastructures cyclables** (pistes et voies cyclables) va de pair avec la mise en place du réseau en site propre, afin de garantir une continuité entre les différents modes de déplacement.

EN SYNTHÈSE !

Il y a un consensus fort et partagé par tous les participants aux débats sur le rôle fondamental de l'intermodalité pour la réussite du projet.

Le positionnement optimal des PEM, la capacité à articuler l'usage du vélo avec le projet ou la fluidité des correspondances sont autant de préoccupations directes des habitants. La réorganisation du réseau de bus SIBRA, rendue nécessaire par le projet, questionne beaucoup d'usagers qui sont en attente d'une desserte près de chez eux, et de compléments tangentiels au réseau radial proposé. L'absence de schéma de réorganisation des bus au stade de la concertation a généré des interrogations auxquelles le Grand Anney répondra dans le cadre des études ultérieures sur le projet.

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

UNE ATTENTE FORTE SUR L'INTÉGRATION URBAINE ET PAYSAGÈRE DU PROJET

L'intégration urbaine et paysagère a été de nombreuses fois abordée par les participants lors de la concertation sur le Réseau Haute Mobilité (TCSPi) du Grand Annecy.

Plusieurs contributions mettent en avant l'importance d'un projet qui respecte non seulement les besoins de mobilité, mais également l'environnement urbain et paysager. Ces attentes soulignent que la réussite du projet repose sur la capacité à minimiser les impacts visuels et à intégrer harmonieusement les infrastructures dans le cadre de vie existant.

Un point fort de consensus ressort concernant la manière dont le Réseau Haute Mobilité pourrait transformer les espaces urbains en intégrant des aménagements paysagers. Il est essentiel que les nouvelles infrastructures s'intègrent sans perturber l'équilibre paysager, notamment en ce qui concerne les arbres existants et les zones vertes.

Préservation des paysages naturels et agricoles

Le Grand Annecy s'inscrivant dans cadre naturel exceptionnel, il est essentiel pour les contributeurs que le Réseau Haute Mobilité s'intègre harmonieusement dans ce paysage. Ils insistent sur la nécessité de minimiser l'impact visuel, notamment dans les zones proches du lac et des montagnes, afin de ne pas altérer la beauté naturelle qui fait la renommée de la région.

« L'intégration paysagère de ce type d'équipement étant toujours problématique, il y a lieu de se poser ici (comme ailleurs) la question de l'insertion harmonieuse de ce type d'équipement dans ce secteur qui fait la transition entre espace rural [...] et espace urbanisé. »

Réunion publique à Seynod

Plusieurs participants, notamment des associations, ont insisté sur l'importance que les espaces remarquables et naturels soient préservés, tels que le Marais de l'Enfer sur la rive Ouest, ou des parcelles agricoles. Certaines contributions soulignent en effet des inquiétudes face à la cohabitation du projet avec les activités agricoles, notamment à Annecy-le-Vieux :

« La présence d'exploitations agricoles avec des circulations d'engins régulières sur le tracé proposé du BHNS inquiète quant à la pérennité de l'activité agricole du secteur ».

Atelier de Annecy-le-Vieux

Végétalisation et préservation des arbres existants

Les contributeurs soulignent l'importance pour eux de conserver les arbres existants le long des voies et d'introduire davantage de végétation pour adoucir l'impact des infrastructures de transport. Ils estiment que la végétalisation peut non seulement améliorer l'esthétique du projet, mais aussi jouer un rôle écologique, en contribuant à la biodiversité locale.

« Les arbres existants doivent absolument être conservés »

Plateforme en ligne

Concernant le mode BHNS, plusieurs participants ont exprimé des inquiétudes sur l'aspect minéral des voiries, sans réelle possibilité d'enherbement, ce que proposerait le tramway.

« Le tram demande moins d'espace que le bus (emprise moins large) et en zone urbaine où le foncier n'est pas toujours disponible, ou très cher, ce n'est pas négligeable. Il est possible d'engazonner l'emprise du tram et cela répond aux soucis croissants d'éviter l'imperméabilisation des sols. »

Plateforme en ligne

Les participants aux ateliers ont par ailleurs réclamé une végétalisation des axes de transport pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, notamment dans la zone de Sevrier où un équilibre entre mobilité et préservation de l'environnement naturel est primordial.

Minimisation de l'impact visuel des infrastructures

Selon les participants, la construction des infrastructures, doit être réalisée de manière à ne pas créer de ruptures visuelles trop importantes dans le paysage. Les contributeurs insistent sur l'intégration des nouveaux bâtiments et équipements, comme les PEM par exemple dans leur environnement immédiat, notamment dans les zones de transition entre espaces urbains et ruraux.

« L'intégration paysagère de ce type d'équipement [les PEM] peut être problématique. Il est essentiel que le projet prenne en compte la transition entre les espaces ruraux et les espaces urbanisés. »

Plusieurs contributeurs ont également manifesté leurs craintes quant à l'insertion paysagère d'un tramway avec des câbles d'alimentation aériens, qui risquerait de dénaturer l'esthétique des lieux historiques. Cela pourrait également perturber les perspectives visuelles et l'harmonie des espaces urbains.

« Le tramway avec ses câbles aériens pourrait dénaturer les sites historiques et perturber les perspectives visuelles, particulièrement dans les zones urbaines sensibles. »

Plateforme en ligne

Renforcer l'attractivité des zones urbaines par l'aménagement

L'articulation du projet avec l'aménagement urbain est aussi vue comme une opportunité d'améliorer la qualité de vie. Par exemple, l'aménagement du TCSPi sur des axes comme l'avenue d'Aix-les-Bains pourrait

« servir d'impulsion pour la reconfiguration urbaine de cette entrée de ville »

Plateforme en ligne

« Le projet sera réussi si l'on parvient à rendre le cadre de vie plus agréable »

Atelier de Pringy

De nombreux habitants considèrent que le projet doit être un catalyseur de développement, en particulier dans les quartiers en périphérie ou les zones à requalifier, afin de dynamiser ces secteurs et de créer des espaces plus agréables à vivre.

Optimisation de l'aménagement pour capter les flux piétons et cyclistes, les sécuriser et favoriser l'accessibilité du transport collectif

L'intégration paysagère va de pair avec l'optimisation des axes pour les piétons et les cyclistes. Une contribution rappelle que l'aménagement du Réseau Haute Mobilité doit aussi prévoir des aménagements transversaux afin de

« *canaliser les flux piétons vers le futur TCSPi et d'améliorer la connectivité entre les différentes zones* »

Plateforme en ligne

Cette vision d'un réseau intermodal plus accessible et inclusif est perçue comme un moyen d'optimiser les déplacements non motorisés, rendant les espaces publics plus vivables et attrayants, comme nous l'avons vu précédemment.

Plusieurs participants ont souligné l'importance cruciale de l'accessibilité dans le cadre du projet de transport collectif. Ils ont exprimé des préoccupations particulières concernant les besoins des personnes en situation de handicap, des familles avec de jeunes enfants et des personnes âgées. L'accessibilité doit être au cœur des aménagements, garantissant que tous les usagers, indépendamment de leurs capacités physiques ou de leur situation, puissent accéder facilement aux infrastructures de transport. Cela inclut des aménagements tels que des rampes, des espaces dédiés pour les poussettes et les fauteuils roulants, ainsi que des arrêts de transport situés à des distances raisonnables des lieux de vie et d'activité.

L'atelier d'Annecy Centre a également mis en avant l'importance d'aménager des trottoirs plus larges et de favoriser la cohabitation entre les différents modes de transport dans le centre-ville, notamment en créant des voies dédiées aux piétons et aux vélos pour sécuriser les déplacements.

La sécurisation des flux piétons est un enjeu majeur dans le cadre du projet d'aménagement du réseau de transport collectif. Plusieurs participants ont exprimé leurs préoccupations concernant la sécurité des piétons, notamment dans les zones à fort trafic et aux abords des arrêts de transport. Pour garantir une circulation piétonne sécurisée, il est essentiel d'intégrer des mesures telles que des passages piétons bien signalés, des trottoirs élargis et des zones de ralentissement pour les véhicules. De plus, l'éclairage public doit être optimisé afin d'assurer la visibilité des piétons, en particulier la nuit. L'aménagement de zones de rencontre, où les piétons ont la priorité, peut également contribuer à apaiser la circulation et à créer un environnement plus sûr.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le projet vise non seulement à améliorer la mobilité, mais aussi à contribuer à une meilleure qualité de vie en préservant les espaces verts et les zones naturelles. Le tracé des infrastructures a été pensé pour minimiser l'empreinte écologique et éviter des interventions lourdes dans des secteurs sensibles.

L'approche du projet vise également à intégrer les nouvelles infrastructures dans le cadre urbain de manière discrète et harmonieuse. Les pôles d'échange, les stations et les autres infrastructures seront conçus avec une attention particulière quant à leur emplacement et à leur impact visuel. L'objectif est d'éviter de créer des ruptures architecturales et paysagères majeures, notamment dans des zones denses ou historiques.

Par exemple, les stations de BHNS et de tramway seront insérées dans les quartiers de manière à respecter les proportions et les formes urbaines existantes. Cela est essentiel dans des zones où l'architecture locale est très identitaire, comme le centre d'Annecy ou les communes environnantes

EN SYNTHÈSE !

Il ressort de la concertation un consensus fort de tous les acteurs sur l'opportunité que présente le Réseau Haute Mobilité pour améliorer le maillage urbain et l'espace public par une végétalisation, un apaisement (vélos, piétons, moins de voitures...) des espaces, un embellissement général de la ville. Les quelques questionnements ou points de dissensus portent ponctuellement sur des interrogations plus liées aux doutes sur la faisabilité, et des impacts non identifiés sur certaines fonctionnalités urbaines à caractère aussi environnemental comme le maintien des circulations liées à l'activité agricole. En creux, la quasi-absence d'oppositions sur les orientations en matière d'intégration urbaine montre la force du soutien à cette dimension du projet.

LES ENSEIGNEMENTS SUR LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET POUR LES PARTICIPANTS

Les participants à la concertation ont pu proposer, lors des rencontres avec la maison mobile et des réflexions collectives lors des ateliers, les conditions de réussite du projet. La question adressée était : quelles sont les conditions à rassembler pour embarquer le plus de monde possible ? Nous avons synthétisé les réponses, enrichies des contributions libres de la plateforme en ligne, des cahiers d'acteurs, des registres papiers et électroniques.

UNE CADENCE PERFORMANTE ET DES HORAIRES FIABLES

Les usagers, en particulier les actifs, expriment une forte demande pour des bus avec une fréquence élevée, notamment pendant les heures de pointe. L'attente générale est un passage toutes les 10 à 12 minutes maximum en semaine, afin de garantir une fiabilité qui rivalise avec l'usage de la voiture. Cette demande est particulièrement importante pour les trajets domicile-travail et les déplacements des scolaires qui convergent vers le centre de l'agglomération. La régularité et la ponctualité des transports sont perçues comme les deux conditions essentielles pour réduire l'usage de la voiture selon les participants qui ont un profil plutôt actif ou en études, voire usagers occasionnels des transports collectifs.

UNE AMPLITUDE HORAIRE LARGE ET ADAPTÉE AUX DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

Les participants rencontrés lors de la maison mobile et des ateliers insistent sur l'importance que le Réseau Haute Mobilité soit accessible sur une large amplitude horaire, afin de répondre à tous les types de déplacements, que

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

ce soit pour les trajets matinaux, les sorties en soirée ou les correspondances avec les grandes lignes. Les horaires doivent également rester étendus les jours fériés et les dimanches, des périodes où les transports sont souvent sous-utilisés, mais où l'offre de mobilité reste nécessaire, notamment pour les personnes sans voiture.

Cette condition est vue comme indispensable dans les ateliers pour garantir que le transport collectif devienne une réelle alternative à la voiture. L'amplitude des horaires doit s'étendre tard le soir, particulièrement pour les trajets vers les pôles d'activités nocturnes (cinémas, restaurants, événements). La réussite du projet repose donc sur une offre en continu tout au long de la journée et de la soirée, avec des fréquences plus importantes aux heures de pointe en semaine.

DES CORRESPONDANCES FLUIDES

La fluidité des correspondances entre les différents modes de déplacement est une attente forte du public rencontré. Les usagers veulent pouvoir passer facilement d'un mode de transport à un autre, sans avoir à subir des temps d'attente importants ou des distances excessives à pied entre les arrêts. Particulièrement, les PEM en lien avec le Réseau Haute doivent être maillés efficacement pour faciliter les reports modaux, du point de vue des aménagements, comme de la fréquence de passage du transport collectif.

LE CONFORT, L'ACCESSIBILITÉ ET LA QUALITÉ DE SERVICES

Le confort à bord du transport collectif est un point central pour les participants rencontrés. Il est souvent cité comme l'un des leviers d'attractivité dans le choix de prendre les transports en commun plutôt que la voiture.

• **Spacieux et confortables** : Les participants se sont exprimés à de nombreuses reprises sur leur souhait que le transport collectif soit spacieux avec des aménagements optimisés pour garantir une expérience de transport agréable. Notamment lors heures de pointe où la sur-fréquentation est vécue comme problématique, voire rédhibitoire : « *un transport bondé ça ne donne pas envie, comme lorsqu'on voit les images du métro à Paris* ». Certains participants préconisent l'augmentation de la capacité des véhicules ou le renforcement de la fréquence pendant les heures de pointe.

Concernant la notion d'espace, de nombreux participants ont fait ressortir, dans toutes les typologies d'événement, l'importance pour eux que le transport collectif permette d'embarquer son vélo, de garantir l'accès aux personnes à mobilité réduite, aux familles avec poussettes ou aux personnes avec leurs bagages.

• **Climatisation et chauffage** : Pour de nombreux participants rencontrés, les véhicules doivent être climatisés ou chauffés selon la saison pour améliorer le confort. Ce sujet n'est pas toujours consensuel, du point de vue de l'impact écologique éventuellement occasionné. Des participants ont insisté sur le fait qu'un véhicule bien conçu peut ne pas être équipé d'une climatisation en faisant circuler l'air dans l'habitacle. Lors de l'atelier d'Annecy centre-ville, des participants ont émis le souhait que des solutions innovantes et peu impactantes pour l'environnement soient trouvées pour répondre à tous ces besoins.

• **Fluidité et impact sonore** : La question des nuisances sonores a été souvent abordée lors des échanges avec les participants. Ils soulignent l'importance de développer un système de transport le plus possible silencieux, que ce soit pour les usagers à bord comme pour les riverains.

La fluidité de trajet a également été régulièrement mise en avant par les participants qui souhaitent des équipements modernes et une conduite souple sans secousses.

• **Wi-Fi gratuit et prises de recharge** : Les usagers, notamment les jeunes et les professionnels, attendent des services à bord comme le Wi-Fi gratuit et des prises pour recharger leurs appareils électroniques (téléphones, ordinateurs, etc.). Ces services peuvent rendre le temps de trajet plus agréable et productif.

• **Accessibilité** : Les aménagements devront garantir l'accessibilité au transport collectif à tous, pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et en situation de handicap, mais aussi pour les familles avec poussettes. Les participants ont insisté sur l'accessibilité du transport depuis l'espace public à la station, et de la station à bord du transport avec des systèmes automatisés sécurisants. Des arrêts adaptés, abrités, et avec des informations claires doivent être présents à chaque station.

« *Condition de réussite : des véhicules capacitaires pour y mettre des poussettes et accueillir les PMR* »

Atelier de Epagny Metz-Tessy

• **Abribus confortables et bien équipés** : Les stations doivent être abritées, offrir des sièges confortables, et fournir des informations en temps réel sur les horaires, les prochains passages, les correspondances et les temps de parcours au terminus. Lors d'un atelier à Annecy Centre, les participants ont proposé que les aménagements et l'esthétisme du transport collectif puissent faire l'objet d'une concertation de la population.

DES TARIFS JUSTES ET LISIBLES

Les usagers souhaitent que les tarifs du transport collectifs restent abordables, notamment pour les trajets quotidiens des actifs, les jeunes et les personnes à faible revenu. L'harmonisation des tarifs entre les différents modes de transport (SIBRA, TER, Réseau Haute Mobilité, cars régionaux, Véloncy) est également une demande importante pour simplifier l'accès et encourager l'utilisation des transports.

À ce titre, nombreux participants ont évoqué l'idée d'un abonnement et d'un système de transport unique, « *comme en Suisse* », pour limiter au maximum la charge mentale et rendre davantage attractives et accessibles les mobilités.

Plusieurs participants ont évoqué l'opportunité d'avoir une tarification combinée pour le stationnement et le transport collectif, lorsqu'un usager dépose son véhicule dans un PEM pour prendre le transport par exemple.

Les ateliers ont mis en avant la nécessité de maintenir des tarifs compétitifs pour encourager le report modal. La politique tarifaire doit être attractive, avec des abonnements avantageux pour les usagers réguliers et des offres spéciales pour les jeunes et les familles.

Nombreux participants ont salué la politique actuelle de gratuité des bus SIBRA l'été. Celle-ci doit être encouragée et maintenue selon eux dans le cadre du Réseau Haute Mobilité. Pour autant, plusieurs participants ont évoqué le souhait que les habitants du territoire puissent avoir accès à une tarification préférentielle pour ne pas avoir le sentiment que la politique tarifaire soit uniquement en faveur des touristes.

UN RÉSEAU « HAUTE SÉCURITÉ »

La sécurité des usagers et la cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport (piétons, cyclistes, automobilistes, usagers du Réseau Haute Mobilité) sont essentielles pour garantir une bonne expérience d'utilisation et encourager les déplacements doux.

• **Sécurisation des passages piétons** : Les abords des stations et des arrêts ainsi que les traversées piétonnes doivent être aménagées de manière garantir la sécurité des usagers. Cela inclut des passages piétons bien marqués, des feux de signalisation adaptés, et des ralentisseurs pour les véhicules dans les zones proches des arrêts. Cela permettrait de protéger les piétons, notamment les écoliers et personnes âgées, dans des environnements potentiellement encombrés.

« *La sécurité des piétons est essentielle, avec un accès à des espaces réservés et la protection des abords pour les écoliers, collégiens, lycéens et étudiants* »

Atelier d'Annecy-centre

« Attention au croisement ultra dangereux entre le Chemin de Bellevue et la route de Thônes. Il est impératif de bien penser la sécurité à cet endroit

Atelier d'Anney-centre

- **Zones de sécurité spécifiques pour les enfants et scolaires:** Les arrêts situés près des écoles, collèges et lycées doivent être conçus avec des zones de sécurité renforcées, pour garantir que les jeunes puissent utiliser les transports en toute tranquillité. Cela pourrait inclure, selon les participants, des barrières physiques pour empêcher l'accès direct à la chaussée.
- **Vidéosurveillance:** Pour de nombreux participants, en particulier pour les jeunes et les femmes rencontrés lors des passages de la maison mobile du projet, les transports doivent être équipés de caméras de sécurité pour assurer une surveillance continue et dissuader les comportements délictueux, notamment en soirée. Les stations et arrêts doivent également être surveillés, en particulier dans les zones à risque ou à forte affluence.
- **Boutons d'alerte et systèmes d'appel d'urgence:** Des dispositifs de sécurité comme les boutons d'alerte doivent être installés dans les véhicules et aux stations pour permettre aux usagers de signaler rapidement un incident ou une urgence.
- **Éclairage nocturne:** Les arrêts et les stations doivent être bien éclairés la nuit pour garantir la sécurité des usagers et prévenir les comportements dangereux ou délictueux. Cela est particulièrement important dans les zones peu fréquentées.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le consensus est fort sur l'exigence en matière de qualité de service du futur Réseau Haute Mobilité, et il ressort des contributions une forme de « maturité » par rapport aux fonctionnalités attendues. La fréquence, la ponctualité et la garantie de temps de parcours sont au cœur de la réussite du projet selon les participants.

Concernant l'emport des vélos dans le transport collectif, à ce stade du projet, la question n'a pas été suffisamment étudiée. Toutefois, les retours d'expérience d'autres projets montrent qu'en heure de pointe, l'emport de vélos dans les transports collectifs n'est pas autorisé car peu compatible avec l'espace disponible, le confort des autres usagers et le respect des horaires. L'Agglomération du Grand Anney souhaite néanmoins développer l'usage du vélo en complémentarité avec le projet, avec le développement d'aménagements cyclables et des services vélos pour couvrir les besoins du territoire (stations vélos libre-service, consignes, box vélos, etc.)

Dans le cadre de la poursuite des études, l'Agglomération du Grand Anney prendra bien en compte les besoins exprimés en matière de confort, de sécurité, d'accessibilité physique et tarifaire, d'horaire et de fluidité pour garantir l'appropriation du transport proposé et sa réussite.

LES AXES ET LES TRACÉS DU RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ: PAR AXES ET PAR BRANCHES, LES SUJETS CLÉS À RETENIR

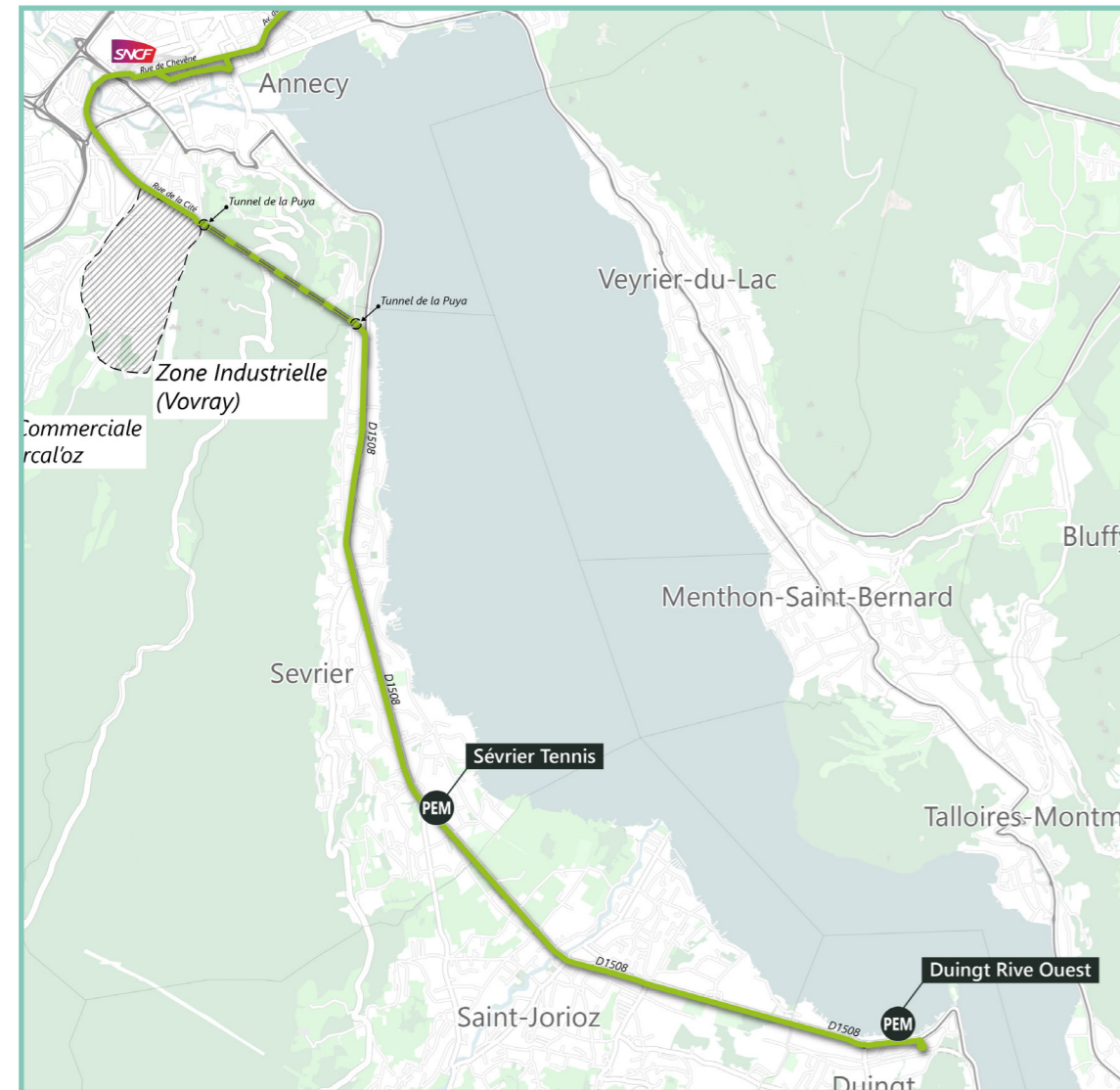


III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

L'AXE 1 – DE DUINGT AUX GLAISINS

L'axe 1 est celui qui a suscité le plus de débats et de réaction lors de la concertation préalable, et notamment sa branche en rive ouest du lac entre Duingt – Annecy, porté principalement par des habitants et des associations, autour du mode et du tracé à privilégier.

A. BRANCHE DUINGT – ANNECY GARE



Globalement sur cette branche, on retient

- **Un consensus général sur la nécessité de désaturer la RD 1508.** Ce consensus a été partagé et affirmé tout au long de la concertation par l'ensemble des participants, y compris les associations qui s'inscrivaient en opposition du projet tel que présenté sur cette branche.

- **La notion d'urgence à agir sur cette saturation** a été particulièrement portée par les élus du Grand Annecy, notamment par les élus de Sevrier, Duingt et de Lathuile; mais également par les riverains et association d'habitants de la rive ouest ainsi que par les usagers actuels des transports en commun et les actifs qui utilisent quotidiennement leur voiture pour se rendre au travail en direction d'Annecy.

En opposition à cette urgence à agir, plusieurs associations et acteurs tels que le Conseil de Développement d'Arlysière et le collectif Grenelle de l'Environnement du bassin annécien, ont exprimé la nécessité de reconsidérer la priorisation de l'axe 1, son mode, son tracé et son périmètre.

Concernant le mode BHNS, des inquiétudes ont été exprimées, notamment par certains acteurs associatifs et principalement sur la plateforme en ligne, mais aussi lors de la réunion publique de Sevrier et du forum sur les alternatives et les enjeux du projet **concernant les risques de saturation du BHNS aux heures de pointe** en raison du nombre important de voyageurs attendus (7 000 à 8 000 voyageurs par jour attendus selon les estimations actuelles). Cette question renvoie au débat sur le mode tramway ou BHNS sur cet axe, qui pour rappel, n'était pas porté à la concertation car les élus du Grand Annecy, sur la base d'études antérieures, avaient déjà délibéré en janvier 2022, à presque l'unanimité, sur le mode à retenir pour cet axe : le mode BHNS, avant le démarrage de cette concertation.

D'autres acteurs, comme les associations Action Environnement Saint-Jorioz et Rive Ouest Environnement Lac d'Annecy ont, quant à eux, affirmé la nécessité de voir le projet se réaliser dès que possible en mode BHNS, estimant notamment qu'il est parfaitement adapté aux besoins.

- **Un dissensus technique et idéologique sur l'utilisation de la voie verte du lac.** Porté en majorité par certaines associations qui militent pour un projet alternatif à celui proposé : la réouverture d'une ligne ferroviaire sur la voie verte, en tramway jusqu'à Faverges ou en tram-train jusqu'à Albertville. Elles arguent notamment le fait que le projet serait plus attractif, permettant un plus fort report modal, qu'il serait réalisable à moindre coût du fait qu'il s'agit d'une ancienne voie ferrée et qu'il permettrait de conserver la piste cyclable en accotement du transport.

Par opposition, les élus du Grand Annecy et les riverains et associations de la Rive-Ouest ainsi que plusieurs habitants rencontrés lors des échanges de la maison mobile ne souhaitent pas voir la voie verte impactée ou transformée dans sa fonctionnalité actuelle, à savoir une voie cyclable exceptionnelle, l'une des plus empruntées de France. Par ailleurs, les élus du SILA (Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy) qui détiennent la compétence de cette voie verte, ont lancé récemment des travaux d'extension de manière à sécuriser le parcours des usagers, de plus en plus nombreux (voir le zoom en réponse à la fin de ce chapitre)

- **La réutilisation de l'ancienne voie ferrée depuis le Tunnel de la Puya est perçue comme l'unique solution pour développer un projet d'infrastructure de transport sur la rive ouest, mais a généré divers motifs d'inquiétude :** le premier concerne la sécurité dans le tunnel en cas d'incendie, l'ensemble des étapes réglementaires de sécurité sur le tunnel de la Puya n'ayant pas encore été passées. Le second est porté par les copropriétaires situés à la sortie du Tunnel, qui s'inquiètent de l'impact du projet sur leurs logements et leurs stationnements. Le dernier concerne les ralentissements de la RD 1508 au niveau de la sortie du tunnel côté Sevrier, dans le cadre du passage du BHNS prioritaire en voie unique toutes les 12 minutes (voir zoom sur le tunnel à la fin du chapitre)

Localement sur cette branche, on retient :

- **L'emplacement du PEM à Duingt et le terminus de cet axe ont fait l'objet de nombreux débats.**

De manière générale, les contributeurs qui se sont exprimés sur le sujet du PEM à Duingt, ont indiqué des inquiétudes quant à la taille de l'infrastructure à développer pour répondre aux besoins, au regard de son intégration paysagère et environnementale.

Des arguments se sont opposés sur le positionnement du PEM et du terminus de l'axe 1, à Duingt ou à Doussard selon les acteurs rencontrés :

ARGUMENTS EN FAVEUR D'UN PEM À DUINGT

Des contributeurs, notamment rencontrés lors des ateliers et des rencontres mobiles à Duingt et à Faverges, estiment qu'un PEM à Duingt serait pertinent et cohérent avec le projet et les besoins du secteur. Il pourrait encourager les automobilistes à stationner leur véhicule et poursuivre leur trajet avec le transport collectif, réduisant ainsi les embouteillages sur la rive ouest du lac et aux abords d'Annecy. En effet, pour de nombreux usagers rencontrés, les problèmes de congestion se situent principalement après Duingt.

Un PEM à Duingt permettrait un accès direct au Réseau Haute Mobilité favorisant un report modal efficace, contrairement à un PEM qui serait situé à Doussard, pour lequel le Grand Annecy ne pourrait pas intervenir au regard de ses compétences. Cela imposerait une rupture de charge supplémentaire, c'est-à-dire le besoin de prendre un autre transport après avoir laissé sa voiture à Doussard et avant de rejoindre le Réseau Haute Mobilité.

La situation géographique entre Duingt et Doussard ne permet pas l'aménagement d'un transport collectif en conservant la voie dédiée aux véhicules. Il faudrait percer un deuxième tunnel adjacent à l'itinéraire emprunté par l'actuelle voie verte.

ARGUMENTS EN FAVEUR D'UN PEM À DOUSSARD

Plusieurs contributeurs, dont des habitants de communes se situant au sud de Duingt ainsi que plusieurs associations sont intervenus sur la plateforme et lors du forum dédié aux alternatives, estimant que la commune de Duingt est trop petite pour accueillir un tel équipement au regard du nombre de voyageurs journaliers attendus.

Ils estiment qu'un PEM à Duingt négligerait les besoins de mobilité du bout du lac, qui contribuent à un nombre important de véhicules sur l'axe rive ouest.

Ils plaident principalement pour un terminus et un PEM plus au sud, à Doussard, afin d'accueillir une plus grande part des véhicules provenant de Faverges, Ugine, et Albertville. Cette solution est perçue comme plus logique pour améliorer le report modal et mieux répondre aux enjeux de circulation sur cet axe. Cela permettrait de désengorger Duingt et de limiter le report croissant des automobilistes qui, face aux embouteillages sur la rive ouest, se tournent vers l'itinéraire de la rive Est, qui devient lui aussi de plus en plus saturé.

Enfin, les communes de Sevrier et Duingt, dans les registres municipaux, soutiennent fortement le principe de l'intermodalité et le projet de réalisation d'un site propre intégral sur la rive ouest. La commune de Duingt a exprimé que dans le cadre de cet aménagement, l'accès à la plage soit préservé ainsi que la contre-allée. Elles plébiscitent par ailleurs des actions à court terme pour encourager l'usage des transports en commun, en installant des parkings gratuits et en coordonnant les horaires des bus de la Région.

Lors des rencontres sur la Rive Ouest, les participants et usagers ont par ailleurs exprimé plusieurs attentes très ciblées :

- Une demande d'introduire des solutions à court terme sur le réseau existant a été formulée. Plusieurs participants ont évoqué le besoin de sécuriser les traversées piétonnes le long de la RD 1508, notamment les cheminements d'accès aux différents groupes scolaires.
- Il a été proposé d'aménager plusieurs PEM le long du tracé, notamment sur le site de l'ancienne piscine des Marquisats ou à Saint-Jorioz.
- La préservation des espaces et de l'attrait naturel le long du lac (Marais de l'Enfer notamment).

- Dans la zone de la gare d'Annecy, des participants ont exprimé des inquiétudes sur la saturation du quartier de la gare et l'articulation du projet avec les autres correspondances et fonctionnalité actuellement en place.

Un besoin a été identifié pour la mise en place de parkings relais, afin de faciliter l'accès pour les personnes venant des zones plus éloignées. Une préoccupation particulière a été soulevée concernant la saturation des bus, qui sont souvent déjà pleins, notamment pour les passagers venant de Leschaux. Il a également été recommandé de ne pas oublier d'installer des parkings vélos à chaque arrêt pour encourager l'usage des modes de transport doux.

À Sevrier, plusieurs points nécessitant une attention particulière ont été soulevés. L'un des principaux était la conservation de certains arrêts clés, tels que ceux devant la zone commerciale de Sevrier, ainsi que ceux proches du collège, de la mairie, et de l'école de musique. Des participants ont recommandé une coordination des horaires des bus avec ceux reliant Doussard et Faverges, notamment en soirée, pour offrir une meilleure continuité du service. Ils ont également remarqué que la densité de population dans la zone était sous-estimée, car de nombreux habitants résident jusqu'à deux kilomètres en retrait du tracé prévu, augmentant ainsi la nécessité d'arrêts supplémentaires. Une attention particulière a été accordée aux dangers liés aux tourne-à-gauche des voitures qui croisent la voie des bus, jugés dangereux, notamment près des intersections.

Plusieurs suggestions concernant le positionnement des stations ont émergé lors de l'atelier dédié :

Pour le tunnel de la Puya, des propositions ont été faites concernant le positionnement des arrêts. Il a été recommandé de privilégier des arrêts à Berthollet et de s'assurer que l'axe 1 du projet de TCSPi passe bien par la gare d'Annecy, considérée comme un point stratégique pour la desserte des transports. Des participants ont également insisté sur la nécessité d'un arrêt aux Marquisats, notamment pour faciliter l'accès aux collèges et lycées du secteur, et de sécuriser la desserte des établissements scolaires en général.

Des recommandations similaires ont été formulées pour le secteur des Choseaux. Il a été suggéré de positionner des arrêts à des endroits stratégiques, tels que les commerces, les plages, et les centres collectifs. Le stationnement relais a été un point récurrent, avec des propositions pour le localiser de manière à ne pas défigurer le paysage.

À Duingt, des participants ont proposé de positionner des arrêts proches de lieux stratégiques tels que l'église, l'école, et les centres de loisirs.



III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

ZOOM SUR LE TUNNEL DE LA PUYA :

SUJETS ÉVOQUÉS PAR LES CONTRIBUTEURS

Sécurité

Quelques participants ont alerté en réunion publique et en ligne qu'une plateforme de retournement pour les services de secours est nécessaire, accompagnée d'une galerie de secours, comme prévu par le Grand Annecy.

Coût

Il existe des inquiétudes concernant le coût d'aménagement du tunnel, estimé à environ 30 millions d'euros.

Doublement du tunnel

Certains proposent de doubler le tunnel pour y ajouter une voie dédiée aux modes doux (piétons, cyclistes), en s'inspirant du modèle de la galerie du tunnel du Chat en Savoie

Opportunité de desserte

Le tunnel de la Puya représente une opportunité pour relier plus rapidement la gare et les établissements de formation tels que Fauré, St Michel, comme mentionné par les communes de Sevrier et Lathuile dans leur cahier d'acteur

RÉPONSE DU GRAND ANNECY

SUR LE TUNNEL DE LA PUYA :

Le dossier de concertation indique que le choix des élus du Grand Annecy s'est porté sur la solution de **réhabilitation du tunnel existant dans sa configuration actuelle car elle permettrait d'offrir une solution efficace générant moins de nuisances et impliquant un moindre coût.**

Le Maître d'Ouvrage (MOA) a donc consulté les différents acteurs et partenaires impliqués: différents services de l'État dont la Direction Départementale des Territoires (DDT) et le Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), etc. afin qu'ils puissent exprimer leurs avis sur ce principe de réutilisation du tunnel existant ainsi que faire part au Grand Annecy de leurs éventuels enjeux, recommandations et/ou des demandes spécifiques.

Sur la base de ces discussions, le bureau d'études engagé par le Grand Annecy a proposé un principe d'aménagement du tunnel avec le développement de systèmes possibles pour le BHNS afin de garantir la sécurité des usagers du transport collectif sur cette partie du tracé.

Il est donc à noter que le Grand Annecy n'a pas présenté une étude officielle à la Commission Nationale d'Évaluation de Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR) mais des principes d'aménagement et de systèmes possibles, conformes au niveau des études préliminaires actuellement en cours.

Sur cette base, la **CNESOR a donné officiellement son accord pour que le Grand Annecy puisse déposer un dossier préliminaire de sécurité (DPS)** sur la base des études de maîtrise d'œuvre, **dans le cadre de la phase d'avant-projet.**

Ce DPS est un document officiel réglementé par le Code de la voirie (R.118-3-1 et R.118-3-9) et l'Article 1 de l'arrêté du 18/04/2007. Il comporte notamment :

Des renseignements généraux sur l'ouvrage ;

Une description détaillée de l'ouvrage ;

La démonstration du niveau de sécurité ;

La description des mesures d'exploitation et de maintien de la sécurité.

Le Grand Annecy tient donc à rappeler que si certains éléments ont été évoqués en réunion publique, comme par exemple la possibilité d'aménager des éventuelles aires de retournement à l'intérieur du tunnel, c'est qu'ils ont été discutés avec les parties prenantes **mentionnées comme des principes d'aménagement et de systèmes possibles. Ces éléments n'ont donc pas été officiellement présentés à la CNESOR dans le cadre d'un DPS** et d'études de faisabilité plus fines amont nécessaires au dépôt de ce DPS. En ce sens, ces principes ne sont pas mentionnés dans le dossier de concertation, puisqu'ils feront l'objet d'études plus détaillées, susceptibles d'évoluer lors des études ultérieures.

Néanmoins, le budget actuellement estimé pour la réhabilitation du tunnel (fourchette entre 15 M€ et 33 M €) est adapté à ce stade des études préliminaires. Il prévoit bien toutes les dispositions nécessaires pour la réutilisation de ce tunnel, intégrant certains principes d'aménagement et systèmes possibles pour le matériel roulant, discutés avec les parties prenantes et présentés à la CNESOR.

Le Grand Annecy reviendra vers l'ensemble des copropriétaires du Chemin Falquet dans le cadre de la concertation continue et de l'avancement des études, notamment pour leur présenter des solutions d'aménagement au niveau du parking de la copropriété.

SUR LA VOIE VERTE :

À ce stade, les élus du Grand Annecy ne favorisent pas une exploitation de la Voie Verte du Lac d'Annecy pour le TCSPi pour les raisons suivantes :

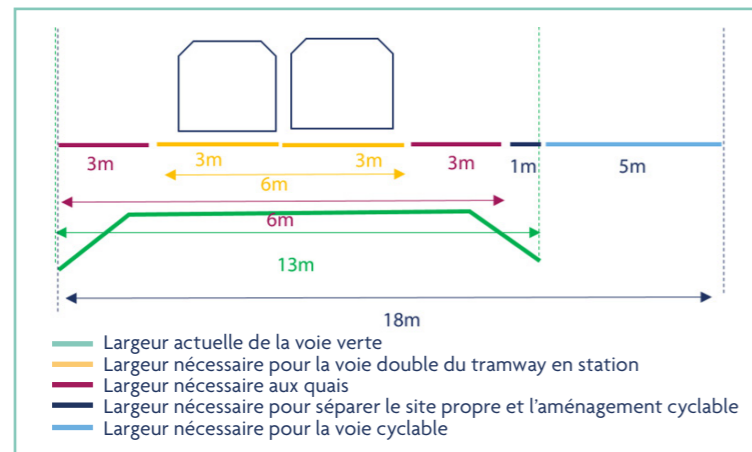
CARACTÈRE EXCEPTIONNEL DU SITE: de par son insertion paysagère (site propre cyclable le long du lac, souvent très éloigné des axes routiers) la voie verte est un aménagement exceptionnel pour les modes actifs comme l'illustre sa fréquentation hors norme (800 000 passages de cycles à Duingt en 2022, 11 300 passages aux Marquisats pour la seule journée du 10 mai 2024), **qui rend son élargissement indispensable** ; la recréer en totalité ou pour partie le long de la RD 1508 lui enlèverait une grande part de son attrait et de sa fonctionnalité.

NON-ATTRACTIVITÉ D'UN TRANSPORT EXCENTRÉ: la voie verte de la Rive Ouest est majoritairement à distance des principales habitations, équipements publics et commerces (le développement urbain de la Rive Ouest s'est fait le long de la RD 1508), ce **qui rendrait le développement d'un mode lourd sur cet axe moins accessible et moins attractif** pour les habitants du Grand Annecy.

ORGANISATION DE L'INTERMODALITÉ: implique des aménagements et équipements (PEM, parkings-relais, consignes vélos sécurisées, stations vélos en libre-service, etc.), difficile à organiser à proximité de la voie verte. Les surfaces disponibles sont limitées, le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) prévoit de limiter le développement urbain sur le territoire du Grand Annecy et la loi Littoral ne permet pas ce développement.

GESTION DES FLUX: les flux transversaux piétons / vélos, notamment depuis et vers le lac, seraient également complexes (besoin éventuel de multiples barrières pour traverser le tracé du transport collectif).

COÛTS ET FAISABILITÉ D'ADAPTATION: l'insertion d'un site propre et de la piste cyclable sur l'actuelle emprise de la voie verte (entre 12m et 14m) semble possible dans le cas d'une voie unique sous réserve d'une étude détaillée d'insertion. **Néanmoins elle nécessiterait des stations** pour assurer la desserte de la Rive Ouest **et donc des lieux de croisement**, ce qui n'a pas été pris en compte dans l'étude TTK: **une largeur d'environ 18m serait nécessaire** (6m pour la double voie nécessaire au croisement du transport en station, 6m (3m de chaque côté) pour les quais, 1m pour une séparation entre le site propre et l'aménagement cyclable, puis 5m pour la piste cyclable)



Ainsi, l'éventuel **besoin d'ouvrages de soutènement lié aux stations voire à d'autres sections contraintes** (différence de côte importante entre la voie verte et le terrain naturel accolé des deux côtés) **ainsi que l'élargissement des ouvrages d'art existants** sur la voie verte n'ont pas été pris en compte dans cette étude.

TUNNEL DE DUINGT: un site propre après Duingt (en dehors des limites administratives du Grand Annecy) nécessiterait la réutilisation du tunnel de Duingt, actuellement utilisé par la voie verte. **Creuser un deuxième tunnel serait nécessaire afin de pouvoir y intégrer le transport collectif et les modes doux.**

SUR LE MODE BHNS EN RIVE OUEST :

Le Grand Annecy confirme son choix du mode BHNS en rive ouest. À l'horizon de la mise en service commerciale du projet (intégrant tous les projets de développement en matière d'habitat et les projets économiques), il est prévu 15 000 à 17 000 voyageurs par jour sur l'axe 1 avec 750 voyageurs par sens à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé. La fréquentation quotidienne et le taux d'occupation, c'est-à-dire le nombre de personnes à bord rapporté au nombre maximum de personnes admises à bord, sont dans le domaine de pertinence du mode BHNS.

De plus, le choix du Grand Annecy de partir sur un site propre intégral permet de garantir une évolutivité en cas de demande croissante d'utilisation des transports collectifs sur le long terme. Une maîtrise totale du linéaire permettra de proposer des machines plus capacitaires demain, existantes aujourd'hui ou à venir (tramway, systèmes guidés semi-autonomes, nouvelles offres en devenir, etc.)

Ainsi des BHNS de 24 m, plus capacitaires, pourraient être utilisés à la place des 18 m initialement prévus, ce qui implique que l'allongement des stations soit anticipé. L'injection de 2 BHNS en heure de pointe dans le même sens pourrait être étudiée, pour permettre un cadencement à 6 mn au lieu de 12 mn.

Les études techniques sur le projet sont en tout état de cause menées de façon à ne pas obérer des évolutions à long terme en matière de mode de transport ou de prolongement.

SUR LA PRIORISATION DE L'AXE 1 :

Le choix de démarrer par l'axe 1, avec la rive ouest est lié au fait que ses atouts sont nombreux. Il dessert plusieurs secteurs stratégiques du Grand Annecy, permettant de répondre en priorité aux besoins des étudiants et des actifs :

- Parc d'activités des Glaisins (environ 370 entreprises et 4 500 emplois);
- Campus de l'Université Savoie Mont Blanc (5 000 étudiants et enseignants, plus de 10 000 à terme) et de l'UCLY (400 étudiants, 1 000 à terme), IPAC (1100 étudiants) et établissement Saint Michel (+ de 2 000 élèves);
- Centre-ville d'Annecy, en particulier les rues commerçantes de l'hypercentre et le quartier du centre commercial des Nouvelles Galeries (quartier du Parmelan);
- Rive ouest du lac: confrontée à la saturation quotidienne de la RD 1508 (notamment du fait de la configuration des voies aux passages les plus contraints, à la Puya et au rond-point des Marquisats), qui entraîne du report de trafic sur la rive est du lac (RD909a) et affecte l'offre de transport collectif (en l'absence de site propre), cette partie du territoire attend depuis plusieurs décennies une amélioration significative de ses conditions de mobilité, dont l'impact s'étendra au reste de l'agglomération, même au-delà.

De plus, les choix concernant le mode de l'axe 2, les tracés précis des axes 2 et 3 ainsi que leur financement n'étant pas consolidés, le Grand Annecy confirme sa volonté d'engager l'axe 1 en priorité.

SUR LE PROLONGEMENT DE L'AXE 1 ET LE PEM DE DUINGT :

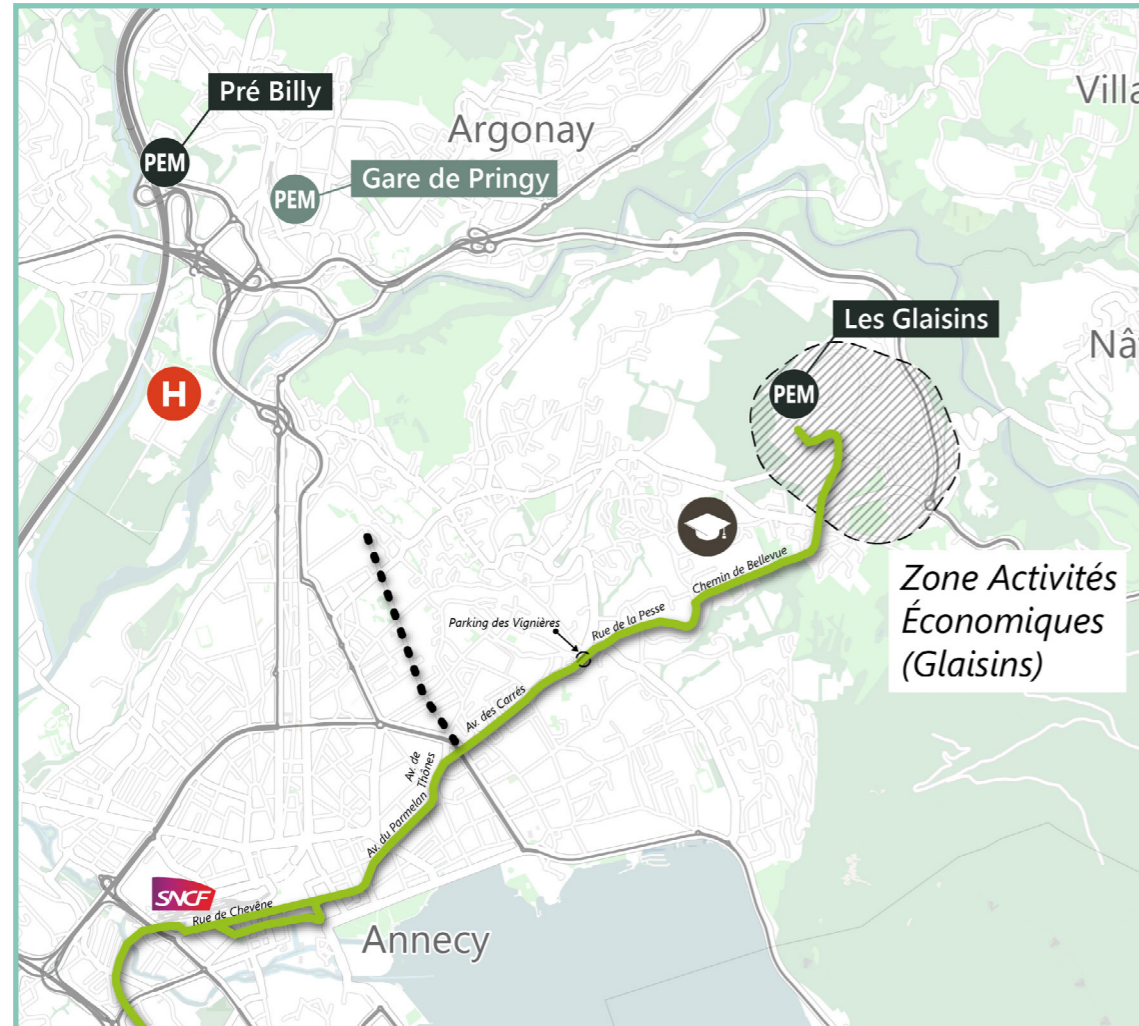
Concernant le terminus de l'Axe 1 et son éventuellement prolongement vers les Sources du Lac d'Annecy, le Grand Annecy réaffirme que l'agglomération n'est pas compétente pour organiser les mobilités en dehors de ses limites administratives, et ne pourra ni préciser l'hypothèse d'un PEM à Doussard, ni à ce stade expliquer d'éventuelles contraintes techniques associées à des tronçons hors Grand Annecy. Néanmoins, le Grand Annecy tient à préciser que l'agglomération travaille avec les partenaires voisins qui souhaitent faire avancer les mobilités de leurs territoires en cohérence avec les objectifs du projet Réseau Haute Mobilité porté par le Grand Annecy.

Le Grand Annecy avait d'ailleurs déjà sollicité la Région plusieurs fois pour étudier un prolongement au-delà de Duingt. Cette dernière, autorité organisatrice sur le territoire des Sources du lac d'Annecy, a lancé une étude de l'axe Albertville - Annecy pour évaluer les besoins et solutions au-delà de Duingt. Le Grand Annecy participe pleinement à ces travaux pour que son projet s'inscrive dans cette vision de territoire global. Ce sera donc à la Région d'évaluer les solutions de mobilité pertinentes au-delà de Duingt.

Dans ce contexte, l'Agglomération du Grand Annecy réaffirme sa volonté de pouvoir faire avancer les projets de mobilité dans le cadre de ses compétences et poursuivre les études sur le projet Réseau Haute Mobilité avec un terminus à Duingt pour l'Axe 1.

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

B. BRANCHE GARE – LES GLAISINS



Globalement sur cette branche, on retient :

- **Un soutien partagé et affirmé** à la réalisation d'un transport collectif desservant efficacement le campus universitaire ainsi que le parc des Glaisins depuis la gare d'Anancy, pour limiter la voiture en ville. Ils ont été exprimés sur la plateforme en ligne mais également lors des ateliers et des maisons mobiles.
- **Un soutien partagé et affirmé des tracés retenus depuis le centre-ville jusqu'à Vignières. Des inquiétudes ont été soulevées sur l'intégration d'un nouveau mode de transport dans des axes et des secteurs déjà denses** (quartier gare, Sommeiller, Vaugelas).
- **Des divergences de point de vue sur les tracés retenus à partir de Vignières sur Anancy-le-Vieux.**
- **Le terminus de l'axe 1 aux Glaisins est relativement consensuel, hormis pour certains habitants rencontrés à Thônes qui souhaiteraient un prolongement** dans cette direction et des propositions alternatives de terminus avec un PEM au niveau de l'Espace Rencontre. Il s'agit notamment de salariés pendulaires résidants à Thônes,

qui y voient un moyen de faciliter les déplacements entre Anancy et Thônes. Cependant, **cette idée rencontre l'opposition** de certains autres habitants, qui préfèrent préserver l'autonomie et le calme de leur territoire, estimant que le bourg centre dispose déjà de tous les services nécessaires. Certains proposent cependant d'utiliser le site des Glaisins comme point de départ pour des navettes touristiques, accessibles depuis la gare d'Anancy via le Réseau Haute Mobilité, pour réduire l'encombrement de la voie des Aravis.

- **Des doutes exprimés par une association et certains contributeurs de l'atelier participatif quant à la pertinence du site propre intégral sur certaines sections du tracé**, notamment entre Vignières et les Glaisins. Ils estiment que la circulation est fluide sur ce secteur, sans bouchons majeurs, et que les lignes de bus actuelles (Rythmo 1 et ligne 5) fonctionnent sans difficulté. L'investissement nécessaire pour un site propre ne se justifierait donc pas dans cette zone.

À l'inverse, **des alertes ont été formulées sur le fait que la ligne actuelle Rythmo 1** est souvent saturée aux heures de pointe, notamment pendant les périodes de gratuité.

- **La question du mode de cette branche a été très peu abordée**, les participants ont souvent affirmé leur soutien à la solution BHNS retenu, jugé adapté au secteur, notamment avec la « montée de Bellevue »

Localement sur cette branche, on retient :

- **Le Chemin de Bellevue** est décrit comme une route étroite, avec une pente raide et une vitesse excessive des véhicules, créant un risque élevé d'accidents. Des participants indiquent que cette route est fréquemment empruntée comme raccourci par les habitants de la zone d'activités des Glaisins, augmentant le risque pour les piétons et cyclistes. La gestion des flux de circulation sur ce chemin est jugée critique. Le projet est vu pour certain comme une opportunité pour améliorer la situation de ce quartier.

D'autres, notamment les riverains du chemin de Bellevue, redoutent une augmentation du trafic avec le projet, notamment en raison du rétablissement de la circulation pour tous. Actuellement, la barrière en haut du Chemin de Bellevue en fait une voie sans issue, contribuant à la tranquillité du quartier. Le projet de réouverture inquiète les habitants, qui craignent une augmentation du trafic, en particulier pour les enfants et les cyclistes.

- **Le tracé proposé passe à proximité d'exploitations agricoles.** Des participants et une chambre consulaire s'inquiètent du risque d'entraver la circulation des engins agricoles, notamment pour transporter du bétail. Certains habitants soulignent l'importance de maintenir l'activité agricole dans la zone, et souhaitent éviter la création de parkings relais dans les zones agricoles.

- **Le tracé retenu par la rue de la Pesse et le chemin de Bellevue entraîne un report de trafic sur la route de Thônes et la rue de Lachat.** Plusieurs participants craignent des impacts négatifs du report de trafic sur la sécurité de ces axes et l'augmentation de la pollution de ces secteurs, qui accueillent par ailleurs des crèches et des écoles.

- Certains participants suggèrent de faire passer une piste cyclable à double sens sur la Rue de Lachat pour améliorer la sécurité des cyclistes, tout en préservant la fluidité de la circulation.

- **Une variante pour la partie Nord est proposée dans 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 poursuivrait ensuite par l'av. Georges Salomon jusqu'au tracé initial proposé rue du Pré Faucon

- **Une proposition alternative a été formulée sur un projet de transport par câble** reliant le parking relais des Glaisins à Thônes. Cette idée vise à désengorger le trafic routier et à offrir une alternative directe pour les déplacements, au regard de la géographie du secteur.

RÉPONSES DU GRAND ANNECY :

La création d'un transport par câble de type télécabine présente de nombreux avantages (faible emprise au sol, facilité d'implantation, capacité de franchissement, fiabilité du service, fréquence élevée, réversibilité, etc.), mais également des inconvénients qui peuvent être considérés comme notables (ex: intrusion visuelle) voire rédhibitoires (impact visuel des infrastructures: câbles, pylônes, stations, etc.).

Cette création n'a pas été retenue dans le cadre des études préalables et ne sera pas intégrée dans les études à venir, notamment parce qu'un prolongement au-delà des Glaisins en direction de Thônes et des Aravis est hors périmètre de compétence du Grand Anney. Les discussions avec les territoires voisins et les autorités organisatrices de la mobilité (Communauté de Communes des Vallées de Thônes et Région) se poursuivront en faveur de l'amélioration des mobilités du bassin de vie.

La proposition de passage du Réseau Haute Mobilité par la rue de Lachat, la route de Thônes et le ruisseau de Colovry semble présenter, à ce stade, un impact trop important sur le milieu naturel concerné. Ce passage limiterait certes l'impact foncier, mais ne semble pas respecter le cadre d'engagements globaux pour « Éviter, réduire et compenser » l'impact des aménagements sur les milieux naturels demandé par l'autorité environnementale.

Par ailleurs, le passage par ces axes ne serait pas suffisamment direct pour être compétitif au niveau du temps de parcours du Réseau Haute Mobilité. Enfin l'un des enjeux majeurs de ce tracé est la desserte du Campus universitaire sur le tracé du Chemin de Bellevue, ainsi que la desserte de la zone d'activités économiques des Glaisins de manière directe.

La concertation continue permettra d'accompagner les riverains des différents secteurs, ainsi que les acteurs socio-économiques pour essayer de trouver les solutions les plus adaptées pour chacun. Les rencontres et le dialogue avec les différentes parties prenantes se poursuivront dans le cadre de l'avancement des études.



L'AXE 2 – SEYNOD – PRINGY



III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

L'axe 2 entre Seynod et Pringy fait l'objet de débats et de consensus autour de plusieurs enjeux, dont les besoins d'interconnexions, les choix des tracés et le mode de transport (tramway ou BHNS).

Globalement sur cet axe on retient :

Besoins d'interconnexions et aménagements

L'axe 2, qui relie Seynod à Pringy en passant par Annecy, est un corridor essentiel dans le futur réseau de transport de l'agglomération annécienne. Ce tracé doit répondre à des besoins multiples en matière d'interconnexions avec d'autres secteurs périphériques comme Epagny Metz-Tessy, le pays d'Alby et le pays de Fillière. L'importance de ces interconnexions a été soulignée à plusieurs reprises lors de la concertation.

La restructuration du réseau actuel de bus, mise en œuvre récemment (printemps 2024) et visant notamment à améliorer les déplacements entre les différents quartiers sans passer par le centre-ville d'Annecy, ne semble pas répondre totalement aux attentes des usagers selon les contributions à la concertation de ce projet. Certains indiquent que ces lignes manquent souvent de pôles d'échanges clairement définis et de connexions efficaces avec les autres modes de transport.

Un usager a exprimé son insatisfaction à ce sujet lors de l'atelier dédié :

« J'ai mis 1h10 à venir depuis Metz-Tessy, contre 10 minutes en voiture.

Le plus difficile est de rejoindre un point en dehors d'Annecy d'un autre point en dehors d'Annecy. À court terme, nous pourrions créer des lignes tangentielles supplémentaires à moindre frais qui désengorgeraient les axes principaux ».

Cette observation montre bien que les déplacements transversaux, entre deux zones périphériques, restent compliqués et peu pratiques, en dépit de la création de ces lignes. Il est donc crucial de renforcer les interconnexions et d'améliorer la rapidité et la fluidité des correspondances.

Le choix des tracés

Étant donné que les rails existent entre Pringy et Annecy, certains contributeurs ont demandé 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.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Si l'axe 2 devait être réalisé en BHNS, il est impossible techniquement de pouvoir faire cheminer les bus sur la plateforme ferroviaire.

Si l'axe 2 devait être réalisé en tramway, une contrainte majeure empêche cette solution : il s'agit d'une ligne ferroviaire classique dont l'exploitation actuelle, gérée par la SNCF, est incompatible avec celle d'un tramway.

Par ailleurs, il s'agit d'une voie unique, sans aucun arrêt entre la gare d'Annecy et la gare de Pringy, soit sur près de 5 km. Il faudrait donc créer des stations tous les 500 m (soit 10 stations) et doubler la voie pour permettre une fréquence de 6 minutes, ce qui est impossible dans ce milieu urbain très dense sans acquisitions foncières lourdes et sans travaux majeurs sur les ouvrages d'art actuels.

Aussi, cet axe ferroviaire s'inscrit dans le cadre d'un projet de mobilité complémentaire porté par la Région

et la SNCF avec le soutien du Grand Annecy. Ce projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) vise le développement de connexions ferroviaires expresses, notamment entre Aix-les-Bains et Annecy et entre Annecy et La Roche-sur-Foron. Le projet Réseau Haute Mobilité s'inscrit en complémentarité des SERM et propose une desserte plus fine du territoire.

Les ruptures de charge et les pôles d'échange multimodaux

La notion de « rupture de charge », c'est-à-dire l'obligation de changer de mode de transport ou de véhicule au cours d'un trajet, est un frein à l'adoption des transports en commun.

L'efficacité du projet Réseau Haute Mobilité repose en grande partie sur la capacité à minimiser ces ruptures en créant des pôles d'échange bien conçus. Comme le souligne un intervenant lors d'une réunion publique :

« Il y a besoin d'un pôle d'échange central à la gare ferroviaire et routière d'Annecy, et pourquoi pas à la gare de Pringy et à la gare de Groisy-Thorens-la-Caille, qui permettent des correspondances efficaces et évidentes pour le voyageur perdu ou préoccupé ».

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le projet Réseau Haute Mobilité est conçu de manière à favoriser l'intermodalité entre le train et le réseau de transport urbain sur le périmètre du projet. Ainsi, les pôles d'échanges tels que la gare d'Annecy ou la gare de Pringy sont desservis par le projet de TCSPi. Les usagers de la gare de Groisy-Thorens-la-Caille et des autres gares autour du Grand Annecy bénéficieront ainsi de cette desserte structurante pour leurs déplacements internes à l'agglomération.

Le mode de transport

Il n'y a pas eu d'important débat sur le choix du mode sur l'axe 2. Comme sur l'ensemble des rencontres, les deux modes ont été perçus comme présentant des avantages et des inconvénients.

Certaines contributions indiquent que le mode tramway présente nombreux avantages : à titre d'exemples, il est présenté comme plus fiable, confortable, capacitaire, permettant une végétalisation plus importante de la plateforme et a priori une meilleure gestion des eaux pluviales.

D'autres estiment que le mode BHNS est adapté aux besoins des Grands Annéciens, notamment compte tenu de son coût moindre par rapport à un tramway avec un niveau de performance similaire.

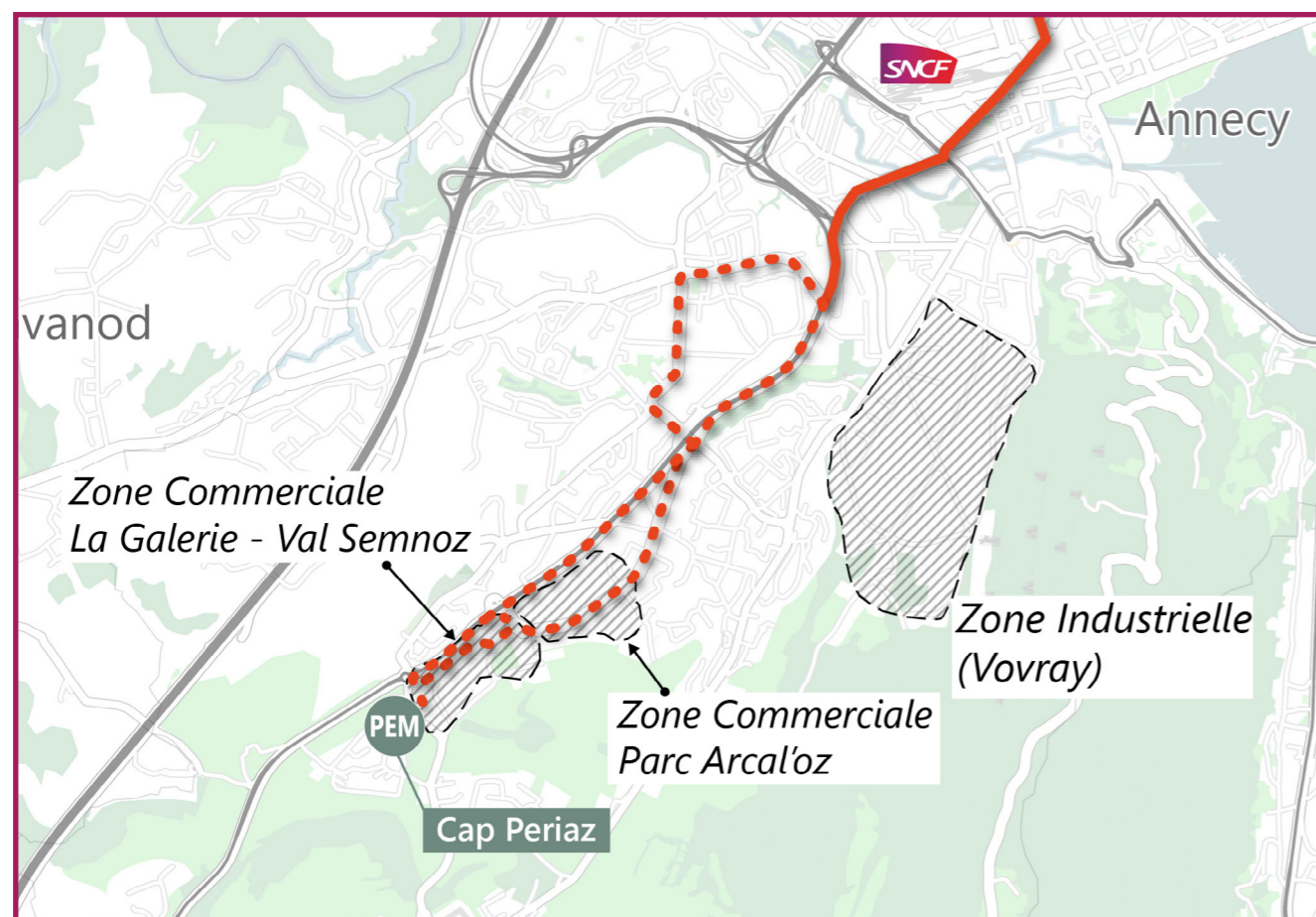
Certains contributeurs, notamment lors des kiosques, se sont positionnés contre le tramway car il viendrait rompre leur imaginaire de « petite ville cosy » qui est à leur avis un atout d'Annecy. D'autres font remarquer les inconvénients en matière d'intégration paysagère, notamment dus aux lignes aériennes de contact, d'impact travaux, a priori plus important que pour un BHNS, ou des bruits liés à l'exploitation, notamment à cause des rails, spécialement en courbe.

EN SYNTHÈSE !

L'axe 2 est bien perçu comme un axe fort, sur lesquels les enjeux de multimodalité, de bon positionnement des PEM, du réseau de bus SIBRA à venir pour irriguer en tangentiel le territoire sont perçus par tous les acteurs.

La concertation laissait ouverte la question du mode de transport à privilégier. Les débats n'ont pas dégagé de tendance forte, diverses positions, étayées, s'étant opposées sur les atouts et les avantages de chaque solution.

A. BRANCHE SEYNOD - ANNECY



Cap Périaz: Un pôle d'échange stratégique

Le développement de PEM aux entrées de l'agglomération, comme celui envisagé à Cap Périaz en terminus de l'axe 2 à Seynod ou celui envisagé à la sortie d'autoroute Seynod Sud, est également essentiel pour faciliter le report modal et limiter l'afflux de voitures dans le centre-ville. Un usager a proposé une réflexion intéressante sur l'intégration paysagère de ces équipements :

« Je m'interroge sur la possibilité d'une construction du PEM de Cap Périaz en contre-bas de la route, avec un niveau bas correspondant au niveau actuel du parking, et un niveau haut de niveau avec la RD1021, limitant ainsi l'impact visuel ».

Cap Périaz, situé à Seynod, bénéficie en effet d'un emplacement crucial pour l'intermodalité. Il s'agit d'un pôle d'échange multimodal qui permettrait à la fois de capter les automobilistes venant du sud de l'agglomération (Pays d'Alby, Rumilly) et de les encourager à utiliser les transports en commun vers le centre d'Annecy. Cette zone a un fort potentiel de développement, notamment grâce à ses connexions avec les axes routiers majeurs, comme l'autoroute A41.

En résumé, la concertation a fait apparaître sur cette branche une demande d'augmentation du nombre des PEM en lien avec le projet :

- Un PEM à Alby-sur-Chéran
- Un PEM à la Pilleuse à la sortie de l'A41 Seynod Sud

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Les PEM sont positionnés aux extrémités des lignes du Réseau Haute Mobilité dans des secteurs bien desservis par le réseau viarie et disposant de terrains disponibles pour créer un parking suffisamment bien dimensionné. À ce stade des études, ces PEM sont tous situés en limite de zone urbaine habitée, pour pouvoir aussi bénéficier de la fréquentation des habitants de proximité. Il n'a pas été envisagé à ce stade de prolonger les lignes du réseau Haute Mobilité pour aller chercher des usagers en rabattement uniquement, afin de rechercher un équilibre entre fréquentation et coûts du projet. Toutefois, ces possibilités de connexions avec des PEM plus éloignés pourront être explorées ultérieurement.

D'autres demandes ont émergé :

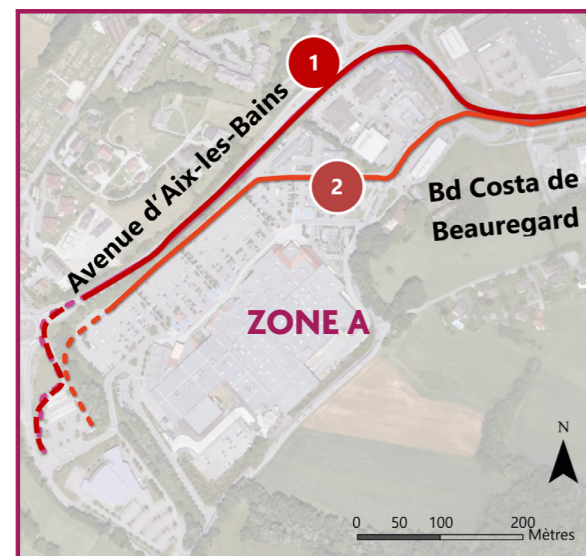
- Faire une liaison avec la rue de l'Angoulême
- Ouvrir le parc du Valvert sur la ville
- Prolonger le bus vers la rue du Val Vert et des 3 Fontaines (pour maillage du réseau)
- Repenser l'insertion de la route des Creuses, qui semble étroite pour le passage en BHNS

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le projet vise à permettre un accès le plus large possible aux habitants pour répondre à leurs besoins de mobilité. Dans ce cadre, les aménagements prévus ont été réfléchis de manière à favoriser une bonne accessibilité des stations pour tous les publics (piétons, cyclistes, automobilistes). Les études ultérieures

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

- affineront la réflexion dans chaque quartier pour s'assurer que les liaisons piétonnes sont optimisées ou que le réseau de bus complémentaire favorise le rabattement sur le Réseau Haute Mobilité. La population sera consultée dans le cadre de la concertation continue et pourra émettre des propositions qui seront analysées, et mises en œuvre si leur intérêt est avéré.
- Pour la route des Creuses, l'insertion d'une double voie de site propre nécessitera d'acquérir du foncier assez ponctuellement.



Faut-il passer par l'Avenue d'Aix-les-Bains ou le Boulevard de Beauregard ?

L'axe 2, qui relie Seynod à Pringy, présente plusieurs variantes de tracés. Ces variantes sont un enjeu clé dans les discussions sur l'avenir des transports à Annecy, avec des implications directes sur la fluidité du réseau et la qualité de vie des habitants.

Le débat entre ces deux variantes porte principalement sur le choix entre un tracé direct (Avenue d'Aix-les-Bains) et un tracé qui réutilise des infrastructures existantes permettant de desservir plus de population (Boulevard Costa de Beauregard).

Les défenseurs de l'avenue d'Aix-les-Bains mettent en avant la nécessité d'un trajet rapide et intuitif pour maximiser le report modal depuis les zones périurbaines. À l'inverse, ceux qui soutiennent le boulevard Costa de Beauregard préfèrent miser sur la continuité des investissements réalisés et une meilleure desserte des zones déjà existantes, même si ce tracé implique des détours et des temps de trajet plus longs.

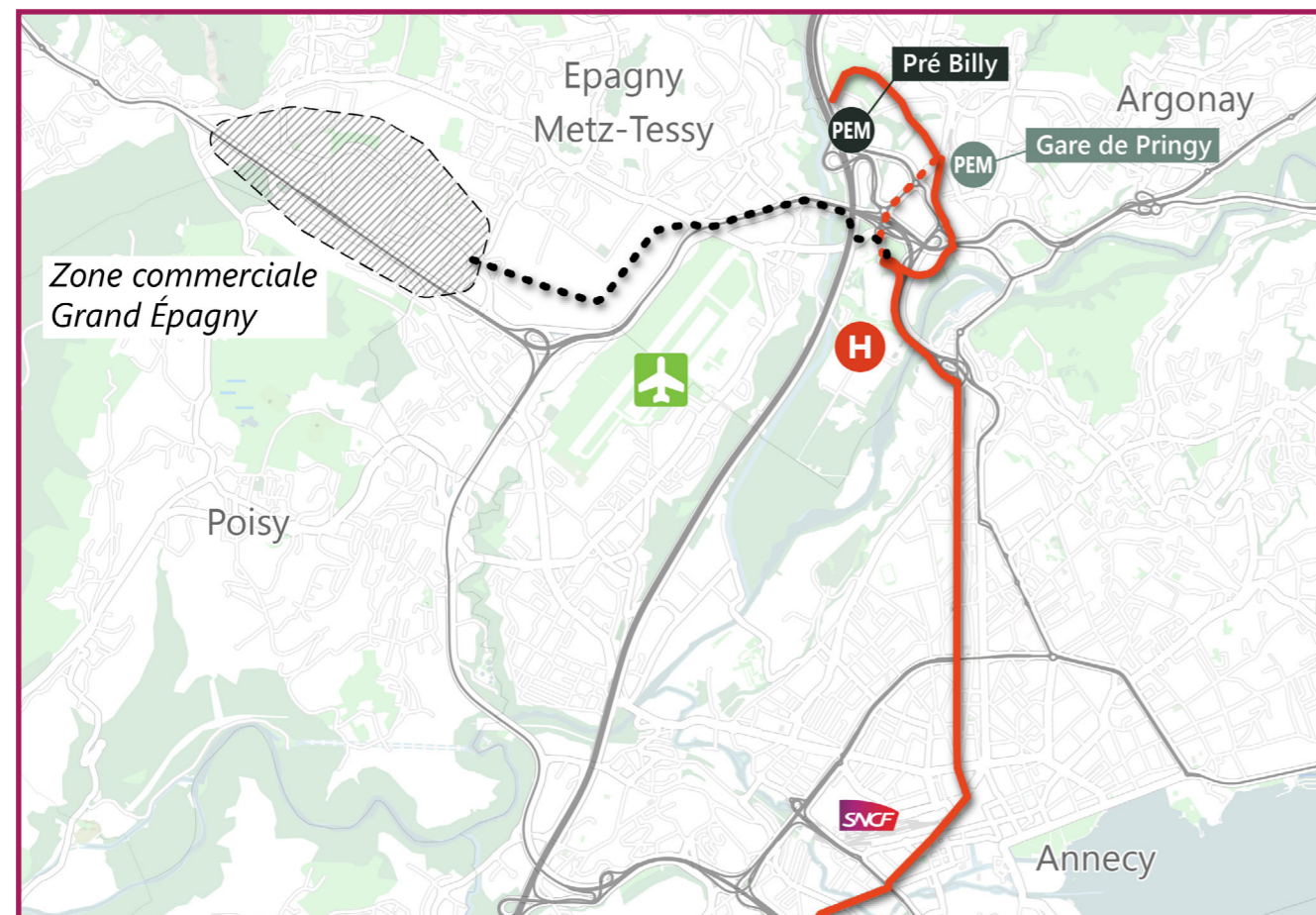
Certains participants à la concertation ont proposé une solution hybride, combinant les deux tracés. Par exemple, il est suggéré que la ligne de bus actuelle Rythmo 2 serve de rabattement vers un futur axe de transport plus structurant sur l'avenue d'Aix-les-Bains.

« La ligne Rythmo 2, qui dessert plus finement des quartiers densément habités à ce jour [...] ne pourrait-elle pas servir de rabattement vers le nouvel axe de transport en commun du Réseau Haute Mobilité (branche sud de l'Axe 2) ? »

Les débats sur ces deux variantes au cours des échanges n'ont pas mis en évidence de variante préférentielle.

	Avantages	Inconvénients
Variante 1 <i>par l'avenue d'Aix-les-Bains</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Requalification de l'espace public. • Axe plus clair et direct en entrée de ville. • Aménagement du parc du Val Vert. • Création de giratoires plus structurants et tracé direct. Très complémentaire avec la Rythmo 2. • Accompanyerait le projet de la Ville d'Annecy, Annecy 2050 avec la création de nouveaux logements et services. • Trajet plus direct pour arriver au centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comment régler le problème des 20 000 véhicules par jour sur la RN201 ? • 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. • Ne dessert plus les établissements scolaires route des Creuses et au centre-ville de Seynod / Cran. • Beaucoup de travaux, donc coût élevé.
Variante 2 <i>par le boulevard Costa de Beauregard et l'intérieur du centre commercial puis Champ Fleuri</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé le plus proche des besoins actuels. Plus de personnes desservies à court / moyen terme. • 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. • Des couloirs bidirectionnels déjà existants efficaces et végétalisés. • Le temps supplémentaire est inférieur à 5 minutes par rapport à la première variante et ne donne pas la sensation de perte de temps. • Desserte des services actuels. • Meilleur tracé pour l'écoquartier des Blanches. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte moins rapide pour les personnes habitants en dehors de la ville. • Cette variante contraindrait le projet d'aménagement de la ville d'Annecy, « Annecy 2050 »

B. BRANCHE ANNECY – PRINGY



Pringy : Une desserte essentielle vers l'hôpital et la périphérie nord

Pringy, de son côté, est un autre point clé de l'axe 2, notamment en raison de la proximité du centre hospitalier, un centre médical régional majeur. Actuellement, de nombreux usagers se rendent à l'hôpital en voiture, faute de solutions de transport public efficaces. L'emplacement de la station desservant l'hôpital sera donc crucial : elle doit permettre un accès facile à cet équipement.

La connexion avec Pringy est également stratégique pour les habitants des communes plus au nord, comme Saint-Martin-Bellevue, et pour ceux qui se déplacent vers Genève, via des lignes telles que la 272.

Cet exemple illustre la nécessité de ne pas ignorer les interconnexions avec les communes voisines au-delà de Pringy, où une partie importante de la population travaille ou effectue des trajets pendulaires.

Le tracé retenu à ce stade par l'avenue de Genève est considéré comme pertinent de manière globale mais les contributeurs soulignent une attente « d'excellence » dans les aménagements et les compensations de stationnement. Des craintes ont été formulées concernant les acquisitions foncières dans un environnement où habitent de nombreux riverains.

Certains contributeurs ont également évoqué la pertinence de la variante par l'avenue de France, bien qu'elle ait été écartée, en termes d'amélioration de certains quartiers (Novel-Teppes).

La connexion avec Epagny : Un secteur en pleine expansion à intégrer à la réflexion sur le tracé de l'axe 2

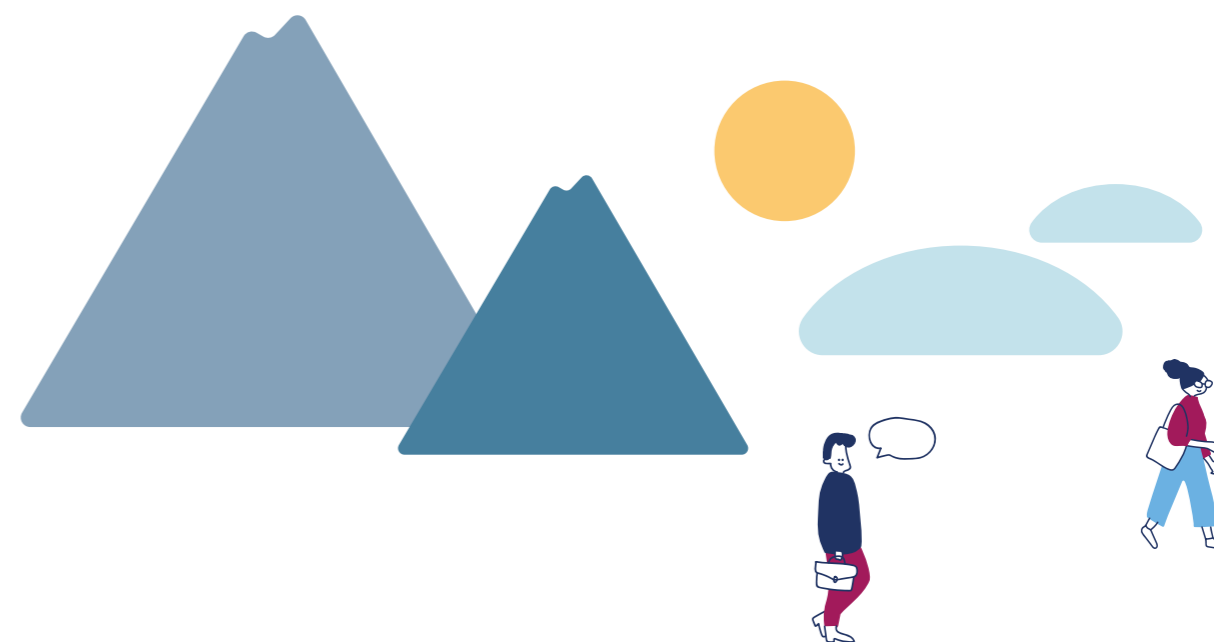
Plusieurs contributeurs, dont une association et la ville d'Epagny ont fait remonter le besoin d'une plus forte connexion tangentielle entre Epagny Metz-Tessy et Pringy au regard du dynamisme démographique et économique d'Epagny.

Certains habitants se sentent lésés par cette absence de prise en compte dans le tracé de l'axe 2 :

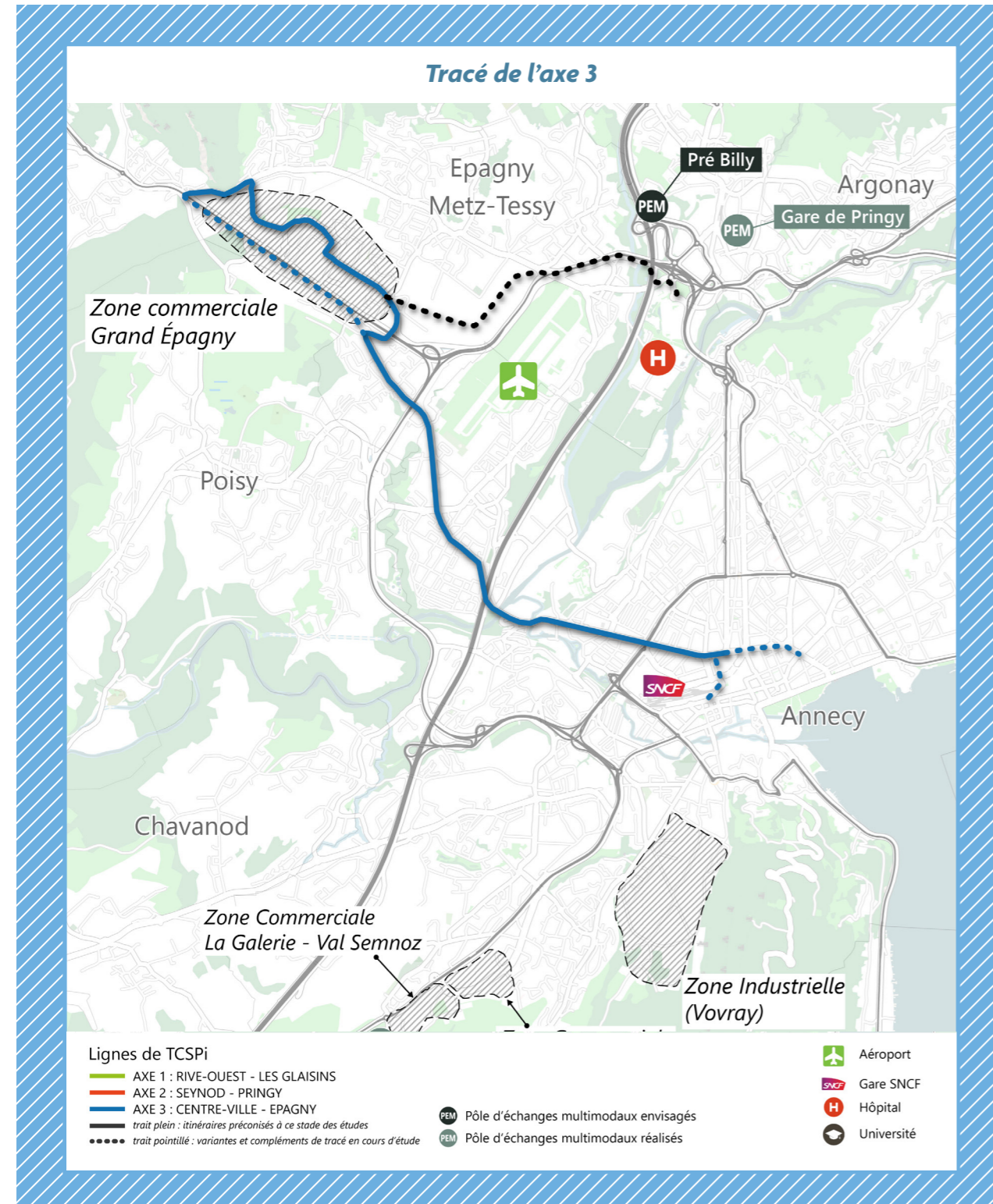
« L'axe 2 ne devrait pas s'arrêter à Pré Billy mais aller vers Épagny village ou l'axe 3 devrait passer. J'ai l'impression que ce territoire a été laissé de côté ».

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Une variante ou un tracé complémentaire pour relier l'axe 3 (Epagny – centre-ville) à l'hôpital (axe 2) a été également présentée en concertation. Elle permettrait de répondre aux besoins et enjeux exprimés par ces contributeurs.



L'AXE 3 – EPAGNY METZ-TESSY – ANNECY

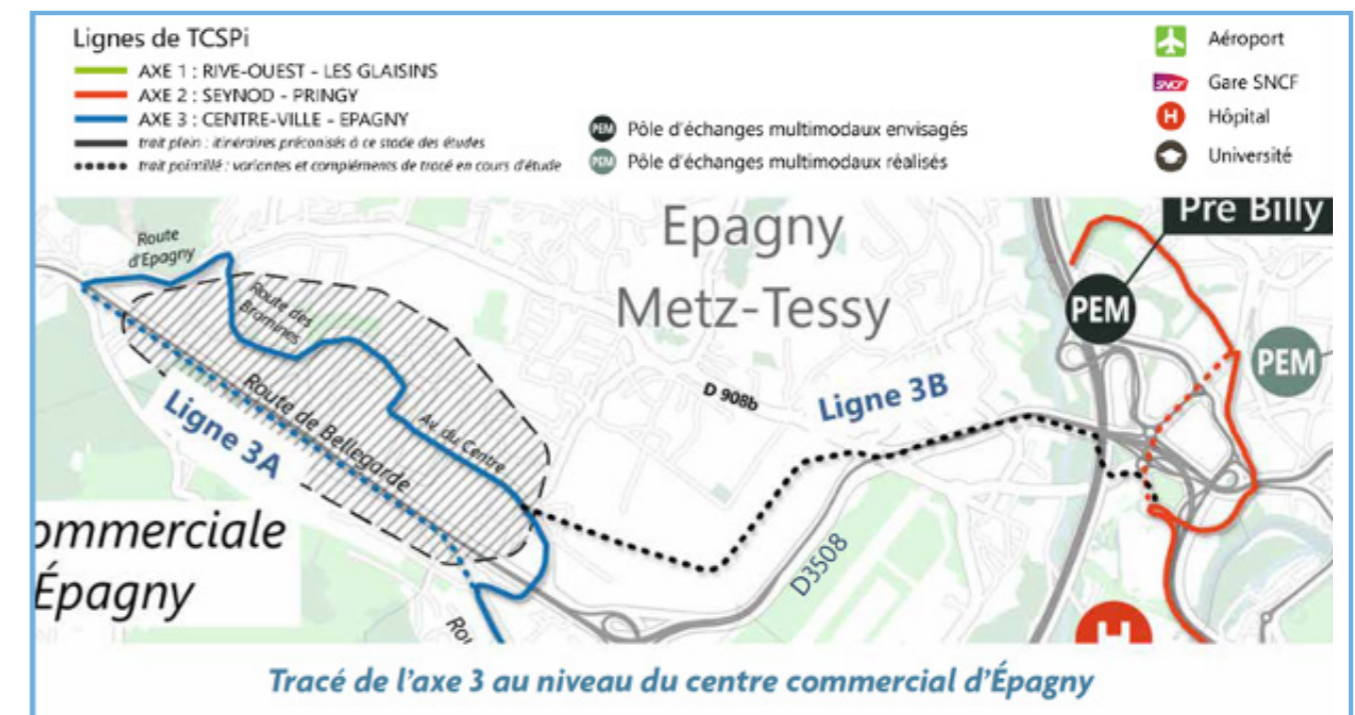


L'axe 3 du Réseau Haute Mobilité, reliant Annecy à Epagny Metz-Tessy, a moins mobilisé de contributions et de participations; toutefois, les contributions ont été riches sur le sujet des variantes de tracé proposées à la concertation préalable.

Variantes de tracé et préférences des participants aux ateliers

L'atelier organisé à Epagny et le passage de la maison mobile du projet ont permis de débattre des deux variantes principales:

- **Variante 1:** Tracé passant par l'intérieur du **centre commercial du Grand Epagny**.
- **Variante 2:** Tracé par la **RD1508**, une route départementale doublée avec une voie réservée pour le covoiturage et les véhicules transportant au moins deux passagers



Les deux options présentent des avantages et des inconvénients soulignés par les participants, avec une préférence exprimée par les habitants et la ville d'Epagny en faveur de la variante du centre commercial.

Le passage par le centre commercial a, d'une part, un plus fort potentiel de desserte fine de la ville, alors que le passage par la RD 1508 serait plus direct pour relier le territoire de Fier et Ussez, où se créent les embouteillages.

Il a, d'autre part, un plus fort potentiel d'irrigation de la zone commerciale, un des moteurs économiques majeurs du territoire. Il permettrait d'attirer à la fois les employés et les clients du secteur, tout en réduisant la dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens et en évitant la congestion sur une autre ligne régulière.

Cependant, certains participants rencontrés au sein de la maison mobile du projet ont émis des réserves concernant la capacité de cette variante à provoquer un report modal important, les visiteurs du centre commercial se déplaçant souvent en voiture pour effectuer de gros achats et parcourir les différents magasins disséminés sur une vaste zone.

Des associations et participants aux ateliers ont recommandé d'étudier un passage du Réseau Haute Mobilité par le centre-ville d'Épagny Metz-Tessy depuis le centre hospitalier avant de rejoindre le centre commercial.

Si ce tracé ne pouvait être étudié et retenu, les habitants ont recommandé de renforcer les connexions du Réseau Haute Mobilité avec les lignes secondaires, notamment vers les communes de Poisy, Choisy et Meythet, afin de renforcer la desserte et de ces secteurs. Ces connexions pourraient constituer un élément clé pour maximiser l'efficacité du réseau de transport en site propre et encourager un report modal plus important vers les transports en commun.

RÉPONSE DU GRAND ANANCY :

Si les axes du Réseau Haute Mobilité constituent un maillon structurant du futur réseau de transport en commun, des lignes de bus bénéficiant d'une cadence adaptée à la demande compléteront la desserte de ces axes, à la fois à l'intérieur de l'agglomération mais également en direction des communes extérieures en coordination avec les autorités organisatrices des mobilités compétentes.

Concernant les tracés étudiés pour cet axe, la variante 1 passant par la zone commerciale du Grand Épagny est celle préconisée à ce stade des études.

Une branche complémentaire est également en cours d'étude: l'axe 3B permettrait de joindre le tracé de la zone commerciale d'Épagny à l'hôpital (connexion des axes 3 et 2) afin de répondre aux enjeux de développement de la ville d'Épagny exprimés par les élus locaux et certains contributeurs.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Un travail de coordination sera mis en place avec les collectivités compétentes pour assurer la coordination du réseau haute mobilité avec d'autres projets de transports en commun au-delà du territoire du Grand Anancy et l'éventuel prolongement de l'axe 3 vers Sillingy.

Concernant la desserte spécifique de l'hôpital, à ce stade des études, sa desserte sera assurée par l'axe 2 du Réseau Haute Mobilité, ce qui permettra une liaison efficace pour tous les usagers, patients, visiteurs ou employés venant d'Anancy ou de Pringy. Des lignes de bus tangentielles et une offre adaptée de transport à la demande, compléteront cette desserte pour les personnes venant d'Épagny Metz-Tessy à l'Ouest ou des Glaisins à l'Est.

Bien que l'intégration de l'axe 3 dans le réseau global soit bien perçue, des questions subsistent quant à la capacité du réseau à induire un changement significatif de comportement.

Certains commerçants ont exprimé des doutes sur la capacité du projet à réduire le trafic automobile vers la zone commerciale, suggérant que, sans campagnes de sensibilisation ou d'éducation pour encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs, le changement serait limité.

Enfin, la commune d'Épagny Metz-Tessy a insisté sur le fait que l'aménagement cyclable et piétonnier doit être intégré au projet, pour s'assurer que les différents modes de transport puissent cohabiter efficacement. Cela inclut la création de pôles d'échanges multimodaux pour fluidifier les correspondances et améliorer l'accessibilité générale du réseau.

Prolongement de l'axe et lien avec d'autres infrastructures



Les rencontres de la concertation ont mis en avant la volonté des habitants de voir le prolongement de l'axe 3 au-delà du centre commercial, notamment en direction de Sillingy et du territoire de Fier et Usses, qui génère un flux important de déplacements.

De plus, la commune et les participants soutiennent fortement la réalisation de l'axe 3B, qui permettrait de connecter le tracé principal de l'axe 3 à la Plaine de Sous-Lettraz (1 245 logements prévus, une école et un centre aquatique) et au Centre Hospitalier. Cela répond à un besoin de connecter des pôles générateurs de flux, comme le Centre Hospitalier, tout en respectant les objectifs d'aménagement prévus dans le PLU de la commune.

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

LE CENTRE D'ANNECY : QUARTIER DE LA GARE

Des participants de l'atelier et de la réunion publique qui se sont déroulés à Annecy centre et dans une moindre mesure à Annecy-le-Vieux et à Pringy, s'accordent sur le constat d'une saturation chronique autour de la gare d'Annecy. Cette même appréhension a été entendue à plusieurs reprises lors des rencontres mobiles sur le terrain. Les constats et demandes formulés des contributeurs sont les suivants :

Saturation et gestion des flux

La gare d'Annecy est perçue comme un point névralgique de la ville, où convergent de nombreux flux de transport (trains, bus, voitures, vélos, piétons). Cependant, la gare et ses abords sont jugés saturés, particulièrement aux heures de pointe. Les participants estiment qu'il est donc nécessaire de mieux gérer ces flux afin d'éviter les engorgements, en particulier avec l'arrivée du futur Réseau Haute Mobilité.

- **Problème de saturation :** la gare est déjà considérée comme saturée, notamment aux alentours, avec des bouchons fréquents sur les routes principales qui y mènent. Les carrefours et ronds-points adjacents sont souvent encombrés, provoquant des ralentissements. Les participants craignent que l'ajout d'un nouveau mode de transport, comme le Réseau Haute Mobilité, sans aménagement adéquat, aggrave cette saturation.

- **Besoin de décharger le centre :** Il est souvent proposé de créer des pôles d'échanges en périphérie pour éviter que tous les flux ne convergent vers la gare centrale. Le développement de lignes tangentielles ou périphériques, reliant directement les quartiers et zones d'activités sans passer par la gare, est considéré comme une solution pour décongestionner le centre.

Amélioration de l'intermodalité

Les contributeurs soulignent l'importance de faire de la gare d'Annecy un véritable pôle d'intermodalité, où les différents modes de transport (train, bus, vélo, voiture) se connectent efficacement. Le centre gare d'Annecy doit offrir des correspondances fluides entre les trains, les bus SIBRA et le futur Réseau Haute Mobilité. Certains participants ont fait remarquer sur la nécessité de créer des infrastructures pour faciliter le passage rapide d'un mode de transport à l'autre, sans temps d'attente excessif ou ruptures de charge.

Amélioration des services aux usagers

Il est suggéré de développer des services à la gare, comme des parkings relais pour les voitures et vélos, des stations de recharge, et des bornes d'information en temps réel. Il est aussi indiqué que la gare devrait également accueillir des services pour les voyageurs, comme des consignes à bagages, des espaces d'attente confortables et des solutions de restauration rapide.

Accessibilité et organisation des espaces autour de la gare

L'accessibilité des usagers à la gare d'Annecy est une préoccupation centrale. Les participants insistent sur la nécessité de réorganiser les espaces autour de la gare pour fluidifier les déplacements des piétons, des cyclistes, et des automobilistes.

- **Accès personnes à mobilité réduite (PMR) et cyclistes :** Certains contributeurs indiquent que les infrastructures autour de la gare pourraient être adaptées pour garantir un accès plus facile aux PMR ainsi qu'aux cyclistes. Les espaces piétonniers pourraient être également élargis et sécurisés, tandis que des pistes cyclables séparées du trafic des voitures/bus pourraient être aménagées pour minimiser les accidents avec les voitures et les bus.

- **Repenser les parkings et dépose-minute :** Il est indiqué par certains participants que les parkings relais et les espaces de dépose-minute sont souvent mal organisés et contribuent à l'encombrement. Il est donc proposé de

réorganiser ces espaces, avec des parkings plus éloignés du centre, mais bien reliés aux transports publics, et des dépose-minute mieux situés pour fluidifier le trafic.

En synthèse, les contributeurs proposent de :

- Saisir l'opportunité du projet pour repenser l'aménagement des voies d'accès à la gare pour fluidifier la circulation, avec une attention particulière aux bus scolaires et aux arrêts situés à proximité de la gare.
- Créer des voies dédiées ou des aménagements spécifiques pour chaque type de véhicule afin de mieux gérer les flux (par exemple, en séparant le trafic des bus et des cyclistes).
- Créer une dépose-minute plus adaptée pour les voitures, déviant celles-ci vers des zones de stationnement comme le parking Marie Curie.
- Mieux organiser l'accès aux bus en répartissant les arrêts autour de la gare de manière à éviter les engorgements.
- Créer une gare bi-face et qui permette la traversée piétonne et des vélos de manière plus facile qu'aujourd'hui
- Mettre la rue de l'Industrie en sens unique pour éviter les embouteillages
- Prendre en compte la future fréquentation du Haras et du collège des Tilleuls

Par ailleurs, pour certains, il est donc nécessaire d'organiser des **nouvelles 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 » ;

La commune d'Epagny est également favorable à une liaison directe entre l'axe 3 et l'hôpital (sur l'axe 2).

« Comment relier directement les zones d'activité d'Argonay et des Glaisins depuis le secteur de la gare de Pringy ? ».

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le Réseau Haute Mobilité sera l'occasion de profondément repenser le secteur de la gare de manière à en limiter les usages par rapport à l'actuel, et les conflits associés (piétons, bus et cars, voitures, cycles), et à rendre plus lisible cet espace qui restera un pôle multimodal incontournable de l'agglomération, du fait de sa proximité au centre-ville d'Annecy et de l'usage important du train par les habitants.

Au vu de l'attractivité du secteur de la gare pour la population, les axes du Réseau Haute Mobilité ont tous été conçus de manière à pouvoir y emmener les usagers. Toutefois, le projet permettra aussi des correspondances entre les lignes du Réseau Haute Mobilité en dehors de ce secteur, au niveau du Pont Neuf pour les axes 1 et 2 et au niveau du Boulevard Decouz pour les axes 2 et 3.

La localisation des arrêts du Réseau Haute Mobilité dans le secteur de la gare n'est pas définie, la réflexion autour de l'optimisation des correspondances entre les axes de ce réseau sera développée dans les études

futures et permettra de savoir si une gare bi-face a un réel intérêt et le cas échéant, si des aménagements sont susceptibles d'être réalisés. La réorganisation de ce secteur s'appuiera sur les conclusions de cette réflexion, tout en s'assurant de la cohérence des solutions avec les réflexions menées par la Ville d'Anney autour du plan de circulation ainsi que par les autres partenaires (Région, SNCF, etc.).

Il demeure à ce sujet un débat non tranché sur la pertinence même d'un aménagement spécifique pour le Réseau Haute Mobilité. Ces positions se retrouvent de façon transversale dans les contributions des réunions publiques et ateliers mais aussi sur la plateforme en ligne: si certains contributeurs craignent que la mise en place d'un site propre pour les bus (voie dédiée) exacerbe la congestion automobile dans le centre-ville et autour de la gare en réduisant la capacité pour les autres véhicules, d'autres estiment qu'un site propre bien conçu permettrait au contraire de réduire la dépendance à la voiture et donc la congestion sur le long terme. Certains proposent un compromis qui pourrait être des portions de site propre uniquement sur certaines sections critiques, tout en permettant une cohabitation sur d'autres parties du réseau.

Sur le centre, le projet séduit globalement mais interroge ainsi par rapport à ses impacts en matière de congestion automobile et de répartition des fonctions urbaines, en particulier par rapport à la question du stationnement. La place de la voiture en centre-ville a été débattue, sans que le curseur retenu puisse être clarifié. En l'état le projet est globalement soutenu.



LES AUTRES SUJETS EXPRIMÉS

L'ORGANISATION DES TRAVAUX

Le Réseau Haute Mobilité représente 31 à 38 km de lignes de transport collectif en site propre intégral, qui nécessiteront des travaux d'aménagement conséquent à travers l'agglomération. Au cours des différentes rencontres de la concertation, les participants ont fait part de leurs inquiétudes quant à la gestion des phases travaux, et les problématiques éventuelles de congestion et d'accessibilité associées. En particulier, le centre-ville d'Anney ainsi que la Rive Ouest ont été pointés par les participants comme des secteurs particulièrement sensibles en phase de chantier, compte tenu de la densité des flux et des faibles largeurs disponibles.

L'accompagnement spécifique des commerçants et des artisans

Les contributeurs, notamment lors des réunions avec les commerçants, ont soulevé des préoccupations concernant le calendrier du projet et l'organisation des travaux. Les commerçants sont particulièrement sensibles aux impacts potentiels des travaux sur leur activité quotidienne et à l'accessibilité de leurs commerces.

Lors du Café des commerçants, les discussions ont mis en évidence la nécessité d'anticiper les nuisances liées aux travaux et de planifier soigneusement le calendrier pour minimiser l'impact sur les périodes clés pour le commerce, comme les fêtes de fin d'année. Un commerçant a exprimé ses attentes :

« Lors des travaux, l'Agglomération devra privilégier les lundis lors de la fermeture des commerces. Des mesures sont aussi mises en œuvre pour réduire les nuisances lors des grandes périodes d'achats telles que Noël »

Des mesures d'adaptation sont attendues pour réduire l'impact sur l'activité et l'attractivité des commerces.

Lors de cette rencontre, l'Agglomération du Grand Anney a fait intervenir l'Agglomération d'Annemasse qui a présenté son retour d'expérience dans le cadre du projet de tramway et piétonnisation de la ville centre. Les commerçants d'Annemasse ont bénéficié d'un accompagnement spécifique, notamment à travers des commissions d'indemnisation et des dispositifs de soutien personnalisés, avec un médiateur pour adapter la gestion des travaux avec les besoins des commerces.

Enfin, certains participants ont proposé d'anticiper l'augmentation des besoins futurs pour éviter des travaux supplémentaires à long terme. Ainsi, les échanges autour du calendrier et de l'organisation des travaux révèlent des attentes fortes des commerçants concernant la minimisation des nuisances, un accompagnement adéquat, et une planification anticipant les futurs besoins pour éviter des travaux supplémentaires.

RÉPONSE DU GRAND ANNEY :

L'organisation des travaux est une étape qui peut être vécue difficilement par la population, mais elle est incontournable. L'Agglomération mettra tout en œuvre pour minimiser les impacts et accompagner chacun durant les phases de travaux, en veillant tout particulièrement à soutenir les commerçants, artisans et acteurs socio-économiques directement impactés. L'agglomération travaillera étroitement avec ses partenaires locaux, notamment les chambres consulaires, pour garantir une communication fluide et efficace et mettre en œuvre des mesures d'accompagnement adaptées.

III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

Les chantiers seront, dans la mesure du possible, réalisés en soirée, en adoptant un principe de circulation alternée et tronçon par tronçon. De plus, l'accessibilité des voies dite « à grande circulation » telles que la RD 1508, sera maintenue afin de garantir la continuité des déplacements.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

La question du coût et du financement du projet a été souvent discutée durant la concertation, tant sur la plateforme en ligne que lors des réunions publiques. Les estimations financières à ce stade des études s'appuient sur des ratios et varient de 496 à 600 millions d'euros hors taxes pour un réseau BHNS, et jusqu'à 715 millions d'euros si l'axe 2 est en tramway. Ces chiffres, bien que perçus comme élevés et pas suffisamment détaillés à ce stade par certains acteurs, reflètent une vision ambitieuse à long terme pour améliorer la mobilité et le cadre de vie des habitants.

Des inquiétudes ont notamment été exprimées concernant l'impact de ces montants sur les impôts locaux et la capacité de l'agglomération à financer seule un tel projet. Certaines craintes évoquent un potentiel accroissement des taxes foncières et du Versement Mobilité, soulevant des questions sur la répartition des charges financières entre les collectivités. De plus, des associations comme Greenpeace Annecy ont mis en avant des préoccupations concernant la clarté du financement et le rapport coût-bénéfice du projet, plaidant pour une transparence accrue dans la présentation des budgets.

Face à ces préoccupations, le Grand Annecy assure que le Versement Mobilité sera géré de manière à soutenir le développement économique sans alourdir la charge des habitants. Une communication renforcée sur cet impôt et ses bénéfices est envisagée pour apaiser certaines appréhensions.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

Le débat sur le coût et le financement du projet met en lumière une certaine contradiction au sein des discussions publiques. L'ambition attendue pour le projet, les attentes de service et d'aménagement optimal, de prolongement de certains axes, se heurtent en partie à des craintes, parfois des mêmes acteurs, d'un coût élevé pour le citoyen et les entreprises.

Actuellement, le Grand Annecy finance ce projet de manière autonome, ce qui démontre son engagement à répondre aux besoins de ses habitants.

Le Grand Annecy a bien entendu les interrogations qu'ont pu susciter les éléments de coûts moyens présentés lors de la concertation préalable.

La méthode utilisée par l'expertise indépendante est celle préconisée par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) dans son guide « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale ». Le CEREMA est un établissement public français spécialisé dans l'aménagement du territoire, la mobilité, les infrastructures de transport, du bâtiment. Il propose des expertises, des conseils et des outils méthodologiques aux collectivités et à l'État.

Sur la base de 19 postes prédéfinis (études, maîtrise d'œuvre, acquisitions foncières, déviation de réseaux, ouvrages d'art, plateforme, voirie, stations, centre de commandement, dépôt, matériel roulant, etc.), cette méthode permet un chiffrage du coût global du projet sur la base de ratios en million d'euros par kilomètre (M€/km).

Il s'agit d'une méthode classique et reconnue d'estimation des coûts à ce stade d'études préliminaires. Ces montants ne peuvent donc pas être détaillés à ce stade par branche compte tenu des variantes et tracés qui sont toujours en cours d'analyse.

Les études ultérieures menées à partir de la phase avant-projet permettront d'affiner ces coûts au regard des différents contextes (topographie, ouvrages d'art, réseaux à dévier, etc.) qui seront alors davantage détaillés.

Le Grand Annecy s'engage à apporter au public des éléments de chiffrages plus amplement détaillés en phase de concertation continue, sur la base des éléments produits par les études d'avant-projet.

Le Grand Annecy a bien entendu les demandes de clarification sur les modalités de financement du projet, et les impacts potentiels sur les différentes populations (habitants, entreprises, communes).

Une analyse financière prospective a été réalisée en 2022. Elle a notamment permis de définir les critères de viabilité financière du projet Réseau Haute Mobilité, et d'étudier l'impact sur les contribuables des décisions fiscales que le Grand Annecy et/ou ses communes membres pourraient prendre dans ce contexte.

La question du financement de la mobilité sur le Grand Annecy dépasse la question du projet de Réseau Haute Mobilité et renvoie à des choix fiscaux sur lesquels les discussions sont en cours. Les modalités de financement du projet Réseau Haute Mobilité dépendront du résultat de ces discussions, et des précisions qui seront apportées par les études d'avant-projet sur les coûts du projet, en investissement et fonctionnement. Elles feront l'objet de nouvelles études de prospective financière dans la continuité de celle de 2022.

Dès que des données seront précisées et connues, en concertation continue et au moment de l'enquête publique, le Grand Annecy communiquera largement auprès des habitants, entreprises, salariés, acteurs locaux et usagers des transports.

Ne pas investir dans des infrastructures de transport adaptées pourrait entraîner des coûts bien plus élevés à long terme. La congestion routière croissante, l'augmentation des émissions de CO₂ et la dégradation de la qualité de vie sont autant de conséquences qui peuvent avoir un impact financier important, non seulement sur les finances publiques (entretien des routes, gestion de la pollution), mais aussi sur les habitants eux-mêmes (perte de temps dans les trajets, augmentation des coûts liés à la santé publique en raison de la pollution).

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

De nombreux participants ont exprimé des remerciements et des encouragements pour la démarche de concertation mise en place, soulignant l'engagement et le volontarisme des élus du Grand Annecy, ainsi que la mobilisation des équipes.

L'organisation d'une réunion intitulée « Forum enjeux et alternatives », le 9 juillet, a été particulièrement bien accueillie, car elle a permis aux associations de s'exprimer et de participer activement au processus.

Des interrogations ont été soulevées quant à la nature même de la concertation préalable et la place laissée aux citoyens dans le processus décisionnel et le rôle de la CNDP. De nombreuses personnes ont exprimé le souhait d'une plus grande clarté sur leur rôle et les réels leviers d'influence sur le projet.

Plusieurs critiques ont également été émises, notamment par des associations qui ont remis en cause la sincérité et la transparence des informations fournies.

Des difficultés techniques ont également été soulevées concernant l'utilisation de la plateforme internet, l'accès aux comptes-rendus des réunions et l'inscription à la plateforme en ligne. Certains participants ont mentionné des problèmes pour naviguer sur le site ou poser leurs avis et contributions.

Pour autant, si des critiques régulières ont été entendues soit par les associations, soit par des participants lors des ateliers en particulier, sur le dispositif, elles n'ont jamais été de nature à bloquer le débat. De plus les garants ont noté que le droit à l'information et la transparence de la concertation ont été respectés.

RÉPONSE DU GRAND ANNECY :

La concertation préalable sur le Réseau Haute Mobilité du Grand Annecy a été extrêmement riche et le Grand Annecy tient à remercier et saluer l'ensemble des participants, leurs mobilisations et leur intérêt pour ce projet très attendu.

Le Grand Annecy a été accompagné de bout en bout par les garants de la CNDP, et suivi leurs recommandations pour rendre le débat le plus accessible, transparent et complet possible.

L'agglomération a en effet fait le choix de proposer un dispositif sur 12 semaines avec 30 rencontres et en proposant des canaux de participation multiples et complémentaires, pour permettre une expression la plus large possible.

Les contributions ont toutes été analysées et prises en compte par le Grand Annecy. Elles permettent d'enrichir le projet et le faire évoluer. L'agglomération du Grand Annecy poursuivra son investissement auprès de la population ainsi que le dialogue avec les partenaires de la mobilité en phase de concertation continue.

Les engagements du Grand Annecy pour la concertation continue sont détaillés dans le tableau des enseignements du prochain chapitre. Les dispositifs seront élaborés en coordination avec la CNDP et les acteurs locaux.



IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUITE À LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS



IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUITE À LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

/// LES ENSEIGNEMENTS DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND ANNECY, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

Le Grand Anancy se félicite du succès de la concertation préalable, grâce à la diversité des interventions et la vivacité des temps d'échange, et la richesse des débats et des points de vue exprimés.

Il en retire de précieux enseignements sur la suite du projet, en matière de processus d'étude et sur les modes de concertation à venir.

L'essentiel des enseignements que retire le Grand Anancy est décrit dans les encadrés « réponse du maître d'ouvrage » dans les parties précédentes, et dans les réponses aux demandes de compléments et recommandations des tableaux qui suivent.

Les enseignements sont nombreux mais ils peuvent être synthétisés en grandes thématiques :

OPPORTUNITÉ DU PROJET

Les débats soulignent l'urgence du projet et l'adhésion au concept de « site propre intégral ». Le public attend un transport en commun efficace, avec une fréquence de 6 à 12 minutes, une amplitude horaire importante, et un matériel roulant innovant, quel que soit le mode retenu (BHNS ou tramway).

Néanmoins plusieurs acteurs, notamment associatifs, **demandent plus d'informations sur le report modal et la réduction des gaz à effet de serre (GES).** De ces apports, qui seront produits et portés au débat lors des phases ultérieures du projet (dont l'enquête publique), dépend la pleine acceptation de celui-ci, au regard de son coût et de ses modalités de financement.

Par ailleurs, si la concertation préalable a permis de mettre en évidence un consensus clair sur la nécessité d'agir pour désengorger la RD 1508 du trafic automobile aux heures de pointe, la branche rive ouest (axe 1 du projet) a fait l'objet de nombreux débats. Elle a mobilisé le tissu associatif, ainsi que des habitants résidant hors Grand Anancy, sur des alternatives (tracé, mode) au projet acté dans la délibération de 2022.

Les décisions prises dans la délibération de janvier 2022 sont conformes aux éléments soumis au public dans le cadre de la concertation préalable. **Ainsi, le Grand Anancy a réaffirmé sa volonté de poursuivre la mise en œuvre opérationnelle de l'axe 1 avec un BHNS en site propre sur l'intégralité de son parcours.**

PÉRIMÈTRE DU PROJET

Plusieurs acteurs et contributeurs, notamment associatifs, ont questionné le périmètre territorial du projet. Ils ont notamment demandé qu'il ne se limite pas au Grand Anancy, mais soit prolongé sur l'axe 3 jusqu'à Sillingy, voire La Balme-de-Sillingy, et sur l'axe 1 à Doussard, Faverges, voire au-delà.

Le Grand Anancy a réaffirmé que **l'agglomération n'est pas compétente pour organiser les mobilités en dehors de ses limites administratives et territoriales.** Néanmoins, **le Grand Anancy compte poursuivre la collaboration avec tous les partenaires qui souhaitent faire avancer les mobilités de leurs territoires en cohérence avec les objectifs du projet de Réseau Haute Mobilité.**

CAPACITÉ D'EMPORT ET ÉVOLUTIVITÉ

Plusieurs contributions font état d'une inquiétude concernant le choix d'un BHNS sur la rive ouest pour répondre aux besoins à moyen et long terme, au regard des projections démographiques, de sa capacité d'emport et de son évolutivité.

Le Grand Anancy est bien conscient de l'importance d'intégrer l'évolutivité de l'aménagement au sein du projet de TCSPi. Ainsi, des BHNS de 24 m, plus capacitaires, pourraient être utilisés à la place des 18 m initialement prévus, ce qui implique que l'allongement des stations soit anticipé.

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Le choix d'un site propre intégral voté en 2022 assure également une évolutivité en cas de demande croissante d'utilisation des transports collectifs sur le long terme. Une maîtrise totale du gabarit sur l'ensemble du linéaire permettra l'exploitation du réseau avec des machines plus capacitaires, existantes à ce jour ou à venir.

ARTICULATION DU PROJET AVEC LES AUTRES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉ ET LE RÉSEAU EXISTANT

Des contributions ont porté sur **l'articulation du projet avec les autres politiques publiques d'aménagement et de mobilité** (vélo, PEM, réseau de bus et cars connexes, train, tarification, Zone Faibles Émissions Mobilité, etc.).

Le projet s'inscrit en complémentarité de l'ensemble des politiques publiques et schémas directeurs en faveur des mobilités douces et du développement durable. Une attention particulière portera sur leur bonne articulation, afin de faciliter l'intermodalité.

Le Grand Annecy a bien intégré l'enjeu d'une tarification adaptée et combinée des différentes offres de mobilité, qui constitue l'une des conditions de réussite du projet.

Le Réseau Haute Mobilité et le réseau de bus « classique » fonctionneront de manière intégrée, formant un seul et même réseau. Les lignes de bus qui fonctionnent sur le tracé du projet devraient être progressivement remplacées par ce dernier. Aussi, de nouvelles lignes de bus classiques seront créées ou redéployées afin de desservir les secteurs les moins bien desservis et améliorer le maillage du territoire (ex : lignes tangentielles), dans une logique de rabattement sur le Réseau Haute Mobilité. Durant les études ultérieures, une analyse approfondie du réseau incluant les lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales, ainsi que le Réseau Haute Mobilité, devrait être effectuée.

AMÉNAGEMENTS ET IMPACTS

Le projet est perçu comme une opportunité d'aménagement urbain avec de fortes attentes sur la végétalisation et l'articulation entre le Réseau Haute Mobilité et les modes doux (cycles, piétons).

Néanmoins, des inquiétudes ont été exprimées sur **le risque de saturation du quartier gare et de certains axes routiers liée au report de trafic induit,** ainsi que sur la coordination entre le plan de circulation porté par la ville d'Annecy et le projet porté par le Grand Annecy.

Les études ultérieures devraient affiner les impacts sur la circulation, qui seront dans la mesure du possible limités. Par ailleurs, **la coordination avec l'ensemble des projets publics ou privés le long des axes se poursuivra pour s'assurer de leur cohérence.** Enfin, le Grand Annecy sera vigilant à **l'accessibilité du Réseau Haute Mobilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite,** lors de la conception des aménagements et du choix du matériel roulant.

Des inquiétudes ont également été formulées sur les impacts durant les travaux, ainsi que sur le foncier privé, agricole et les zones naturelles. Le Grand Annecy est particulièrement attentif à la consommation foncière du projet, ce qui explique en partie le choix d'une voie unique sur certains tronçons de la rive ouest. **Un accompagnement spécifique et personnalisé pourra être mis en place, notamment pour les propriétaires concernés. De plus, des mesures d'accompagnement au changement seront développées sur toute la durée du projet, notamment durant les travaux,** à l'attention du grand public, des commerçants et des acteurs socio-économiques.

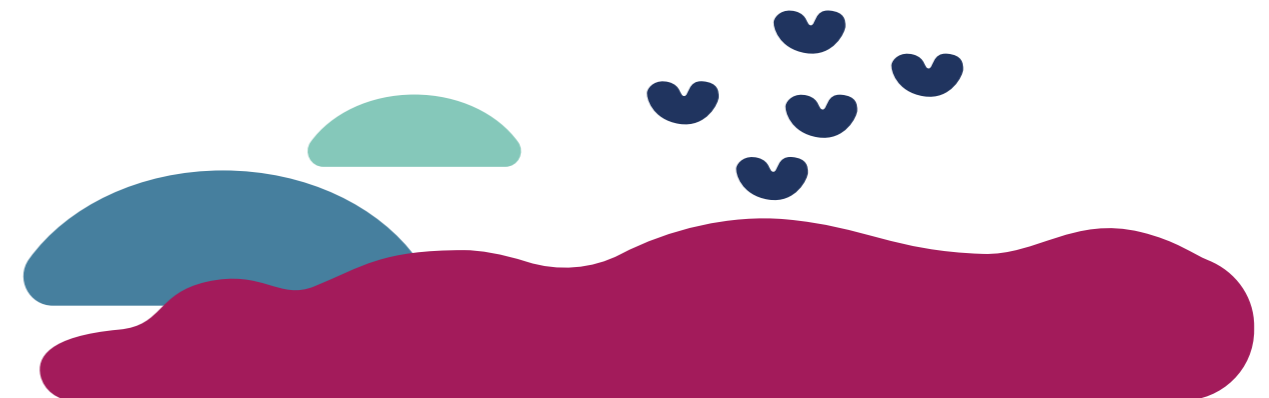
COÛTS ET FINANCEMENT

La question des coûts du projet et du financement sont revenus à plusieurs reprises dans les débats, avec une certaine défiance vis-à-vis du Grand Annecy portant sur la véracité des chiffres et informations transmis. La méthode de chiffrage, préconisée par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) et développée plus haut (voir point III.F. 2.), est une méthode classique et reconnue d'estimation des coûts à ce stade d'études préliminaires. Les études ultérieures permettront d'affiner et de détailler ces coûts.

Les sources potentielles de financement ont été explicitées à plusieurs reprises durant cette concertation (dans le dossier de concertation, mais également lors des différents événements).

En synthèse, **le Grand Annecy, comme le précise la délibération du 24 octobre 2024 annexé à ce dossier (Annexe 7), prend acte du bilan de la concertation préalable rédigé par les garants de la CNDP et également annexé à ce dossier (Annexe 1), prend acte des enseignements de cette concertation et confirme la poursuite du projet de Réseau Haute Mobilité en :**

- > approuvant ses mesures découlant des demandes de précisions et des recommandations des garants, développées ci-après ;
- > reconsidérant la réalisation des axes 2 Seynod – Pringy et 3 Gare d'Annecy – Epagny Metz-Tessy du projet de TCSPi car, d'une part, le mode et le tracé de l'axe 2 ne sont pas tranchés et nécessitent des réflexions plus poussées et, d'autre part, le mode de financement de ces axes n'est pas encore consolidé ;
- > actant le lancement d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) qui porterait sur l'ensemble du réseau de TCSPi et comporterait une tranche ferme (axe 1 Duingt – Glaisins) et deux tranches conditionnelles (axes 2 Seynod – Pringy et 3 Gare d'Annecy – Epagny Metz-Tessy), pour l'accompagner dans le cadre de la suite du projet ;
- > approuvant le principe du lancement d'une procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre portant sur l'axe 1 Duingt – Glaisins en mode BHNS, en confiant à son titulaire le soin d'élaborer un dossier d'enquête publique portant sur cet axe ;
- > maintenant un dispositif de concertation continue adapté, sous l'égide d'un garant, associant la population et l'ensemble des parties prenantes du projet.



/// LES RECOMMANDATIONS DES GARANTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE



Demandes de précisions des garants et réponses du Grand Anancy

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<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>Le Grand Anancy est conscient des enjeux de transparence de ses choix à la suite de la concertation préalable sur le projet de Réseau Haute Mobilité. Dans la continuité de l'ensemble des efforts effectués pour rendre le projet clair et pédagogique pour ses habitants lors de la concertation préalable, le Grand Anancy s'engage à communiquer largement sur les orientations qu'il entend donner au projet.</p> <p>Ainsi, le Grand Anancy informera la population et les acteurs locaux de manière pédagogique et accessible, des décisions prises par les élus lors du Conseil Communautaire du 24 octobre 2024 quant à la poursuite du projet Réseau Haute Mobilité.</p> <p>Pour ce faire, le Grand Anancy mobilisera les canaux et modalités de d'information et de communication (voir colonne « moyens mis en place pour tenir les engagements pris ») les plus pertinents et adaptés pour communiquer dès que ses choix seront effectués.</p>	<p>4^e trimestre 2024 et 1^{er} trimestre 2025</p>	<p>A minima, et en tenant compte de la phase de concertation continue dont les modalités de principe seront présentées plus loin, la communication et la transparence sur les choix du Grand Anancy quant à la suite du projet de Réseau Haute Mobilité seront menées comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diffusion en direct sur le site du Grand Anancy de la séance du Conseil Communautaire où sera annoncée la suite du projet le 24/10/2024 • Diffusion grand public du présent Dossier public des enseignements du Maître d'Ouvrage, en réponse au bilan des garants de la CNDP dès la fin du mois octobre • Réalisation et diffusion d'une synthèse communicante de ce dossier • Publication d'une vidéo de restitution • Organisation d'un Forum de restitution de la concertation ouvert à tous, dont la date et les modalités précises seront annoncées rapidement • Envoi d'une lettre d'information aux partenaires • Campagne de communication spécifique (communiqué de presse, publication sur les réseaux sociaux, ...) • Maintien de la plateforme en ligne avec une information régulière tout au long des étapes du projet.

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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....</p> <p>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.</p> <p>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>Le Réseau Haute Mobilité du Grand Anancy a été conçu en lien avec les politiques publiques d'aménagement du bassin de vie annécien. Il a été pensé pour répondre aux orientations stratégiques de développement du territoire, telles que définies dans ses documents cadres: le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Plan de Mobilité (PDM) 2030, et en lien avec les orientations en cours de finalisation du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat Mobilités Bioclimatique (PLUI-HMB).</p> <p>Ces documents visent à définir et encadrer un projet de développement durable du territoire, passant en particulier par une densification des zones urbaines existantes pour éviter l'étalement urbain et préserver les espaces naturels. Ces documents identifient les zones à densifier et les zones où limiter la croissance urbaine.</p> <p>Le Réseau Haute Mobilité se base sur ces orientations ainsi que sur les besoins de mobilité recensés et prévisionnels en 2030 en intégrant des perspectives d'évolution de la population ainsi que des futurs projets d'équipements publics, d'emploi et de services générateurs de déplacements.</p> <p>Dans le cadre de la poursuite des études sur le projet Réseau Haute Mobilité et de la concertation continue, le Grand Anancy s'engage à poursuivre le dialogue avec les parties prenantes du projet, en particulier les instances en charge des politiques d'aménagement et d'habitat, pour articuler au mieux l'ensemble des politiques publiques de mobilité et d'aménagement, et de rendre cette articulation plus visible pour le grand public.</p>	<p>Au cours de l'Enquête Publique au plus tard</p>	<p>Le Grand Anancy s'organise de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Restructuration de la Direction Générale Adjointe Mobilité avec création d'une direction transversale pour suivre l'ensemble des projets de l'agglomération en lien avec les mobilités • Poursuite des études sur le projet, et notamment l'étude d'impact qui sera intégré au dossier d'Enquête Publique. • Poursuite du travail de communication sur l'articulation des politiques publiques, à travers des temps particuliers de concertation.
<p>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.</p>	<p>Durant la concertation préalable, le Grand Anancy a bien entendu les attentes de la population sur les données relatives aux émissions de CO₂ et aux niveaux de report modal attendus, en particulier sur la Rive-Ouest. Le Grand Anancy a ainsi publié, pendant la concertation préalable, <u>une note pédagogique*</u> complémentaire qui aborde ces deux aspects.</p> <p>Durant la suite des études, ces deux sujets seront bien évidemment précisés et les résultats seront publiés.</p> <p>Singulièrement, le Grand Anancy rappelle que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour la réduction des émissions de CO₂ : un bilan carbone est obligatoire et sera réalisé de façon complète, aux meilleurs standards de l'état de l'art, pour l'étude d'impact du projet, qui est un élément fondamental du dossier d'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique. • Pour les niveaux de report modal attendus/espérés : À ce stade des études, préliminaires, le report modal global du projet (sur toutes les branches) est estimé à 10 000 déplacements journaliers actuellement réalisés en voiture qui se reporteraient sur les transports collectifs. Pour le cas spécifique de branche sur la rive Ouest (entre Duingt et l'entrée du tunnel de la Puya au sud), un report modal de la voiture vers les transports collectifs d'environ 10 % est attendu aujourd'hui. Lors de la phase d'études de maîtrise d'œuvre ultérieure, le maître d'ouvrage pourra mieux préciser les estimations de report modal attendues pour la rive Ouest et calculer le report modal attendu pour les autres branches du projet de Réseau Haute Mobilité. <p>Le Grand Anancy fournira une vue détaillée des objectifs en matière de réduction des émissions de CO₂ et de report modal pour le projet de Réseau Haute Mobilité. Elle permettra de mieux évaluer les impacts environnementaux et les bénéfices attendus du projet sur chacune des branches.</p>	<p>Au cours de l'Enquête Publique au plus tard</p>	<p>Le Grand Anancy assurera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La publication des résultats du bilan carbone dès validation, en amont de la finalisation de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique • La publication des estimations précisées de report modal attendu, dès validation, en amont de la finalisation de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. • Poursuite du travail de communication et de dialogue à travers des temps particuliers de concertation.

* <https://www.calameo.com/read/0076004983a04e98f891b>

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Annecy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<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 (Plan Mobilité, PACET, ville du quart d'heure, Urbanisme...).</p>	<p>Le Grand Annecy a bien entendu la demande de mieux expliciter l'imbrication du Réseau Haute Mobilité dans l'ensemble de ses politiques de mobilité. Il souhaite rappeler que le Réseau Haute Mobilité s'inscrit bien en complémentarité de l'ensemble des politiques publiques et schémas directeurs en faveur des mobilités douces et du développement durable. Le dossier de concertation identifiait pages 40 et 41 les actions en cours pour éviter les déplacements, réduire la place de la voiture individuelle, et promouvoir la sobriété dans ce domaine. Pour rappel, différentes mesures et plans en faveur de la mobilité durable sont listés ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> • création d'une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) au 1^{er} janvier 2025 • définition du schéma directeur cyclable et développement de ce réseau • définition d'un schéma directeur des PEM et développement de ceux-ci • restructuration du réseau de bus en avril 2024 avec création d'un service de transport à la demande (TAD) et de lignes circulaires. • développement du service de vélopartage Vélonecy • 3^e session des Plan de Mobilité Employeurs visant à optimiser les déplacements alternatifs à la voiture des salariés du Grand Annecy • développement de l'autopartage à travers l'offre Citiz • déploiement d'un module covoiturage sur le site mobilités • initiative d'organisation de l'autostop • gratuité estivale du réseau Sibra • fortes baisses de tarifs en dehors de la période estivale • tarification spécifique Pass Événements • Lancement de la réflexion sur les Services Express Régionaux Métropolitains à l'échelle du grand bassin de mobilité nord rhônalpin • développement des animations/accompagnement au changement (ex: défi des écoliers, challenges covoiturage, savoir rouler, PDE) • Service Handibus au profit des personnes à mobilité réduite • Mise en place des lignes de montagne en période touristique • Comité des partenaires et dialogue territorial <p>Dans le cadre de la concertation continue, une attention particulière sera portée pour faire connaître l'ensemble des dispositifs concourant à la transition en matière de mobilité, et assurer leur bonne articulation au profit de la cohérence d'ensemble du projet de mobilité et d'aménagement du Grand Annecy.</p>	<p>Durant la phase de concertation continue</p>	<p>Afin d'assurer la meilleure articulation possible de l'ensemble de ses politiques publiques, l'Agglomération du Grand Annecy restructure sa Direction Générale Adjointe aux Mobilités avec la création d'une direction transversale pour suivre l'ensemble des projets de mobilité de l'agglomération.</p> <p>Des dispositifs de communication pourront être réalisés, faits sur l'ensemble des dispositifs existants en faveur de la mobilité durable et de l'accompagnement au changement.</p>

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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.</p>	<p>Le Grand Anancy a bien entendu le besoin de clarifier et de rendre lisible la manière dont le futur Réseau Haute Mobilité s'intégrera dans le réseau des lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales.</p> <p>La réussite du projet de Réseau Haute Mobilité repose en partie sur la capacité de tous les dispositifs de mobilité à être accessibles, efficaces, intégrés, et articulés entre eux.</p> <p>Concernant l'évolution du réseau de bus actuel, le Grand Anancy confirme que ce maillage complémentaire est essentiel pour garantir une bonne articulation et une couverture optimale du territoire. Le futur réseau de transports collectifs, organisé en « toile d'araignée », offrira des lignes circulaires évitant le passage par le centre-ville et des lignes de rabattement pour desservir les zones non couvertes par le Réseau Haute Mobilité, tout en facilitant les correspondances avec les stations de celui-ci.</p> <p>Une première phase de restructuration du réseau de bus, mise en œuvre le 29 avril 2024, a augmenté l'offre de 18 %, en intégrant des lignes circulaires et de rabattement pour améliorer la desserte.</p> <p>Une deuxième phase de restructuration sera mise en place en parallèle des études d'AVP sur la suite du projet de Réseau Haute Mobilité.</p> <p>À ce stade, il apparaît que les lignes de bus qui « doubleraient » sur le même tracé celui du Réseau Haute Mobilité seront progressivement remplacées par ce dernier. De nouvelles lignes de bus classique seront créées avec le développement du Réseau Haute Mobilité pour desservir les secteurs les moins bien desservis, dans des logiques de rabattement sur les stations de correspondances, et pour développer l'offre sur des axes pertinents dans des logiques complémentaires aux logiques radiales portées par le Réseau Haute Mobilité.</p> <p>Le Réseau Haute Mobilité et le réseau de bus « classique » fonctionneront de manière intégrée, formant un réseau unifié, « transparent » pour l'utilisateur.</p> <p>Durant les études de la phase d'Avant-Projet, une analyse approfondie du réseau global incluant les lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales, et le Réseau Haute Mobilité sera effectuée. Cette analyse permettra de définir comment ces lignes s'articuleront avec le Réseau Haute Mobilité et permettront une modélisation itérative du réseau au regard des résultats des études.</p>	<p>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</p>	<p>Le Grand Anancy présentera l'évolution du plan de restructuration du réseau de bus et son articulation avec le Réseau Haute Mobilité, et les autres réseaux de transport auprès de la population, quand les études seront suffisamment avancées, au plus tard lors de la mise en œuvre du Réseau Haute Mobilité.</p>



Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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 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.</p>	<p>Le Grand Anancy a bien entendu les interrogations qu'ont pu susciter les éléments de coûts moyens présentés lors de la concertation préalable.</p> <p>La méthode utilisée par l'expertise indépendante est celle préconisée par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) dans son guide « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale ». Le CEREMA est un établissement public français spécialisé dans l'aménagement du territoire, la mobilité, les infrastructures de transport, du bâtiment. Il propose des expertises, des conseils et des outils méthodologiques aux collectivités et à l'État.</p> <p>Sur la base de 19 postes prédéfinis (études, maîtrise d'œuvre, acquisitions foncières, déviation de réseaux, ouvrages d'art, plateforme, voirie, stations, centre de commandement, dépôt, matériel roulant, etc.), il permet un chiffrage du coût global du projet sur la base de ratios en million d'euros par kilomètre (M€/km).</p> <p>Il s'agit d'une méthode classique et reconnue d'estimation des coûts à ce stade d'études préliminaires. Ces montants ne peuvent donc pas être détaillés à ce stade par branche compte tenu des variantes et tracés qui sont toujours en cours d'analyse.</p> <p>Les études ultérieures menées à partir de la phase avant-projet permettront d'affiner ces coûts au regard des différents contextes (topographie, ouvrages d'art, réseaux à dévier, etc.) qui seront alors davantage détaillés.</p> <p>Le Grand Anancy s'engage à apporter au public des éléments de chiffrages plus amplement détaillés en phase de concertation continue, sur la base des éléments produits par les études d'avant-projet.</p>	<p>À l'issue de la phase d'Avant-Projet (AVP) et en concertation continue</p>	<p>Le Grand Anancy apportera au public des éléments de chiffrage plus précis quand ils seront disponibles en phase de concertation continue sur la base des études d'AVP.</p>
<p>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 sont financés 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...</p>	<p>Le Grand Anancy a bien entendu les demandes de clarification sur les modalités de financement du projet, et les impacts potentiels sur les différentes populations (habitants, entreprises, communes).</p> <p>Une analyse financière prospective a été réalisée en 2022. Elle a notamment permis de définir les critères de viabilité financière du projet Réseau Haute Mobilité, et d'étudier l'impact sur les contribuables des décisions fiscales que le Grand Anancy et/ou ses communes membres pourraient prendre dans ce contexte.</p> <p>La question du financement de la mobilité sur le Grand Anancy dépasse la question du projet de Réseau Haute Mobilité et renvoie à des choix fiscaux sur lesquels les discussions sont en cours. Les modalités de financement du projet Réseau Haute Mobilité dépendront du résultat de ces discussions, et des précisions qui seront apportées par les études d'avant-projet sur les coûts du projet, en investissement et fonctionnement. Elles feront l'objet de nouvelles études de prospective financière dans la continuité de celle de 2022.</p> <p>Dès que des données seront précisées et connues, en concertation continue et au moment de l'enquête publique, le Grand Anancy communiquera largement auprès des habitants, entreprises, salariés, acteurs locaux et usagers des transports.</p>	<p>Dès la concertation continue, lors de l'enquête publique, et pendant les travaux</p>	<p>Dans le cadre de la concertation continue, le Grand Anancy informera les partenaires et le grand public sur les principes clés du financement du projet.</p> <p>L'objectif du Grand Anancy est d'assurer que chaque partie prenante dispose des informations nécessaires pour apprécier les implications financières et les bénéfices du projet, tout en maintenant une communication ouverte et continue, tant avec le grand public que le monde économique (entreprises, commerçants etc.).</p>

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>8 Concernant l'axe 1, sur le secteur entre la gare centrale d'Annecy 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.</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.</p> <p>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...).</p>	<p>Le Grand Anancy a entendu les inquiétudes de la population sur la capacité du projet proposé à répondre aux besoins de mobilité sur la Rive-Ouest du Lac d'Annecy. Dans ce cadre et à la demande des garants de la CNDP, le Grand Anancy a fourni, dans le temps de la concertation préalable, une note pédagogique qui présente de manière détaillée les principes du modèle multimodal développé par le bureau d'études qui accompagne le Grand Anancy en phase d'études préalables. Ce modèle a servi de base aux estimations de fréquentation sur l'axe.</p> <p>Concernant le terminus de l'Axe 1 et son éventuellement prolongement vers les Sources du Lac d'Annecy, le Grand Anancy réaffirme que l'agglomération n'est pas compétente pour organiser les mobilités en dehors de ses limites administratives, et ne pourra ni préciser l'hypothèse d'un PEM à Doussard, ni à ce stade expliquer d'éventuelles contraintes techniques associées à des tronçons hors Grand Anancy. Néanmoins, le Grand Anancy tient à préciser que l'agglomération travaille avec les partenaires voisins qui souhaitent faire avancer les mobilités de leurs territoires en cohérence avec les objectifs du projet Réseau Haute Mobilité porté par le Grand Anancy.</p> <p>Le Grand Anancy avait d'ailleurs déjà sollicité la Région plusieurs fois pour étudier un prolongement au-delà de Duingt. Cette dernière, autorité organisatrice sur le territoire des Sources du lac d'Annecy, a lancé une étude de l'axe Albertville - Annecy pour évaluer les besoins et solutions au-delà de Duingt. Le Grand Anancy participe pleinement à ces travaux pour que son projet s'inscrive dans cette vision de territoire global. Ce sera donc à la Région d'évaluer les solutions de mobilité pertinentes au-delà de Duingt.</p> <p>Dans ce contexte, l'Agglomération du Grand Anancy réaffirme sa volonté de pouvoir faire avancer les projets de mobilité dans le cadre de ses compétences et poursuivre les études sur le projet Réseau Haute Mobilité avec un terminus à Duingt pour l'Axe 1.</p> <p>Dans le cadre de la concertation continue, les instances d'information et de dialogue mises en place permettront de préciser des estimations affinées de fréquentation sur l'axe 1. La Région décidera pour sa part des modes de concertation/communication qu'elle souhaite mener sur l'axe Albertville-Annecy, le Grand Anancy se tient à la disposition de la Région pour s'associer à ces temps d'échange.</p> <p>D'une manière plus globale, le Grand Anancy sera un partenaire à l'écoute des demandes et propositions des territoires périphériques quant à l'articulation du projet de Réseau Haute Mobilité avec leurs projets propres, dans une volonté de dialogue pour prendre en compte au mieux les enjeux de tous au sein du grand bassin de mobilité. La concertation continue pourra comporter des temps d'échanges sur cette question clef, avec les territoires périphériques, à leur demande.</p>	<p>Concertation Continue</p>	<p>Le Grand Anancy pourra à la demande des territoires périphériques et autres AOM sur le bassin de mobilité participer, dans la concertation continue (mais aussi le cas échéant hors concertation continue, dans le cadre des projets des partenaires), à des instances de dialogue et d'information sur les projets périphériques et l'articulation avec le projet de Réseau Haute Mobilité.</p>

Demande de précisions 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<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 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.</p>	<p>Le Grand Anancy est bien conscient de l'importance d'intégrer l'évolutivité de l'aménagement au sein du projet de Réseau Haute Mobilité afin d'anticiper une évolution des besoins sur le moyen et le long terme.</p> <p>Cette évolutivité à moyen terme repose déjà sur l'évolution possible du matériel roulant: en fonction de l'évolution des besoins, des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 24 m pourraient être utilisés à la place des BHNS de 18 m initialement prévus. Ainsi, la longueur des stations pourrait être anticipée en vue d'accueillir des bus plus longs et donc plus capacitaires.</p> <p>Sur la Rive-Ouest, le Grand Anancy pourra étudier l'opportunité d'injecter 2 BHNS en heure de pointe dans le même sens, là où le besoin serait plus important, pour permettre un cadencement à 6 min au lieu de 12 min.</p> <p>Le choix du Grand Anancy de partir sur un site propre intégral permet de garantir une évolutivité en cas de demande croissante d'utilisation des transports collectifs sur le long terme. Une maîtrise totale du linéaire permettra de proposer des machines plus capacitaires demain, existantes aujourd'hui ou à venir (tramway, systèmes guides semi-autonomes, nouvelles offres en devenir, etc.)</p> <p>Les études techniques sur le projet sont en tout état de cause menées de façon à ne pas obérer des évolutions à long terme en matière de mode de transport ou de prolongement.</p>	<p>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP), avec possibilités de préciser les éléments évolutifs pendant la phase de concertation continue</p>	<p>Des précisions seront apportées dans le cadre de la concertation continue sur les modalités possibles d'évolution du projet.</p>



IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

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

Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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.</p>	<p>Très attaché à poursuivre un large dialogue sur le projet, entamé avec succès dans le cadre de la concertation préalable, le Grand Anancy réaffirme sa volonté d'organiser une réunion de restitution de la concertation préalable et s'y engage. Y seront présentés, le bilan de la concertation préalable, les enseignements tirés par le maître d'ouvrage, des réponses aux principales questions des participants, les suites données au projet, et éventuellement des éléments concernant l'organisation de la concertation continue.</p>	<p>4^e trimestre 2024 ou 1^{er} trimestre 2025</p>	<p>Le Grand Anancy organisera une réunion publique dont le format et la date seront précisés dès que possible. La réunion sera conçue de manière à toucher le plus large public possible.</p>
<p>2 Les garant.e.s recommandent que le calcul du report modal attendu pour le projet (globalement et par branches), soit re-précisé et clarifié de manière transparente et soit partagé avec les parties prenantes. Nous proposons d'associer le Forum des partenaires de la mobilité.</p> <p>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.</p>	<p>Conformément à la demande de précision numéro 3 (voir plus haut), le Grand Anancy précisera les estimations de report modal et de bilan carbone lors de la phase d'études ultérieure, quand les tracés seront définitifs.</p> <p>Par ailleurs, dans la continuité de son engagement fort en matière de transparence du dialogue avec les partenaires et parties prenantes du projet montré lors de la phase de concertation préalable, le Grand Anancy affirme sa volonté de continuer à associer étroitement les partenaires clefs de la mobilité tout au long des différentes étapes du projet.</p>	<p>Lors de la concertation continue à partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</p>	<p>L'ensemble du dispositif de concertation continue qui sera mis en place visera à assurer une communication et un dialogue régulier avec toutes les parties prenantes du projet. Il sera alimenté par l'avancement des études d'AVP.</p> <p>Un bilan carbone ainsi qu'une étude d'impact seront réalisés conformément aux étapes réglementaires du projet.</p>
<p>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 consommée par les infrastructures, les services, la maintenance...</p> <p>Cette approche aurait, en effet, une dimension pédagogique forte en éclairant les usagers-habitants sur les externalités positives et négatives des transports collectifs.</p>	<p>Le Grand Anancy engagera, conformément à la réglementation en vigueur, les études d'impact et un bilan carbone pour le projet de Réseau Haute Mobilité. Ce bilan carbone sera réalisé aux meilleurs standards de l'état de l'art. Il constituera une pièce clef du dossier d'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique. Il sera notamment réalisé sur la base du guide « Prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact » du Ministère de la Transition écologique, et qui intègre l'énergie grise tout au long de la vie du projet (construction, exploitation, démantèlement du projet). L'intégration de l'énergie grise contribue en effet à une évaluation précise des impacts globaux du projet et offre une compréhension globale des externalités positives et négatives associées à un projet.</p>	<p>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</p>	<p>Le Grand Anancy réalisera dans le cadre de l'étude d'impact du projet un bilan carbone complet incluant l'estimation de l'énergie grise consommée par le projet.</p>

Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Annecy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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'Annecy et du lac, de la croissance touristique, des liaisons avec les territoires voisins et du développement des communes périphériques...)</p> <p>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>Cette recommandation s'inscrit dans la continuité des demandes de précisions 2, 4 et 5. Dans le cadre des études d'avant-projet à venir, le Grand Annecy continuera d'avancer sur l'articulation des différentes politiques publiques et projets de mobilité, en veillant à leur conformité avec les objectifs des documents cadres d'aménagement du territoire.</p> <p>Le Réseau Haute Mobilité du Grand Annecy a en effet été conçu en lien avec les politiques publiques d'aménagement du bassin de vie Annécien. Il a été pensé pour répondre aux orientations stratégiques de développement du territoire, tels que définies dans ses documents cadres: le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), le Plan de Mobilité (PDM) 2030, et en lien avec les orientations en cours de finalisation du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal - Habitat Mobilités Bioclimatique (PLUI-HMB).</p> <p>Ces documents visent à définir et encadrer un projet de développement durable du territoire, passant en particulier par une densification des zones urbaines existantes pour éviter l'étalement urbain et préserver les espaces naturels. Ces documents identifient les zones à densifier, et les zones où limiter la croissance urbaine.</p> <p>Le Réseau Haute Mobilité se base sur ces orientations, ainsi que sur les besoins de mobilité recensés et prévisionnels en intégrant des perspectives d'évolution de la population ainsi que des futurs projets d'équipements publics, d'emploi et de services générateurs de déplacements.</p> <p>Le Grand Annecy s'engage à continuer le dialogue avec les parties prenantes du projet, en particulier les instances en charge des politiques d'aménagement et d'habitat, pour articuler au mieux l'ensemble des politiques publiques de mobilité et d'aménagement, et de rendre cette articulation plus visible pour le grand public.</p> <p>Par ailleurs, le Grand Annecy s'engage à ce qu'une attention particulière sera portée pour faire connaître l'ensemble des dispositifs concourant à la transition en matière de mobilité, et assurer leur bonne articulation au profit de la cohérence d'ensemble du projet de mobilité et d'aménagement du Grand Annecy. Un effort de pédagogie sera réalisé pour communiquer au grand public la logique du projet poursuivi entre politique de mobilité et politique d'aménagement, pour chaque grand projet ou grand programme imaginé: on pense en particulier à ce stade à l'adoption future du PLUI-HMB (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat Bioclimatique) en cours de finalisation, le Réseau Haute Mobilité bien sûr, les évolutions du réseau de bus Sibra, le schéma directeur des PEM, etc.</p>	<p>Concertation continue et au-delà</p>	<p>Lors de concertation continue, le Grand Annecy explicitera plus précisément les logiques convergentes entre le projet de Réseau Haute Mobilité, les autres politiques de mobilité et les politiques d'aménagement du territoire (SCOT, PLUI-HMB...), avec un effort de pédagogie.</p> <p>Pour la suite des réflexions, le Grand Annecy sera attentif à expliciter les logiques d'actions de long terme et leur articulation.</p>



IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Anancy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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...).</p>	<p>Un Schéma Directeur des Pôle d'Echange Multimodaux (PEM) a été réalisé au sein du Grand Anancy en collaboration avec les territoires voisins et le Département de la Haute-Savoie. Il a identifié 24 PEM, dont 6 en interface directe avec le Réseau Haute Mobilité (Cap Périaz, Pré-Billy, Pringy gare, les Glaisins, Sevrier Tennis et Duingt). La concertation préalable a permis de montrer l'importance des PEM comme facteur de réussite de l'intermodalité sur le territoire.</p> <p>Sur les six PEM en lien avec le projet, Deux sont déjà existants : celui de la gare de Pringy et celui de Cap Périaz à Seynod. Le PEM des Glaisins est en phase pré-opérationnelle.</p> <p>Le Grand Anancy est conscient du rôle important de ces PEM dans la réussite du projet de Réseau Haute Mobilité, rôle qui a été rappelé lors de la concertation préalable. Cette dernière a d'ailleurs fait ressortir des attentes diverses du public en matière de services et fonctionnalités associés aux PEM pour assurer leur attractivité (consignes à vélos, présence du service Véloncy, opportunité de développer le co-voiturage, etc.).</p> <p>Dans le cadre de l'avancement des études sur les PEM et de la continuité des échanges avec les acteurs institutionnels et locaux sur ces projets, le Grand Anancy pourrait mobiliser la population et les partenaires sur les attentes, services et usages à inclure dans certains PEM. Il conviendra que les services envisagés dans les PEM répondent aux politiques publiques complémentaires du Grand Anancy en matière d'aménagement du territoire et d'activité économique.</p> <p>Le Grand Anancy souhaite faire en sorte que les PEM en projet répondent au mieux aux besoins exprimés, et sera attentif à ce que leur appropriation soit la plus forte possible à toutes les phases de leur réalisation. En particulier, une attention particulière sera portée sur l'information et l'accompagnement des habitants et riverains, y compris en phase chantier, pour optimiser l'usage de ces espaces clefs de multimodalité au profit de la mobilité décarbonée du territoire.</p>	<p>Dans le cadre des études spécifiques aux PEM</p>	<p>Le Grand Anancy organisera de temps d'échanges dans le cadre du pilotage des études de PEM avec les collectivités et parties prenantes directement concernées.</p> <p>Il mettra en place une communication forte lors des chantiers, de la phase de mise en service et lors de la vie des PEM pour promouvoir et améliorer leur appropriation et leur usage.</p>
<p>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 (État, 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'État et le Département.</p> <p>Les garant.e.s recommandent aux acteurs de la mobilité, notamment l'État, 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.</p>	<p>Cette recommandation s'inscrit dans la continuité de la demande de précision 8.</p> <p>Le Grand Anancy souhaite d'abord rappeler qu'il travaille étroitement avec les partenaires voisins qui souhaitent faire avancer les mobilités de leurs territoires en cohérence avec ses objectifs.</p> <p>Le Grand Anancy ne pouvant intervenir que dans le cadre des compétences attachées à son territoire, il ne peut porter des projets qui seraient liés au grand bassin annécien hors de celui-ci, voire plus lointains.</p> <p>Conscient des enjeux liés aux mobilités de plus longue distance, le Grand Anancy avait par exemple déjà sollicité la Région pour étudier un prolongement au-delà de Duingt. Cette dernière, autorité organisatrice sur le territoire des Sources du lac d'Anancy, a lancé une étude de l'axe Albertville - Anancy pour évaluer les besoins et solutions au-delà de Duingt. Le Grand Anancy participe pleinement à ces travaux pour que son projet s'inscrive dans cette vision de territoire global.</p> <p>Dans ce contexte, le Grand Anancy réaffirme sa volonté forte de pouvoir faire avancer les projets de mobilité dans le cadre de ses compétences et poursuivre les études sur le projet Réseau Haute Mobilité sans les retarder.</p> <p>Le Grand Anancy sera un partenaire à l'écoute des demandes et propositions des territoires périphériques et des partenaires. La concertation continue pourra comporter des temps d'échanges avec les territoires périphériques et les partenaires.</p>	<p>Dans la continuité du travail mené</p>	<p>Le Grand Anancy poursuivra une posture proactive dans le développement des mobilités du bassin de vie.</p> <p>Le Grand Anancy se positionnera à l'écoute des territoires et partenaires extérieurs.</p> <p>Dans la continuité du dialogue engagé, le Grand Anancy poursuivra des échanges réguliers et privilégiés avec les partenaires, et continuera de mobiliser régulièrement le Comité des Partenaires.</p>

Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Annecy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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 :</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>Le Grand Annecy prend bonne note de cette recommandation.</p> <p>L'anticipation effective de l'aménagement des terminus des axes 2 et 3 en vue de leurs prolongements pourra être envisagée si les discussions avec les parties prenantes et les études complémentaires à engager confirment leur pertinence. En tout état de cause, le Grand Annecy souhaite que le projet reste évolutif en ce qui concerne les prolongements pour répondre aux besoins futurs et opportunités qui pourraient se présenter.</p> <p>Des discussions ont déjà été engagées et se poursuivront sur l'éventuelle réalisation de PEM à Sillingy et à la Balme de Sillingy ainsi que sur l'articulation du Réseau Haute Mobilité avec le territoire de Fier et Usses.</p> <p>Concernant l'axe 2, la prolongation du Réseau Haute Mobilité jusqu'à la sortie A41 Seynod sud n'est à ce stade pas prévue car les impacts socio-économiques seraient trop faibles au regard de l'investissement. Néanmoins, un PEM est envisagé à la sortie de l'A41 et l'articulation entre le Réseau Haute Mobilité et le réseau de transport collectif SIBRA qui permettra de les relier de manière efficace est en cours de réflexion et sera traité dans les phases ultérieures.</p> <p>Tous les terminus seront autant que possible conçus pour ne pas obérer à terme la création de prolongements.</p> <p>Le Grand Annecy s'engage à suivre une approche collaborative avec les acteurs de la mobilité au premier titre desquels les collectivités et AOM périphériques pour optimiser les opportunités offertes par ces prolongements tout en garantissant l'efficacité du projet global et la rapidité de sa mise en œuvre.</p>	<p>Les discussions pourront se tenir en concertation continue et plus tard pendant les études sur les axes 2 et 3.</p>	<p>Le Grand Annecy se positionnera à l'écoute des territoires et partenaires extérieurs tout au long des réflexions sur la mobilité dès la phase de concertation continue.</p> <p>Dans la continuité du dialogue engagé, le Grand Annecy poursuivra des échanges réguliers et privilégiés avec les partenaires, et continuera de mobiliser régulièrement le Comité des Partenaires.</p> <p>Les études sur les axes 2 et 3 se poursuivront.</p>
<p>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.</p>	<p>Le Grand Annecy partage cette recommandation sur l'intégration de cette liaison ferroviaire comme un projet connexe qui devra se travailler en articulation avec le Réseau Haute Mobilité. Elle pourrait en effet jouer un rôle crucial en améliorant les connexions des différents bassins de vie et d'emploi, et notamment dans la perspective de l'accueil des Jeux Olympiques d'hiver en 2030 en Savoie et en Haute-Savoie. La liaison Annecy – Pringy – Groisy – Saint-Martin-Bellevue – La-Roche-sur-Foron est en effet un projet très attendu par les Grand.e.s Annécien.ne.s et que l'agglomération du Grand Annecy souhaite voir avancer.</p> <p>Comme expliqué dans la réponse faite à la recommandation 6, le Grand Annecy n'a pas de compétence en matière de maîtrise d'ouvrage ni de mandat territorial pour la réalisation de ce projet ferroviaire. Sa réalisation relève de la SNCF et des autorités régionales. Pour autant, des investissements pourraient être engagés par le Grand Annecy dès 2025 pour la réouverture de la gare de Saint-Martin-Bellevue, illustrant l'engagement de l'agglomération envers l'amélioration de ces connexions. Par ailleurs, des évolutions du réseau ferroviaire pourraient intervenir, dès 2026, entre Annecy et La Roche-sur-Foron.</p> <p>Le Grand Annecy souhaite préciser que le Réseau Haute Mobilité est conçu pour faciliter les liaisons depuis la gare d'Annecy et Pringy, assurant ainsi une complémentarité efficace avec la liaison ferroviaire envisagée. Des connexions avec le réseau de bus secondaire pourraient également être envisagées. Ainsi, bien que ces deux projets soient distincts, ils se complètent et contribueront ensemble à améliorer le réseau de transport régional.</p> <p>Le Grand Annecy rappelle que dans le cadre de ses compétences il reste déterminé à agir pour le développement de ces infrastructures essentielles pour la région. L'agglomération poursuivra le travail partenarial déjà engagé avec les acteurs concernés, et accompagnera le maillage des différents projets au sein de ses compétences légales.</p>	<p>2025-2030</p>	<p>Le Grand Annecy se positionnera à l'écoute des territoires et partenaires extérieurs tout au long des réflexions sur la mobilité dès la phase de concertation continue.</p> <p>Il organisera des échanges réguliers avec les partenaires dans la continuité du dialogue déjà mené.</p> <p>Il sera vigilant à l'intégration des autres projets de mobilité du territoire dans la réflexion globale du projet du Réseau Haute Mobilité, y compris la liaison Annecy – La-Roche-sur-Foron.</p>

IV. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Anecy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>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.</p>	<p>Le Grand Anecy est déjà investi dans l'accompagnement nécessaire de la population pour une prise de conscience des enjeux et une évolution des pratiques individuelles et collectives en matière de mobilité décarbonée en cohérence avec l'ensemble des politiques publiques du territoire. Des mesures d'accompagnement (communication, information, mise en place de nouveaux services etc.) sont ainsi déjà mises en œuvre par le Grand Anecy, dont une partie est listée dans la réponse à la demande de précision 4. Elles se poursuivront, en concertation avec les acteurs clé du territoire.</p> <p>Dans le cadre de la poursuite du Réseau Haute Mobilité, le Grand Anecy développera des actions et mesures d'accompagnement au changement sur toute la durée du projet et au cours de différentes étapes clés du projet.</p> <p>Ces accompagnements pourront concerner :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les cibles directes des politiques de mobilités: automobilistes, usagers de transports collectifs etc. en vue de les informer sur les dispositifs et les amener à modifier leurs pratiques au profit de la mobilité durable • Les personnes impactées par le projet, riverains (en particulier lors des travaux), personnes concernées par un impact foncier, commerçants, etc. Ces publics bénéficieront de mesures d'accompagnement spécifiques et personnalisées. <p>Le Grand Anecy définira ces mesures d'accompagnement en lien avec les acteurs locaux, en particulier le réseau local potentiellement opérateur et acteur direct auprès des habitants. Il définira en relation avec la CNDP les modalités le plus adaptées pour associer, informer et concerter sur les mesures d'accompagnement complémentaires liées au projet de Réseau Haute Mobilité durant la phase de concertation continue. Il concevra et animera, en collaboration avec les personnes directement concernées (riverains, entreprises, commerces etc.) les modalités d'accompagnement chantier permettant de faciliter la vie locale durant cette phase de transformation.</p> <p>L'Agglomération du Grand Anecy restera ambitieuse en matière d'accompagnement et de concertation tout au long du projet, et ce jusqu'à sa mise en service, au-delà des étapes réglementaires avec la CNDP.</p>	<p>2025-2030</p>	<p>Le Grand Anecy mettra en place les mesures d'accompagnement jugées utiles et nécessaires, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campagnes de communication • Concertations sur les services associés à la mobilité • Médiation locale sur les chantiers • Etc. <p>Ces dispositifs seront conçus en partenariat avec les parties prenantes concernées, et avec la CNDP pour ce qui est de la phase de concertation continue, avec la volonté de cibler tous les publics concernés.</p> <p>Les dispositifs d'accompagnement de la population se poursuivront tout au long de la vie du projet, dans les phases travaux et de mise en service du projet.</p>



Recommandations des garants 26/08/2024	Réponse du Grand Anecy 26/10/2024	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>10 Si le Grand Anecy décide de poursuivre son projet, une concertation continue sera organisée. Les garant.e.s recommandent au Grand Anecy 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 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 Anecy 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 Anecy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Anecy ; • Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation. 	<p>Les élus du Grand Anecy ont confirmé la volonté de poursuivre le projet Réseau Haute Mobilité selon les modalités inscrites dans la délibération DEL-2024-220 du 24 octobre 2024.</p> <p>Une concertation continue sera donc organisée de manière réglementaire sous l'égide d'un garant nommé par la CNDP jusqu'à l'Enquête Publique. Le Grand Anecy précise qu'il souhaite accompagner la population de façon étroite après la concertation continue réglementaire continue, au moins jusqu'à la mise en service du projet. Cet accompagnement sur la durée pourra prendre différentes formes, et privilégiera une approche très locale de l'information, de la concertation voire de la médiation : kiosques mobiles d'information, maisons du projet, médiation riverains, accompagnement commerçants...</p> <p>Concernant les démarches de concertation continue, le Grand Anecy collaborera étroitement avec le garant nommé par la CNDP pour sa conception, avec une attention forte à répondre aux mieux aux 7 recommandations exprimées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La capitalisation des apprentissages acquis lors la concertation préalable : singulièrement l'importance de mieux toucher certains publics cibles peu présents dans la concertation préalable comme les jeunes et étudiants, et la nécessité d'une capacité de portage de projet plus étoffée 2. La réévaluation des outils et modalités existants pour optimiser la participation, et l'organisation d'ateliers favorisant l'intelligence collective. À ce titre, le Grand Anecy confirme le souhait d'aller encore plus au-devant des habitants à travers des échanges au plus près du territoire. 3. La mise en place d'ateliers de production non descendants dans la continuité des réunions d'ateliers locaux : le Grand Anecy a noté la richesse des productions en atelier et organisera en période de concertation continue des temps dédiés d'animation locale avec une dimension forte de production/proposition par les habitants. 4. La poursuite de la Maison Mobile, ou tout autre type de lieu itinérant d'information et de recueil des avis, en appuyant la capacité de réponse technique aux habitants 5. La nécessité de bien répondre aux propositions concrètes des usagers et participants, comme le Grand Anecy s'est déjà engagé lors de la concertation préalable, en animant régulièrement les espaces de proposition (voir au-dessus). 6. La poursuite de la collaboration technique avec la ville d'Anecy au profit d'un discours plus lisible auprès des habitants 7. La mobilisation d'un lieu d'échange partenarial renforcé sur le modèle du Forum des Partenaires afin de discuter à une échelle large et multipartenariale des orientations en matière de mobilité. <p>Ainsi, le Grand Anecy prévoit de poursuivre le travail de concertation engagé sur le projet sans pause, durant la concertation continue et au-delà, en capitalisant sur les réussites et les apprentissages de la phase de concertation préalable, en valorisant l'expression de toutes les parties prenantes, en faisant remonter les propositions et initiatives pertinentes au profit d'un projet de Réseau Haute Mobilité réussi et exemplaire.</p>	<p>2025-2030, et au-delà</p>	<p>Concrètement, le dispositif de concertation continu sera défini avec le garant de la CNDP selon des principes de modalités présentés à côté, et dans la continuité du travail déjà mené.</p> <p>Le dispositif s'inscrira dans la durée, avec une attention forte aux phases de travaux et de mise en service (voir recommandation 9) pour les riverains, socio-professionnels, commerçants en particulier.</p>



V. LES SUITES
DE LA CONCERTATION
PRÉALABLE ET DU PROJET



V. LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET DU PROJET

Conformément à la délibération du Grand Anancy en date du 24 octobre 2024, ce dernier confirme son souhait de continuer les études sur le projet de Réseau Haute Mobilité selon les orientations présentées dans le dossier de concertation.

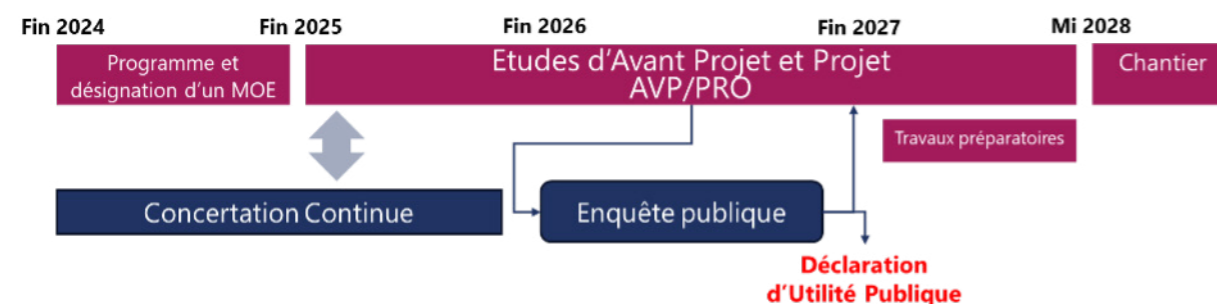
Les réponses du maître d'ouvrage aux interpellations et avis exprimés lors de la concertation préalable ont été précisés tout au long de la partie IV du présent bilan.

Les réponses du maître d'ouvrage aux demandes de précisions et recommandations des garants sont présentées dans les tableaux ci-avant.

Ce bilan clôture formellement la phase de concertation préalable. En conformité avec tous ces éléments, le Grand Anancy s'engage maintenant dans une nouvelle étape de concertation du projet appelée « **concertation continue** » sous l'égide une nouvelle fois de la CNDP.

En parallèle, **les études préliminaires du projet se terminent.** Ces études, qui ont alimenté la concertation et continué durant cette dernière, ont servi à identifier les grandes options du projet en termes de tracés, de modes de transport et d'évaluation économique. Elles ont permis de déterminer si le projet était techniquement, financièrement et réglementairement viable.

Au regard de ces études et de la concertation préalable, l'Agglomération du Grand Anancy a donc décidé de rentrer dans une **nouvelle phase d'études dite Études d'Avant-Projet**, puis de Projet, qui se déroulera en parallèle de la **concertation continue**. Le projet sera de nouveau soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête publique.



Les études d'Avant-Projet (AVP) et de Projet (PRO)

Une fois la délibération du Grand Anancy publiée actant la suite des études du projet, les services techniques de l'agglomération **écriront un programme d'opération** qui permettra de lancer une **consultation pour désigner le maître d'œuvre** qui réalisera les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) (c'est en général la pratique dans le monde des transports).

Les études d'AVP permettent de préciser tous les aspects du projet en vue de la réalisation du dossier d'Enquête Publique.

Les études de PRO démarrent en général dans la continuité des études d'AVP sur la base des conclusions de l'enquête publique et permettent d'affiner l'ensemble des éléments puis de lancer les marchés de travaux en vue du chantier.

La concertation continue

Le Grand Anancy réaffirme ici sa volonté de continuer la concertation lancée à travers la concertation préalable par une phase dite de concertation continue, encadrée par un garant de la CNDP.

La CNDP publiera un avis sur la réponse et les enseignements du maître d'ouvrage au bilan des garants. Cet avis est public et vise à évaluer si le maître d'ouvrage a correctement pris en compte les observations et propositions formulées durant la concertation préalable. Elle nommera ensuite un garant de la concertation continue, chargé de veiller à la qualité de cette concertation et de s'assurer que le dialogue avec le public est maintenu de manière **ouverte et transparente**.

Une fois le garant nommé, probablement avant la fin de l'année 2024, **le Grand Anancy et le garant se mettront en relation pour définir collectivement les modalités prévues de concertation continue pendant toute la phase du projet, jusqu'à l'enquête publique.** Le démarrage de cette nouvelle étape auprès du public devra être coordonné avec l'avancement des études.

Concernant les modalités de mise en œuvre de la concertation continue, **le Grand Anancy retiendra tous les acquis de l'exercice de concertation préalable et les recommandations effectuées par les garants.**

Plus encore, **le Grand Anancy précise qu'il souhaite accompagner la population de façon étroite après la concertation continue réglementaire continue, au moins jusqu'à la mise en service du projet.** Cet accompagnement sur la durée pourra prendre différentes formes, et privilégiera une approche très locale de l'information, de la concertation voire de la médiation.

Concernant la démarche de concertation continue, le Grand Anancy collaborera étroitement avec le garant nommé par la CNDP pour sa conception, avec une attention forte à répondre au mieux aux 7 recommandations exprimées :

- **La capitalisation des apprentissages acquis lors la concertation préalable:** singulièrement l'importance de mieux toucher certains publics cibles peu présents dans la concertation préalable comme les jeunes et étudiants par exemple, et la nécessité d'une capacité de portage de projet plus étoffée ;
- **La réévaluation des outils et modalités existants pour optimiser la participation, et l'organisation d'ateliers favorisant l'intelligence collective.** À ce titre, le Grand Anancy confirme le souhait d'aller au-devant des habitants à travers des échanges au plus près du territoire.
- **La mise en place d'ateliers de production non descendants dans la continuité des réunions d'ateliers locaux :** le Grand Anancy a noté la richesse des productions en atelier et organisera en période de concertation continue des temps dédiés d'animation locale avec une dimension forte de production/proposition par les habitants.

V. LES SUITES DE LA CONCERTATION PREALABLE ET DU PROJET

- **La poursuite de la Maison Mobile du projet**, ou tout autre type de lieu itinérant d'information et de recueil des avis, en appuyant la capacité de réponse technique aux habitants.
- **La nécessité de bien répondre aux propositions concrètes des usagers et participants**, comme le Grand Anancy s'est déjà engagé lors de la concertation préalable, en animant régulièrement les espaces de proposition (voir point précédent).
- Le renforcement de la collaboration technique avec les communes traversées par le projet au profit d'un **discours lisible auprès des habitants**.
- La mobilisation d'un **lieu d'échange partenarial renforcé sur le modèle du Forum des Partenaires, afin de discuter à une échelle large et multi partenariale des orientations en matière de mobilité**.

Cette concertation continue permettra notamment, comme les garants l'ont pointé, de préciser de nombreux éléments du projet, d'explicitier de façon plus pédagogique la cohérence du projet avec l'ensemble des politiques publiques de l'agglomération en matière de mobilité et d'aménagement, de préciser les estimations de report modal et bilan carbone complet ou de préciser les insertions urbaines du projet.

La concertation continue sera coordonnée avec les études techniques nécessaires à la préparation du projet. Ces études pourront être ajustées en fonction des retours et des préoccupations exprimées lors de la concertation.

Enquête Publique et Autorisations Environnementales

À l'issue des études d'AVP, le projet entre dans la phase **d'enquête publique sous l'autorité d'un commissaire enquêteur**. À l'enquête publique, sont soumis au public l'ensemble des éléments complets permettant de juger de l'utilité de réaliser le projet. L'enquête publique, permet à chacun de s'informer, de consulter les documents officiels, et de formuler des **remarques** ou **objections**.

Cette phase est cruciale, car elle repose sur plusieurs éléments essentiels :

- **Le dossier de projet**, qui présente de manière détaillée toutes les données nécessaires à la compréhension du projet, **y compris le bilan de concertation préalable et les enseignements du maître d'ouvrage, et les bilans réalisés par le garant en phase de concertation continue**.
- **L'étude d'impact du projet** incluant toute l'évaluation environnementale (air, eau, énergie, biodiversité...), le bilan carbone...

Les autorisations environnementales sont délivrées après cette étape, à condition que l'étude d'impact et l'enquête publique confirment que les impacts peuvent être maîtrisés ou compensés. Ces autorisations permettent alors de valider les aspects réglementaires liés à la protection de l'environnement.

Un **commissaire enquêteur**, nommé pour superviser l'enquête, rédige ensuite un **rapport** et émet un **avis** favorable ou défavorable, qui sera pris en compte dans la décision finale de Déclaration d'Utilité Publique.

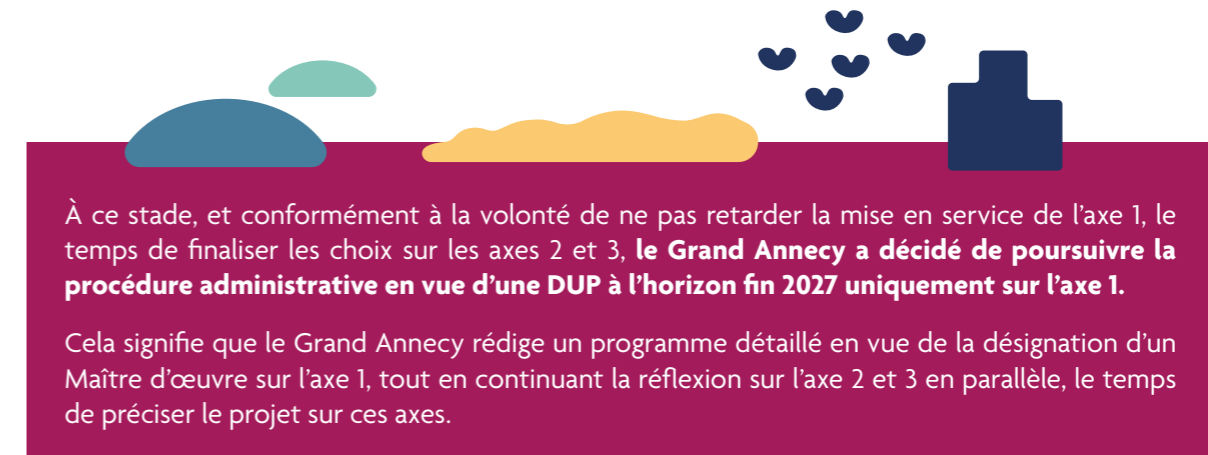
Déclaration d'Utilité Publique

À la suite de l'enquête publique, les autorités administratives compétentes prennent la décision finale. Si le projet est jugé d'utilité publique, une **Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** est signée, officialisant la validation du projet. La DUP peut être assortie de certaines conditions ou prescriptions visant à réduire les impacts négatifs identifiés durant l'enquête.

La **DUP** a des conséquences importantes, tant pour les porteurs de projet que pour les propriétaires concernés, entre autres :

- elle ouvre la voie à l'**expropriation**. L'expropriation est une procédure qui permet à l'État ou à une collectivité publique de contraindre un propriétaire à céder son bien pour réaliser le projet déclaré d'utilité publique, contre une **indemnisation** équitable. Cette procédure est strictement encadrée par le droit et ne peut intervenir qu'après la DUP.
- Elle permet au maître d'ouvrage de commencer les **travaux** nécessaires à la réalisation du projet, sous réserve que toutes les autorisations (notamment environnementales) aient été délivrées. Le projet entre alors dans une phase de réalisation pratique, avec un suivi régulier des impacts environnementaux et sociaux.

Entre le lancement de l'enquête publique et la délivrance de la DUP, sur un projet d'envergure telle que celui du Réseau Haute Mobilité, il peut s'écouler entre 8 mois et 1 an.



À ce stade, et conformément à la volonté de ne pas retarder la mise en service de l'axe 1, le temps de finaliser les choix sur les axes 2 et 3, **le Grand Anancy a décidé de poursuivre la procédure administrative en vue d'une DUP à l'horizon fin 2027 uniquement sur l'axe 1.**

Cela signifie que le Grand Anancy rédige un programme détaillé en vue de la désignation d'un Maître d'œuvre sur l'axe 1, tout en continuant la réflexion sur l'axe 2 et 3 en parallèle, le temps de préciser le projet sur ces axes.

La phase travaux

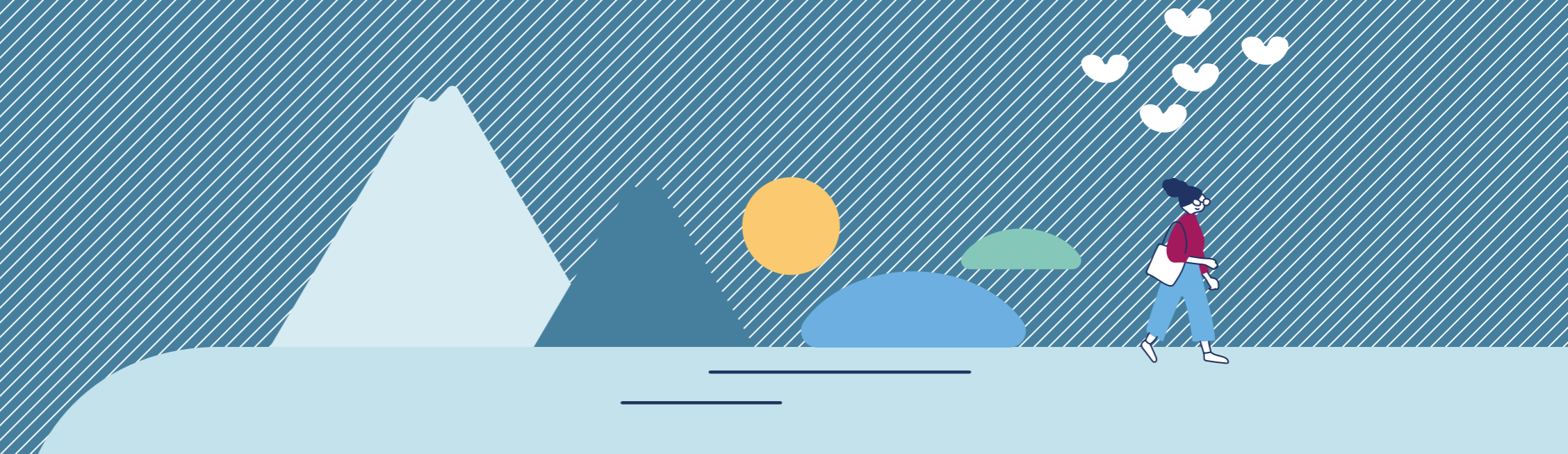
Sur la base des études de PRO, le Grand Anancy lancera une consultation pour désigner une ou plusieurs entreprises de travaux en fonction de l'allotissement qui sera décidé.

Les travaux démarreront dès la désignation des entreprises.

La phase travaux fera l'objet d'un accompagnement **en matière d'information, concertation et médiation locale**.

Le calendrier prévisionnel envisage un début des travaux à la mi-2028 en l'absence de recours sur les autorisations administratives et sur les secteurs dont le foncier sera maîtrisé.





VI. LISTE DES annexes



VI. LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1: Bilan des garants : [Bilan Cndp Concertation Réseau Haute Mobilité](#)

ANNEXE 2: Tableau des contributions et réponses de la plateforme participative

ANNEXE 3: Comptes-rendus des rendez-vous de concertation

- [Compte-rendu](#) du Forum des Partenaires du 30 avril 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque d'Annecy-le-Vieux du 2 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique d'Annecy-le-Vieux du 6 mai 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Pâquier Annecy du 11 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique d'Annecy-Centre du 14 mai 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque de Faverges du 15 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique de Sevrier du 16 mai 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque marché Saint-Félix du 17 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique de Pringy du 21 mai 2024
- [Compte-rendu](#) du Café des Commerçants d'Annecy du 27 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique de Seynod du 28 mai 2024
- [Compte-rendu](#) de la réunion publique d'Epagny Metz-Tessy du 30 mai 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Grand Epagny du 1^{er} juin 2024
- [Compte-rendu](#) de l'atelier d'Epagny Metz-Tessy du 5 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque de Duingt du 7 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque de Saint-Jorioz du 8 juin 2024
- [Compte-rendu](#) de l'atelier de Duingt du 12 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Courier Annecy du 12 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque de Thônes du 15 juin 2024
- [Compte-rendu](#) de l'atelier d'Annecy-Centre du 19 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Novel du 19 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Rumilly du 22 juin 2024
- [Compte-rendu](#) de l'atelier d'Annecy-le-Vieux du 26 juin 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Fillières (Thorens Glières) du 26 juin 2024
- [Compte-rendu](#) de l'atelier Pringy du 3 juillet 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque Cruseilles du 4 juillet 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque La Balme de Sillingy du 6 juillet 2024
- [Compte-rendu](#) du forum thématique d'Annecy 9 juillet 2024

- [Compte-rendu](#) de l'atelier Seynod du 10 juillet 2024
- [Compte-rendu](#) du kiosque de Veyrier du 12 juillet 2024

ANNEXE 4: les cahiers d'acteurs

- [Amis de la Terre 74](#)
- [Association Rail Dauphiné Savoie Léman \(ARDSL\)](#)
- [Bien Vivre à Veyrier du Lac](#)
- [Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie](#)
- [Commune d'Annecy](#)
- [Commune d'Epagny Metz-Tessy](#)
- [Commune de Lathuile](#)
- [Espace Citoyen](#)
- [Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports](#)
- [France Nature Environnement Haute-Savoie](#)
- [Greenpeace Annecy](#)
- [Pays de Faverges Environnement](#)
- [Shifters](#)
- [Tram 2 Savoies](#)

ANNEXE 6: les registres papier en commune

<https://jeparticipe.grandannecy.fr/project/tcpspi-reseauhautemobilite/step/ressources>

- Duingt
- Saint-Jorioz
- Sevrier
- Pringy
- Annecy-le-Vieux

ANNEXE 7: Délibération du Grand Annecy du 24 octobre 2024 relative au projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi) ou « Réseau Haute Mobilité »

<https://jeparticipe.grandannecy.fr/project/tcpspi-reseauhautemobilite/step/ressources>



VII. GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

ACCESSIBILITÉ: fait de permettre l'autonomie et la participation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), en réduisant, voire en supprimant, les difficultés pouvant entraver leur mobilité.

AMO (ASSISTANT À MAÎTRISE D'OUVRAGE): professionnel qui s'appuie sur son expertise (technique, juridique, financière, administrative, etc.) et son expérience pour accompagner le maître d'ouvrage (commanditaire) dans la réalisation d'un projet, notamment d'aménagement. Il réalise des études, aide à la décision, permet au maître d'ouvrage de se concentrer sur sa mission de pilotage et veille aux intérêts de ce dernier.

ASSIETTE PUBLIQUE: dans le domaine de l'urbanisme et de la voirie, désigne la surface de terrain sous le contrôle des autorités publiques (dans le but de servir l'intérêt général) occupé par des infrastructures telles que les routes, les trottoirs, les remblais ou les canalisations.

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE: procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux. La demande d'autorisation environnementale fait l'objet d'un examen qui détermine l'aptitude du dossier à passer en enquête publique, puis d'une décision postérieure à cette dernière.

BHNS (BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE): ligne de transport hybride alliant la flexibilité du bus (véhicules sur pneumatiques) et des caractéristiques proches d'un tramway ou similaires à celui-ci (identité visuelle forte, circulation en site propre, grande capacité d'emport, fréquence de passage élevée et cadencée, amplitude horaire élargie, priorité systématique aux carrefours, confort intérieur, information voyageurs optimale, distributeur de titre sur chaque quai, etc).

CADENCEMENT: organisation des horaires d'une ligne ou d'un réseau de transport pour garantir une fréquence (nombre de passages sur une période donnée) régulière, facilement mémorisable, afin de faciliter la planification des déplacements des usagers et optimiser la fluidité du trafic.

CAPACITÉ D'EMPORT: quantité de passagers ou de marchandises qu'un moyen de transport peut transporter en une seule fois. C'est une mesure importante pour évaluer l'efficacité et l'utilité d'un mode de transport donné.

CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC). Créée en 1997, elle est chargée de veiller au respect du droit à l'information et de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement et la concertation. Le rôle de la CNDP est de garantir la transparence et la qualité des échanges.

CONCERTATION CONTINUE: phase de concertation des parties prenantes et du grand public organisée dans le cadre des projets accompagnés par la CNDP. Elle démarre dès la fin de la concertation préalable et dure jusqu'à l'enquête publique. Ses modalités sont libres, la CNDP s'assure que les règles de transparence et de bonne information du public soient respectées.

CONCERTATION PRÉALABLE: la concertation préalable « code de l'environnement » vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de certains projets et documents de planification qui le concernent et qui

sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Elle permet de débattre de l'opportunité d'un projet, de ses objectifs et ses caractéristiques ou orientations principales, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, des impacts significatifs qu'il peut avoir sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Le cas échéant, on peut y débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.

DUP (DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE): démarche administrative en droit français qui autorise la mise en œuvre d'un projet d'aménagement, comme la construction d'une infrastructure sur des terrains privés, en recourant à l'expropriation. Cette autorisation est délivrée suite à une enquête publique visant à évaluer la nécessité de l'opération au regard de l'intérêt général.

ENQUÊTE PUBLIQUE: procédure administrative permettant au public, d'une part, de s'informer sur un projet susceptible d'affecter l'environnement et, d'autre part, de formuler des observations auprès du commissaire enquêteur, tiers indépendant. Cette démarche vise à recueillir les avis de la population avant la prise de décision, assurant ainsi une participation citoyenne dans le processus d'élaboration des politiques publiques.

EPCI (ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE): structure administrative regroupant plusieurs communes visant à exercer certaines compétences en commun, pour une coordination des politiques publiques et une gestion des ressources plus efficaces. Ex: communauté d'agglomération ou communauté de communes.

ÉTUDES DE FAISABILITÉ: analyses détaillées réalisées au début d'un projet pour évaluer sa viabilité et sa pertinence. Elles examinent les aspects techniques, financiers, juridiques et opérationnels afin de déterminer la faisabilité pratique et économique du projet.

ÉTUDES PRÉLIMINAIRES: phase initiale dans le processus de conception d'un projet consistant en une analyse approfondie des aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux liés à l'initiative envisagée. Ces études permettent d'évaluer la faisabilité du projet, d'identifier les contraintes potentielles, et de recueillir les données nécessaires à une prise de décision éclairée avant de passer à la phase opérationnelle.

ÉTUDES D'AVANT-PROJET (AVP): études se déroulant en général dans la continuité des études préliminaires, visant à préciser un projet et d'arrêter sa consistance en vue de la réalisation du dossier d'Enquête Publique.

ETUDE DE PROJET (PRO): études visant à définir très précisément tous les éléments du projet en vue de la consultation des entreprises de travaux. Dans le cas du Réseau Haute Mobilité, les études de projet se dérouleront en temps masqué pendant l'enquête publique et les autorisations administratives, dans la continuité des études d'AVP.

INSERTION PAYSAGÈRE: désigne l'intégration harmonieuse d'un élément, d'un aménagement ou d'une construction dans son environnement.

INTERMODALITÉ: capacité à utiliser et combiner différents moyens de transport (bus, vélo, covoiturage, voiture particulière, etc.) lors d'un même trajet pour tirer profit de leur complémentarité et de leurs avantages respectifs.

MISE EN SERVICE: désigne le processus d'introduction et de démarrage d'un nouveau système de transport public, impliquant l'installation des infrastructures, des véhicules, des tests, la formation du personnel, la communication avec le public et le lancement officiel du service.

VII. GLOSSAIRE

OUVRAGE D'ART: construction d'ingénierie civile conçue pour franchir des obstacles ou assurer la continuité d'un réseau (tunnel, mur de soutènement, pont, etc.).

PART MODALE: proportion d'un mode de déplacement utilisé dans une zone géographique donnée (ex: 60% en voiture, 30% en transports en commun et 10% à vélo). La répartition entre les différents modes peut varier en fonction de divers facteurs tels que la densité de population, l'accessibilité aux transports en commun, la topographie, les aménagements cyclables ou les politiques en matière de mobilité.

PDM (PLAN DE MOBILITÉ 2030): document de planification obligatoire issu du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Approuvé en juin 2022, il programme la politique de mobilité de l'Agglomération jusqu'en 2030, avec pour objectif de favoriser la mobilité de manière durable et efficace. Il s'articule avec d'autres documents stratégiques du Grand Annecy (dont le Pacte pour le Climat et le PLUI-HMB) et se décline en 6 grandes orientations (développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous, favoriser les modes actifs, inciter à l'évolution des comportements, etc.) et 50 actions, à déployer jusqu'en 2030.

PEM (PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL): lieu connectant divers modes de transport, tels que le bus, la voiture, le train ou le vélo, permettant aux usagers de passer facilement d'un mode à un autre. Outil de report modal, en offrant des alternatives à la voiture individuelle, il propose également des services intégrés (ex: tarification combinée transport en commun / parking, réparation et location de vélos, information, etc.).

PLUI-HMB (PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL HABITAT ET MOBILITÉ BIOCLIMATIQUE DU GRAND ANNECY): document de référence en matière d'urbanisme visant à planifier le développement urbain en intégrant des considérations liées à l'habitat, à la mobilité et aux enjeux bioclimatiques. Ce plan, en cours d'élaboration, définit les orientations en matière d'aménagement du territoire, de construction et de déplacement, en tenant compte des impératifs environnementaux et des besoins en logements. Son objectif est de favoriser un développement urbain soutenable et acceptable par tous sur l'ensemble du territoire du Grand Annecy.

PMR (PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE): individus qui, en raison d'un handicap physique, sensoriel ou cognitif, peuvent rencontrer des difficultés ou des limitations dans leurs déplacements. L'objectif est d'assurer l'accessibilité et l'inclusion de ces individus dans tous les aspects de la vie quotidienne, y compris les infrastructures, les transports, et les services publics.

RUPTURE DE CHARGE: consiste à emprunter successivement deux moyens de transport, avec un temps de transfert plus ou moins long.

SCOT (SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE): document de planification stratégique intercommunale à long terme créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), dont le périmètre est un large bassin de vie, un bassin d'emploi ou une aire urbaine. Il constitue un cadre de référence pour les politiques sectorielles (urbanisme, habitat, mobilité, aménagement commercial, environnement, etc.), afin d'en assurer la cohérence.

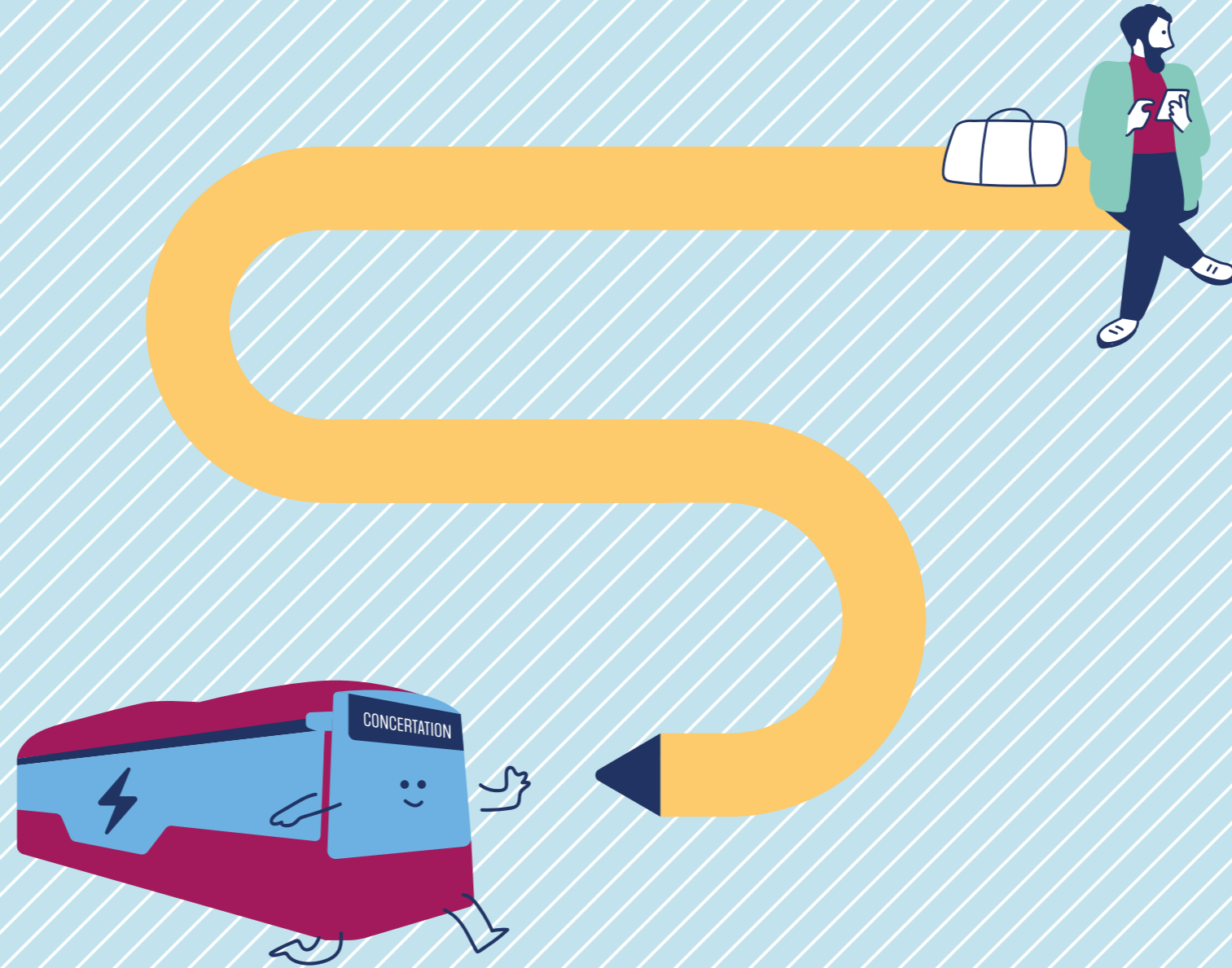
TCSPi (TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE INTÉGRAL): désigne un système de transport en commun qui circule exclusivement sur des voies réservées, telles que les lignes de bus en site propre ou les lignes de tramway. L'objectif est de garantir une circulation fluide et rapide des véhicules, en évitant les embouteillages et en assurant une fiabilité accrue des temps de trajet. Cette approche favorise également une meilleure attractivité des transports en commun en offrant un service de qualité, régulier et performant pour les usagers.

VITESSE COMMERCIALE: vitesse moyenne des déplacements effectués par un moyen de transport, généralement exprimée en kilomètres par heure. Elle prend en compte non seulement la vitesse maximale atteinte, mais également les arrêts, les périodes d'attente et les ralentissements tout au long du trajet. La vitesse commerciale offre une mesure réaliste de l'efficacité d'un service de transport en prenant en considération les conditions réelles du parcours, ce qui est essentiel pour évaluer la rapidité et l'efficacité globale d'un réseau de transport.

VOIE RÉSERVÉE: infrastructure routière dédiée à un mode de transport et séparée physiquement des autres modes. En l'espèce, voie de circulation du TCSPi non partagée avec d'autres véhicules comme les voitures particulières ou les taxis, en dehors des véhicules prioritaires et de service lors d'évènements.

VM (VERSEMENT MOBILITÉ): contribution patronale versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Il s'agit, pour le Grand Annecy, de la première source de financement des transports en commun.

ZFE (ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS): zone délimitée géographiquement où des restrictions spécifiques sont mises en place pour limiter l'accès des véhicules les plus polluants. Ces restrictions peuvent inclure des interdictions de circulation ou des tarifs différenciés en fonction du niveau d'émissions des véhicules. L'objectif principal d'une ZFE est de réduire la pollution atmosphérique, en particulier les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines, en favorisant l'utilisation de véhicules plus propres et plus respectueux de l'environnement. Celle du Grand Annecy sera créée le 1er janvier 2025 et prendra la forme d'une ZFE-m (zone à faibles émissions mobilité).



jeparticipe.grandannecy.fr