



# Réseau Haute Mobilité

Votre qualité de vie  
en ligne de compte

## 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

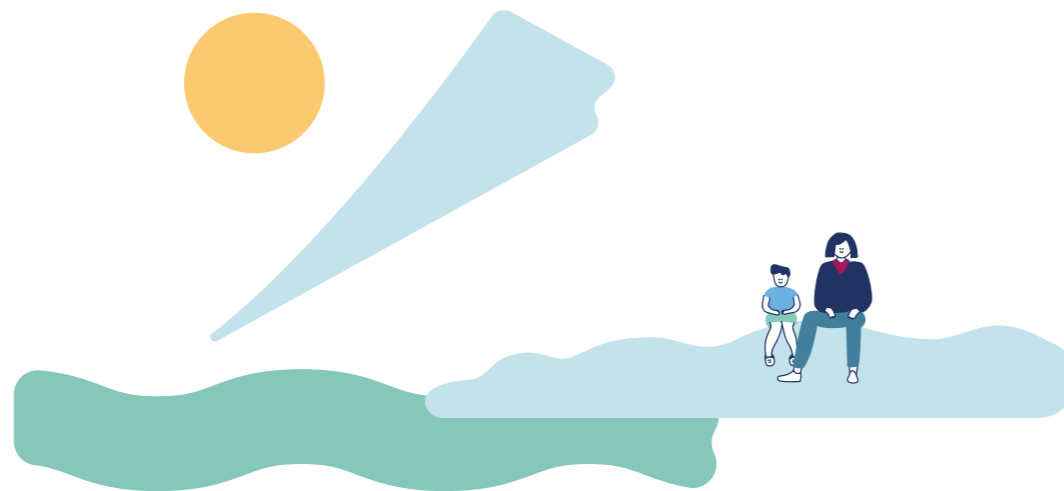
Les supports d'information spécifiques aux événements 16

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        |
| <b>Les 30 rencontres de la concertation préalable</b>                                       | <b>22</b> |
| 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        |
| <b>Retour sur le dispositif et la participation du public à la concertation préalable</b>   | <b>31</b> |
| 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        |
| <b>III. L'ANALYSE THÉMATIQUE DES CONTRIBUTIONS</b>                                          | <b>35</b> |
| <b>Méthode d'analyse des contributions</b>                                                  | <b>36</b> |
| <b>L'opportunité du projet confirmée</b>                                                    | <b>38</b> |
| 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        |
| <b>Principes d'aménagement et d'insertion du Réseau Haute Mobilité</b>                      | <b>42</b> |
| 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        |
| <b>Les enseignements sur les conditions de réussite du projet pour les participants</b>     | <b>46</b> |
| 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        |
| <b>Les axes et les tracés du Réseau Haute Mobilité : par axes et par branches, les sujets clés à retenir</b> | <b>48</b> |
| 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        |
| <b>Les autres sujets exprimés</b>                                                                            | <b>62</b> |
| 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**

|                                                                                               |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Les enseignements de l'Agglomération du Grand Annecy, maître d'ouvrage du projet</b>       | <b>66</b> |
| 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        |
| <b>Les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage</b>                 | <b>68</b> |

## **V. LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET DU PROJET**

## **VI. LISTE DES ANNEXES**

## **VII. GLOSSAIRE**

**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:

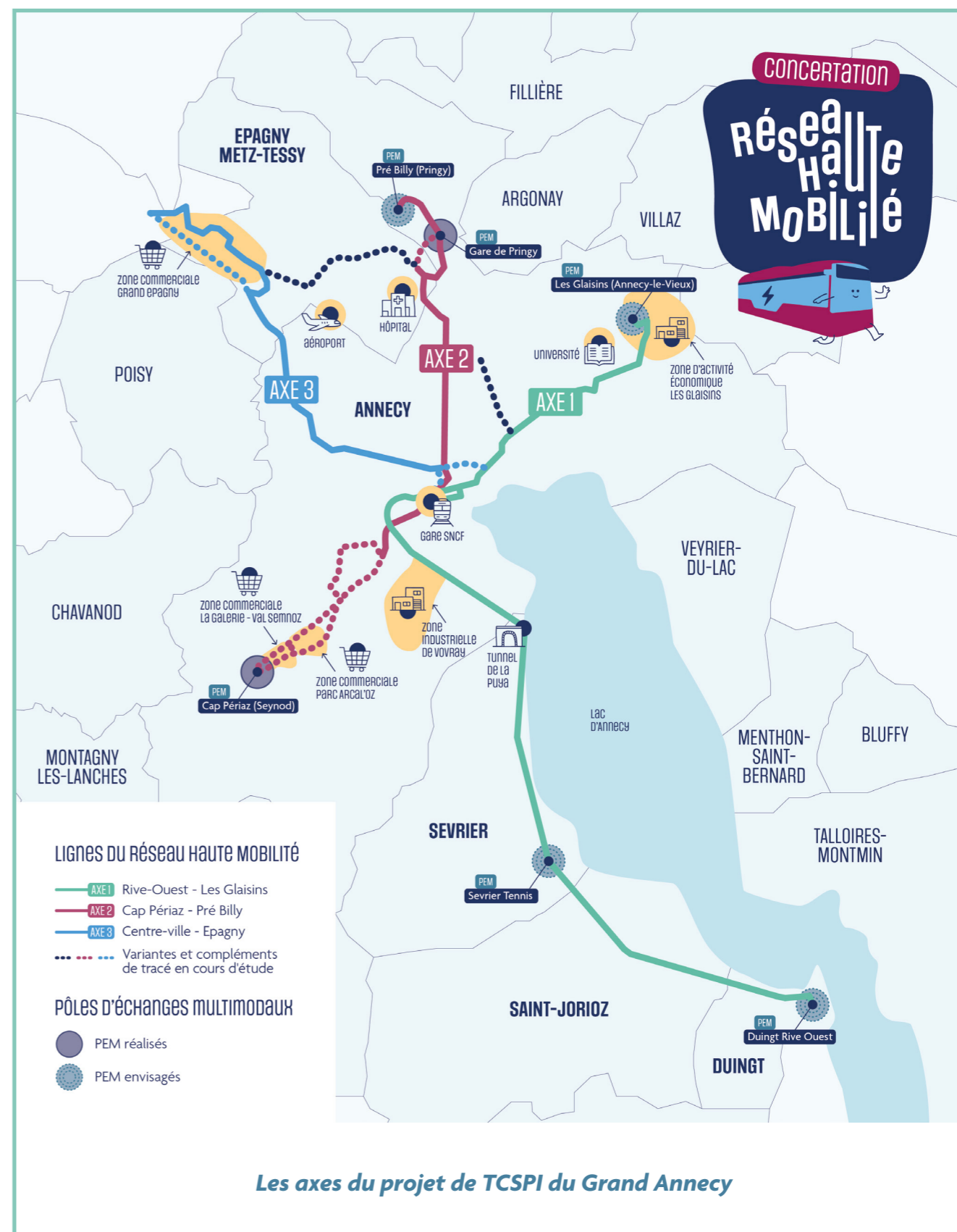
- Branche Duingt (Rive Ouest) - Centre-ville d'Anancy
- Branche Centre-ville d'Anancy - Anancy-le-Vieux (Glaisins)

### 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



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).

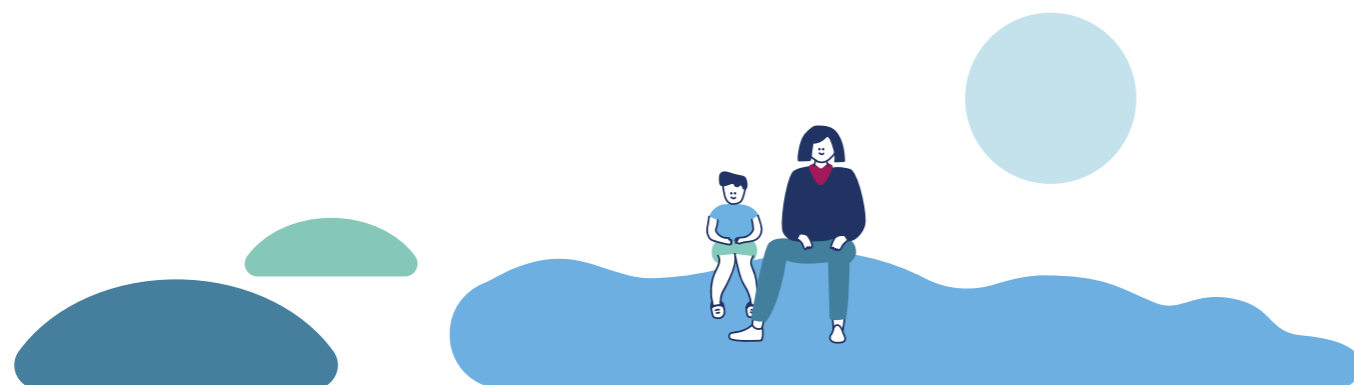
Dans ce cadre, les élus de l'Agglomération du Grand Anancy ont souhaité lancer une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, dont le grand public, pour présenter les avancées de ce projet et débattre de son opportunité. Pour ce faire, le Grand Anancy a saisi officiellement la Commission 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 km<sup>2</sup>. 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 Vélonecy, 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 Annecy 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)<sup>1</sup>. Elles doivent permettre de:

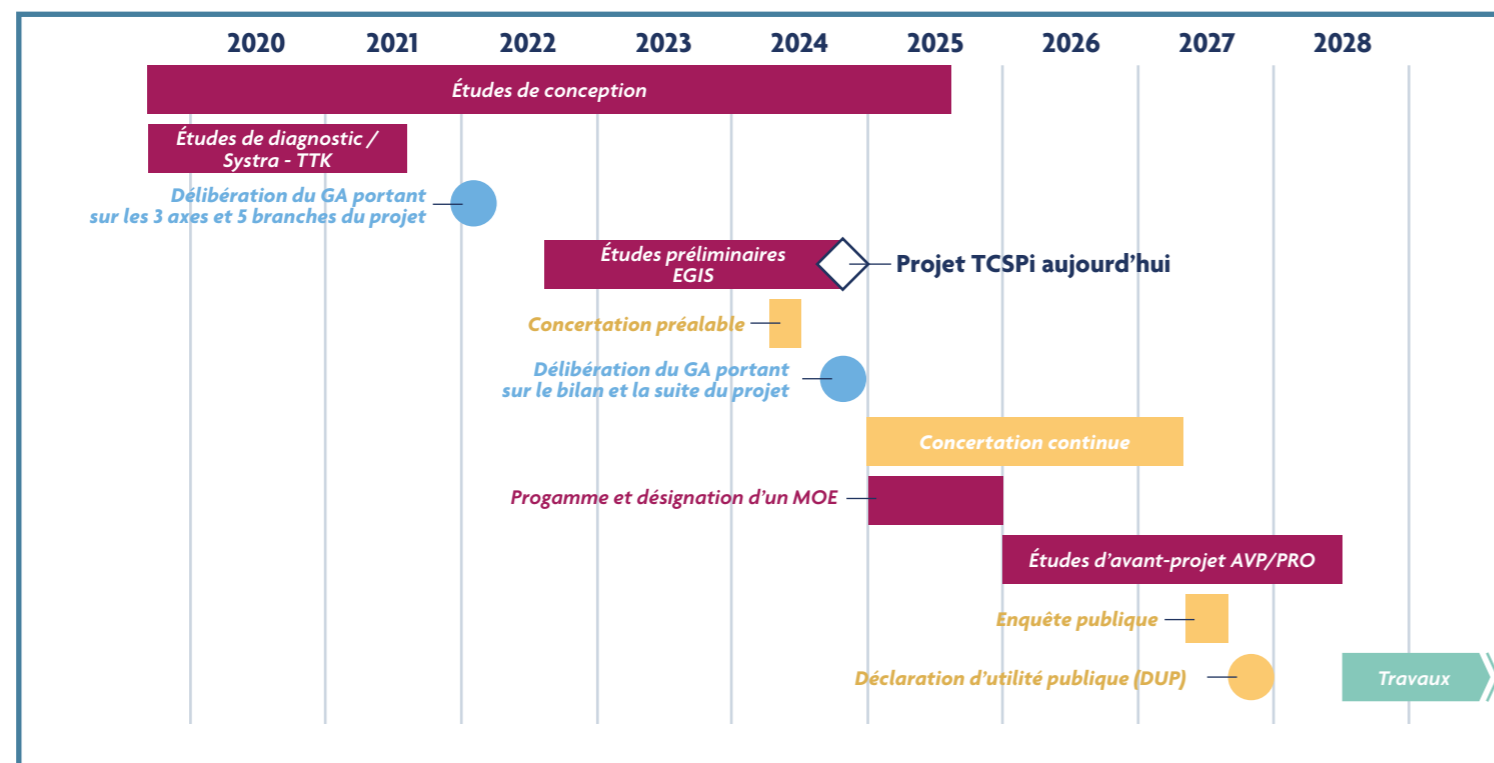
- //// Vérifier la faisabilité de l'opération, au regard des différentes contraintes du site (physiques, économiques, techniques et environnementales);
- //// Se renseigner sur l'existence et l'implantation des ouvrages et réseaux;
- //// Présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, 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.



<sup>1</sup> 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



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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy d'affiner ses orientations stratégiques pour la poursuite et la mise en œuvre du projet.

## PÉRIMÈTRES ET CIBLES

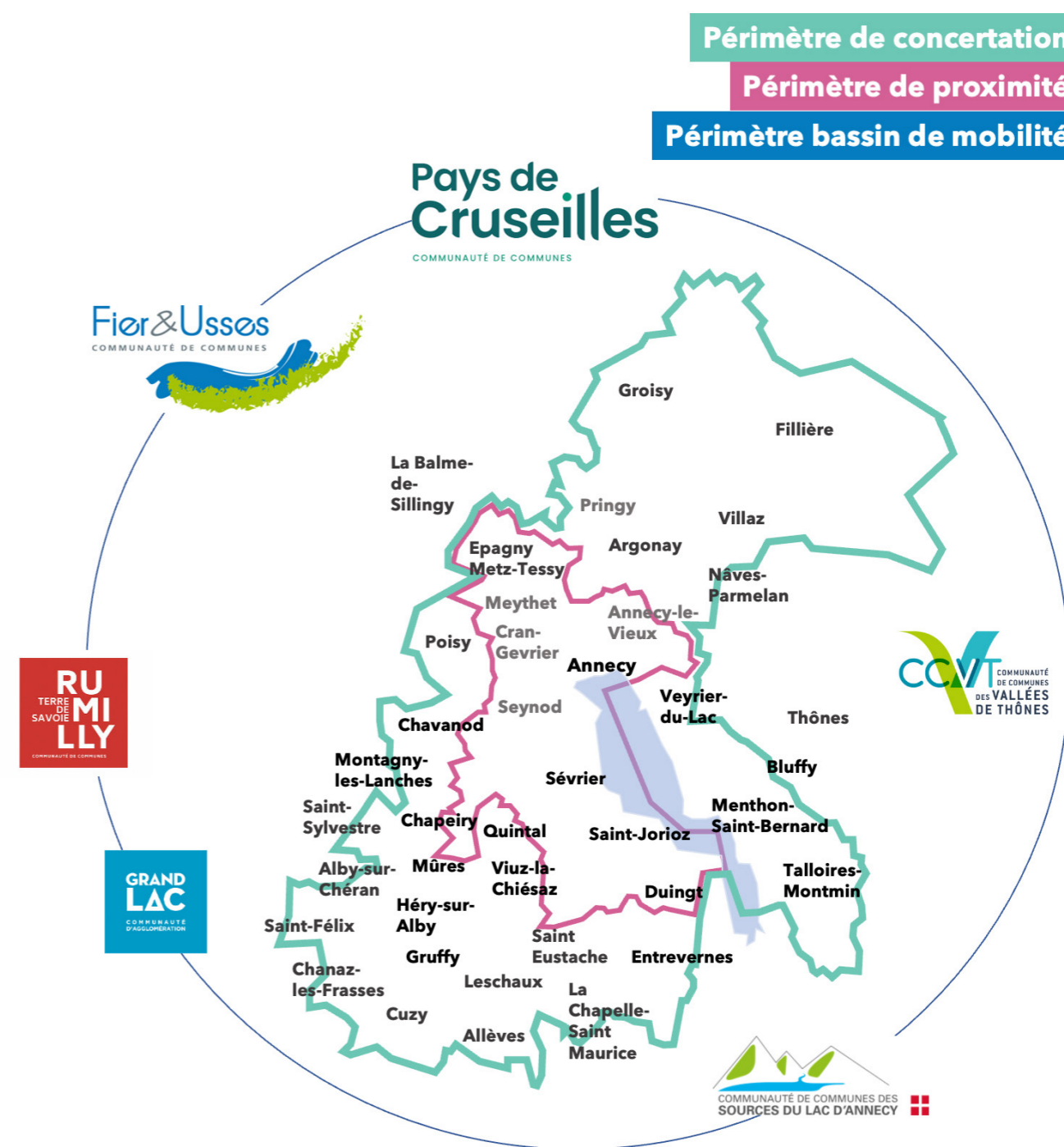
Cette démarche de concertation a été menée de manière à susciter une participation aussi active que possible, en déployant un important dispositif d'information et de dialogue. À ce titre, la concertation préalable sur le projet Réseau Haute Mobilité était destinée à l'ensemble des habitants et des personnes 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

## /// 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

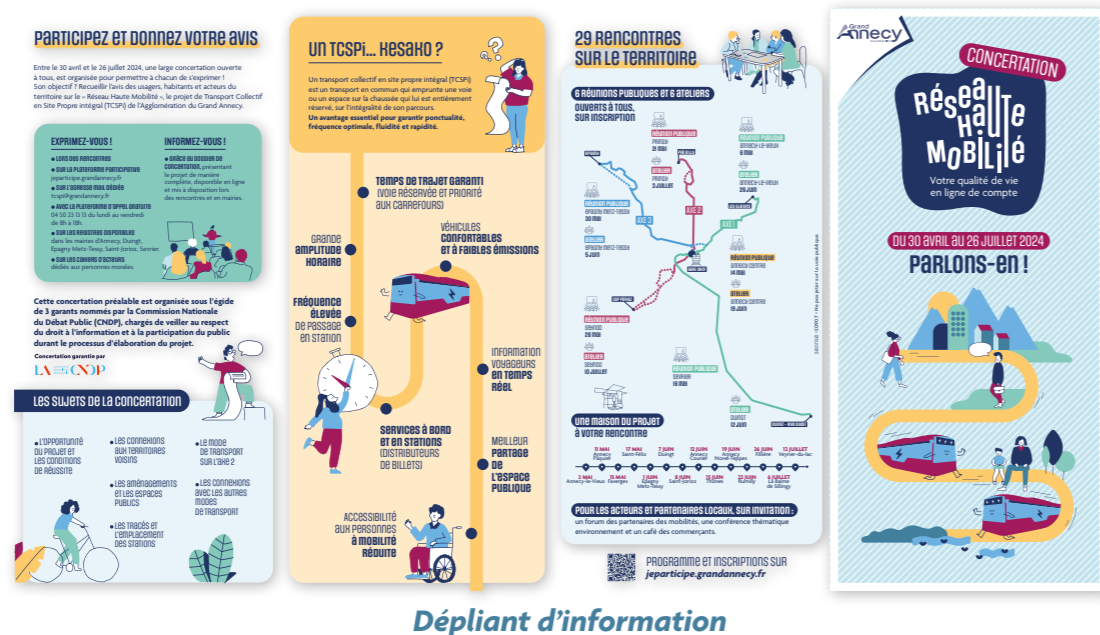
- 130 exemplaires de l'affiche A3 de la concertation envoyée dans les mairies du Grand Annecy
- 79 exemplaires affichés sur les panneaux d'affichage urbain et abribus répartis dans le Grand Annecy du 1<sup>er</sup> au 14 mai 2024



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'Annecy 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'Annecy.

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

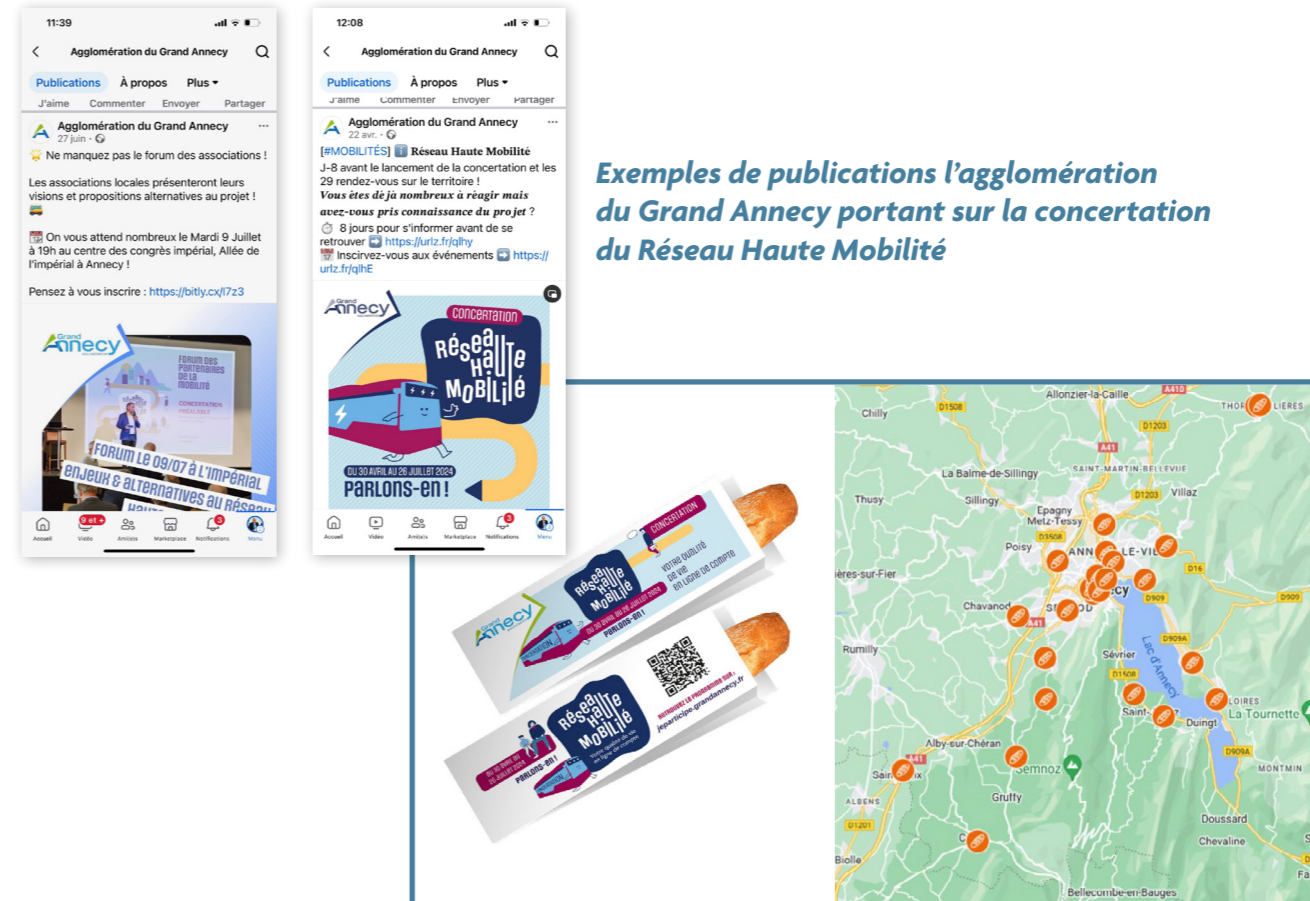
Enfin 3 000 exemplaires du dépliant ont été mis à disposition du public dans les 5 mairies des communes directement concernées par le projet, ainsi qu'à l'Agglomération du Grand Ancey.

## 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.



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.

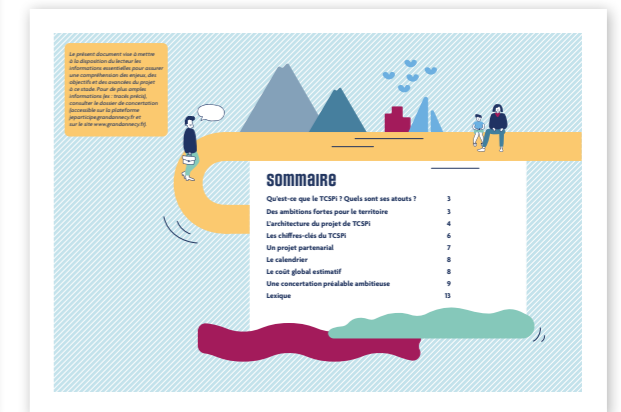
Par ailleurs, trois associations de commerçants ou d'acteurs économiques ont été contactées pour les informer de la tenue d'une réunion d'échanges dédiée aux commerçants: Association des commerçants du Grand Epagny, Association du centre commercial Courier, Groupement National des Indépendants des Hôtelleries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

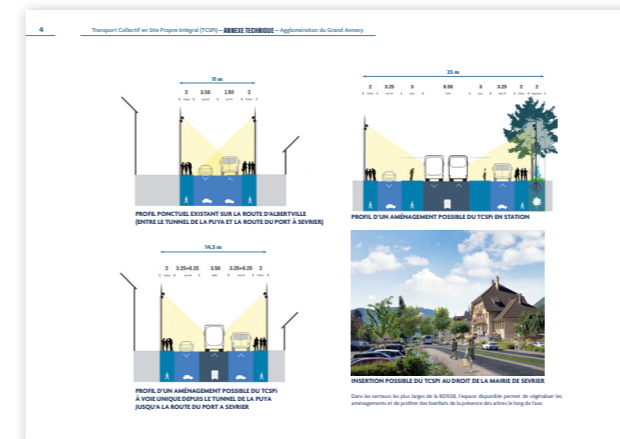
## LE DOSSIER DE CONCERTATION, SA SYNTHÈSE ET SON ANNEXE TECHNIQUE

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

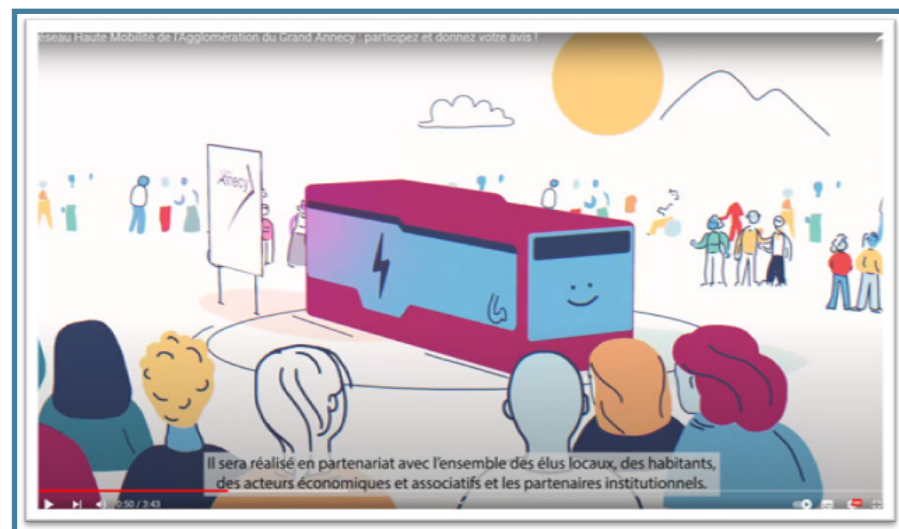


Une synthèse du dossier de concertation préalable a également été réalisée pour favoriser un meilleur accès aux informations clés.

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 :

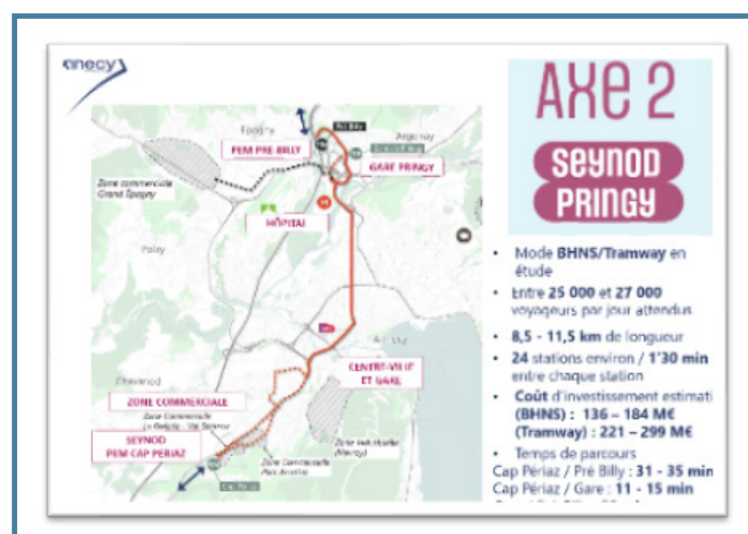
- En version papier dans les 5 communes directement concernées par le projet et au siège de l'Agglomération du Grand Anancy (lieux réglementaires). Les documents étaient également consultables et à disposition lors de chaque rencontre de la concertation.
- En ligne sur la plateforme participative dédiée 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 visualisation présentant un focus sur l'axe 2 lors d'une réunion publique à Seynod

## LES SUPPORTS D'INFORMATION SPÉCIFIQUES AUX ÉVÉNEMENTS

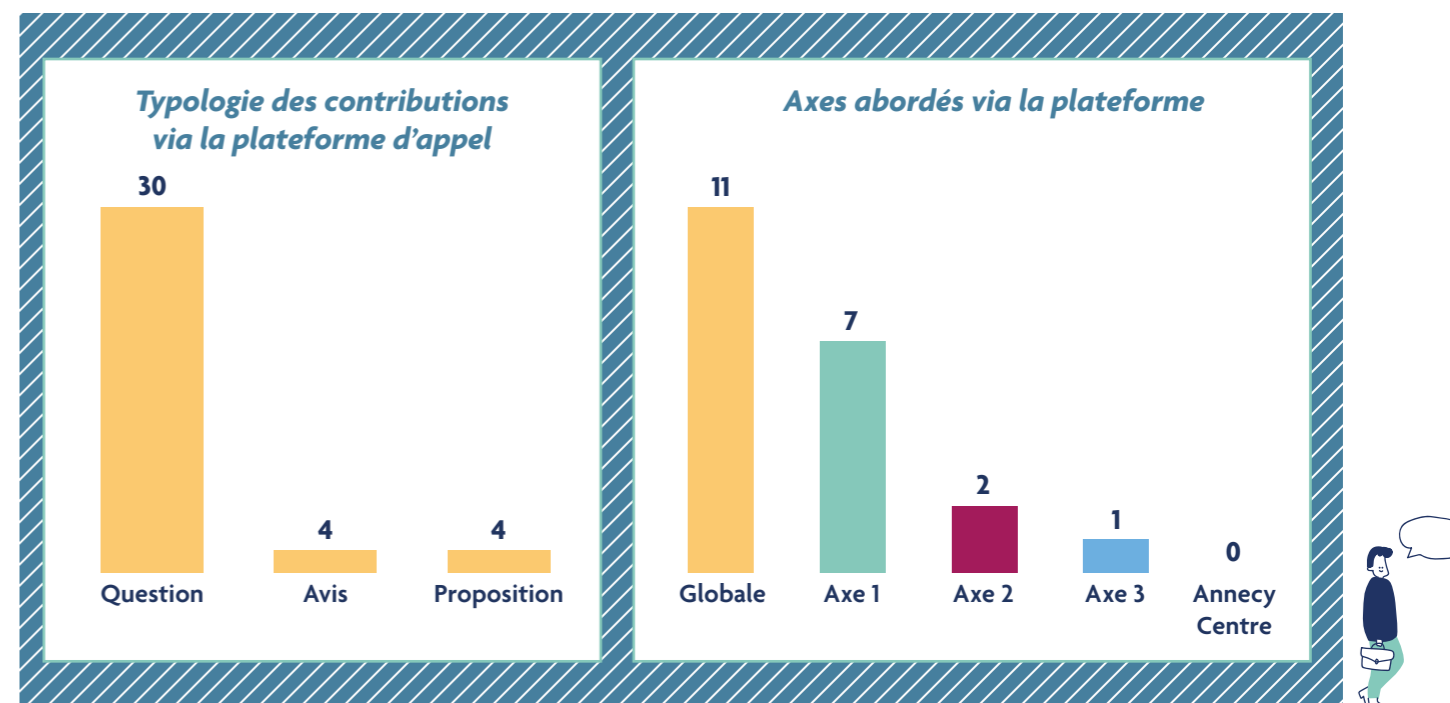
Afin d'accompagner les rencontres, des supports d'information ont été réalisés et présentés aux participants :

- 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.





## LES DISPOSITIFS NUMÉRIQUES D'INFORMATION SUR LE PROJET

### a) La plateforme participative [Jeparticipe.grandannecy.fr](http://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.



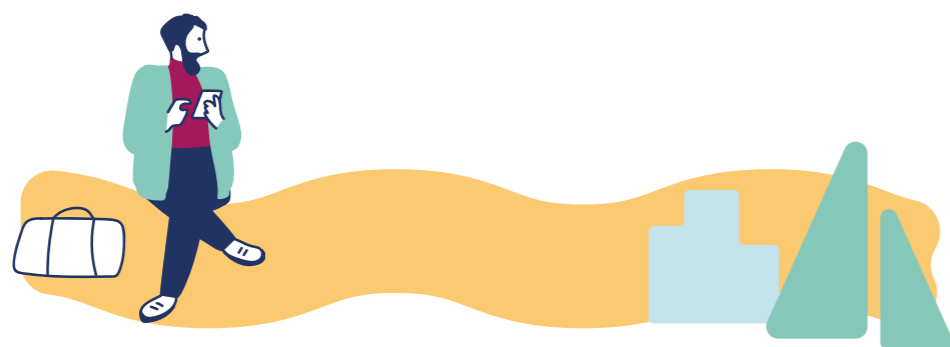
## MODALITÉS D'EXPRESSION ET DE CONTRIBUTIONS

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

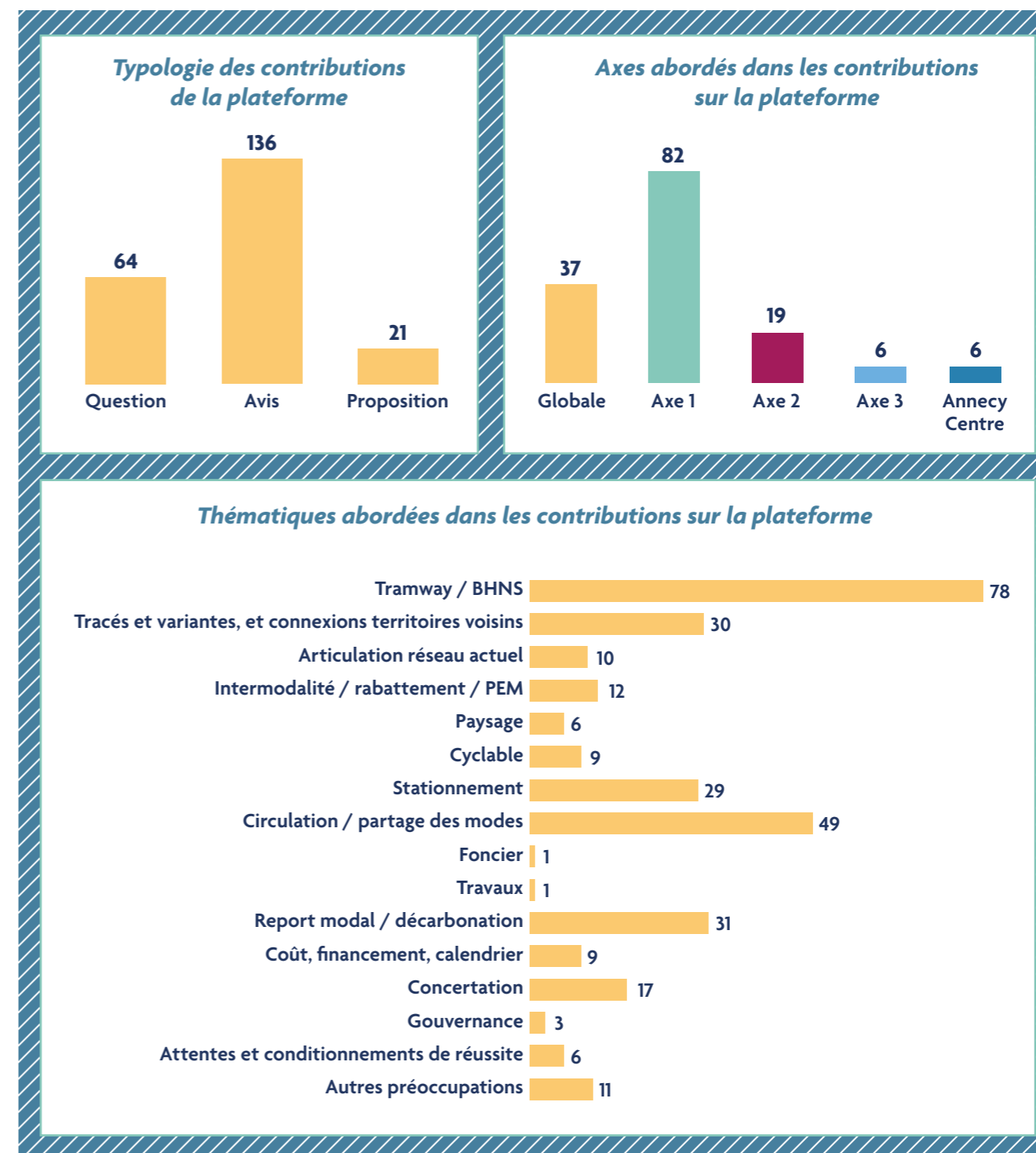
Pendant la période de concertation préalable, la plateforme en ligne dédiée au projet offrait la possibilité de déposer un avis ou de poser une question. **181 contributions rédigées par 132 contributeurs différents** ont été enregistrées entre le 30 avril et le 26 juillet 2024.

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



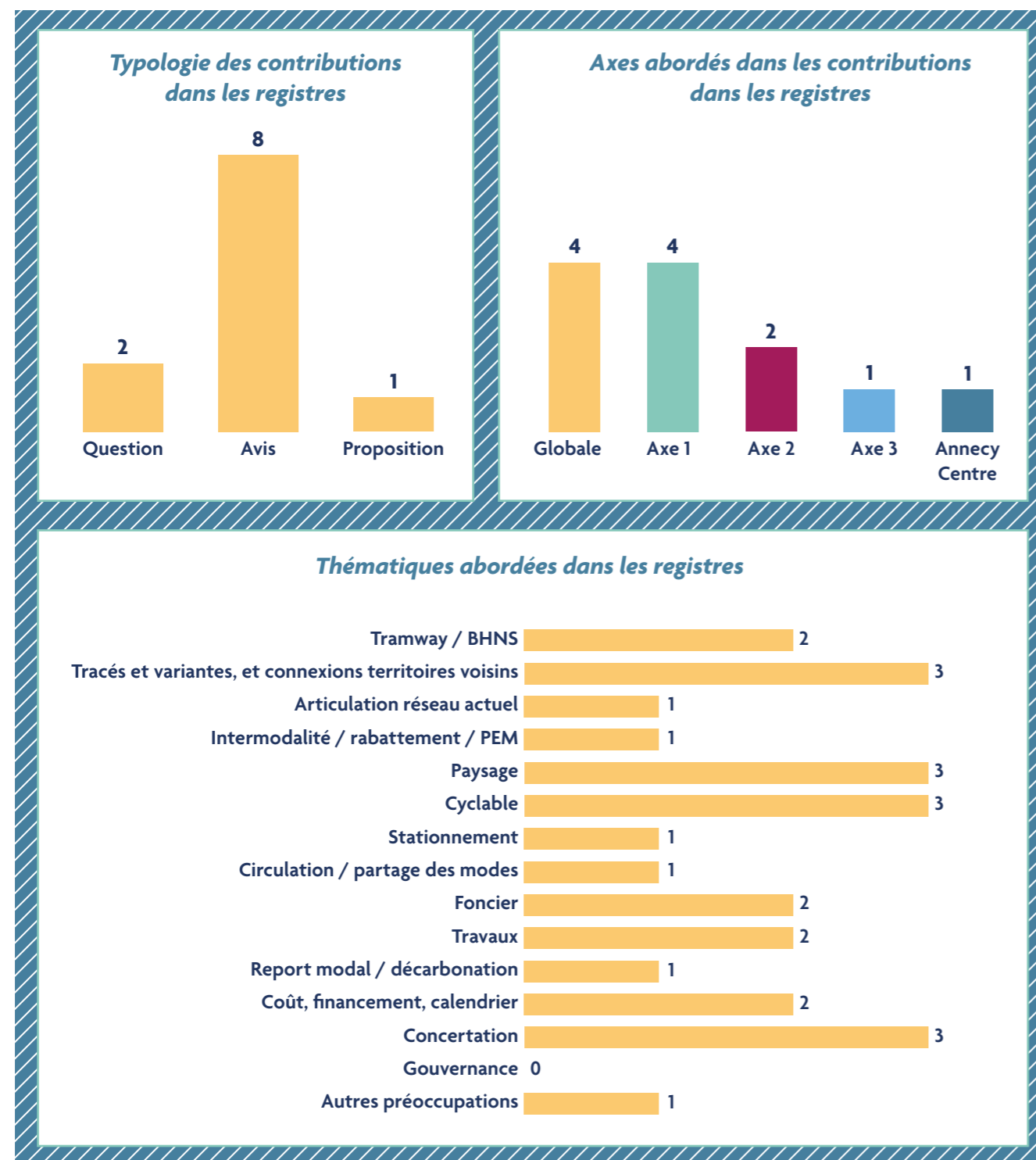
la grande majorité des participations. Les thématiques les plus abordées dans les contributions concernent majoritairement le Tramway/BHNS. D'autres sujets comme les tracés et variantes, ou l'articulation avec le réseau actuel, suscitent également de l'intérêt, bien que dans une moindre mesure. En revanche,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



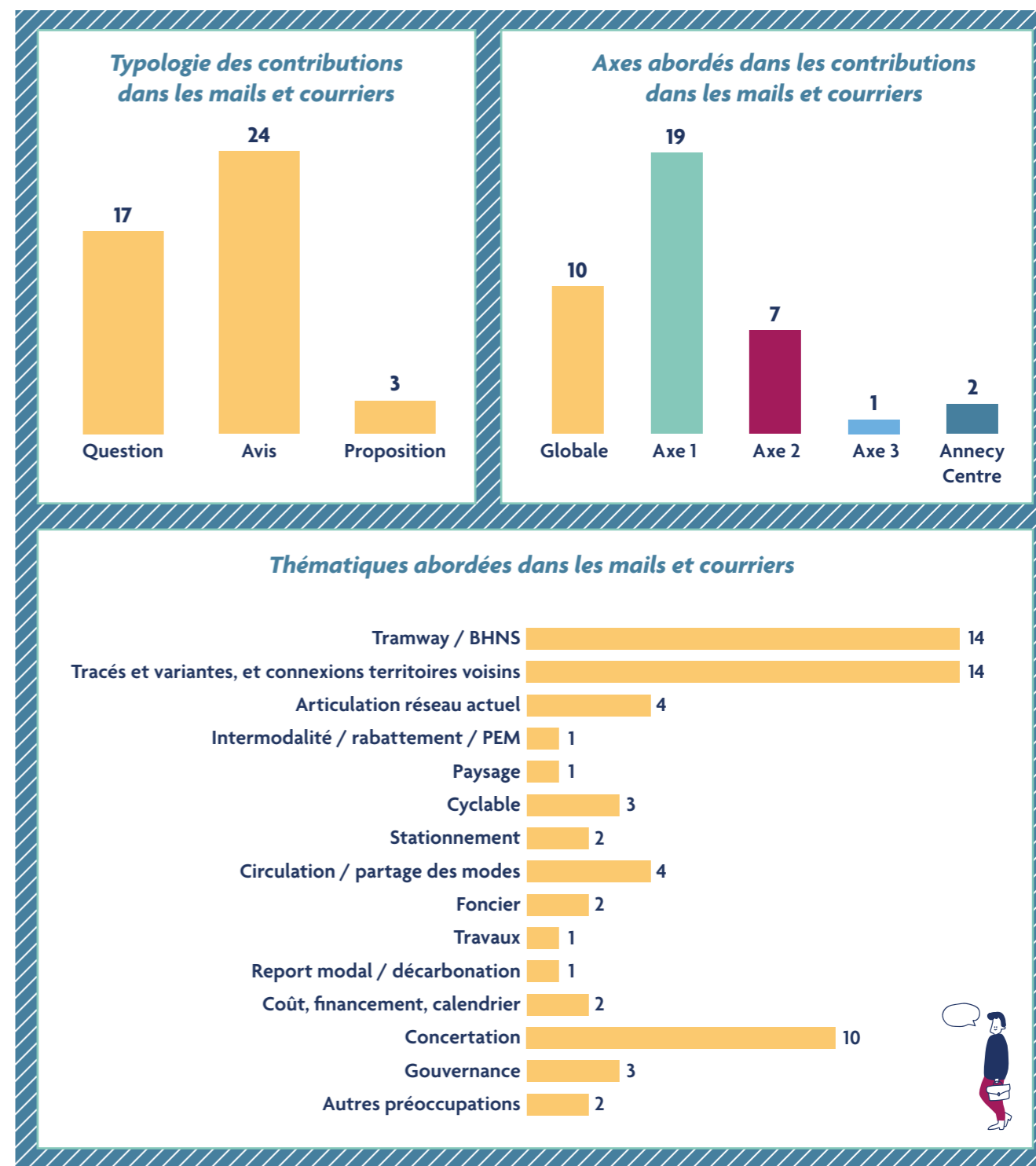
## LES REGISTRES

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](mailto: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 :

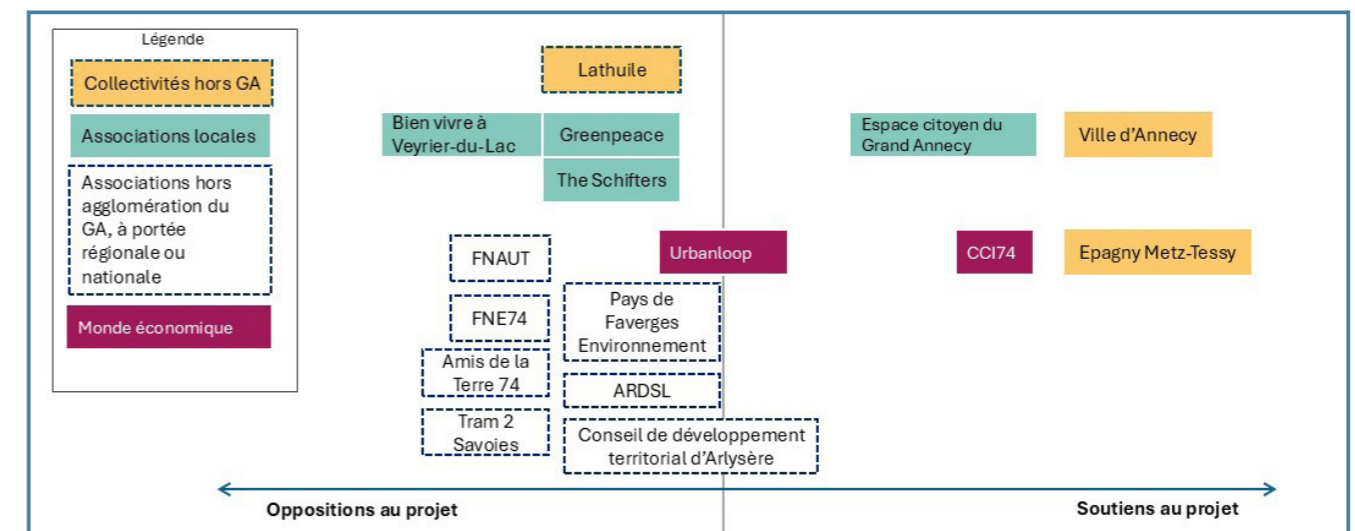
- UrbanLoop
- Chambre de l'Industrie et du Commerce de Haute-Savoie

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'utilisateurs, 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.



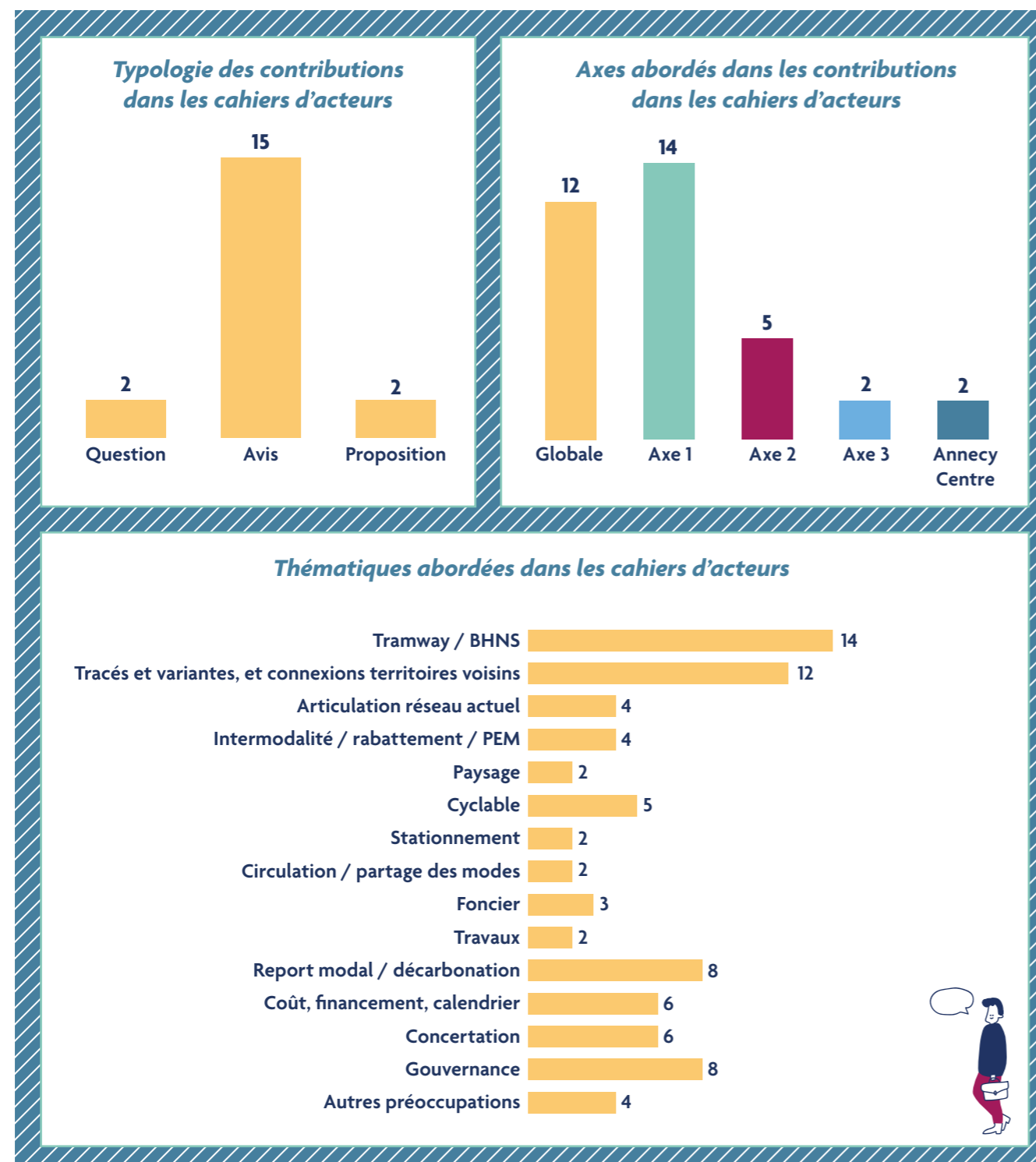
*Schéma de positionnement des acteurs d'après les contributions dans les cahiers d'acteurs*

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.



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

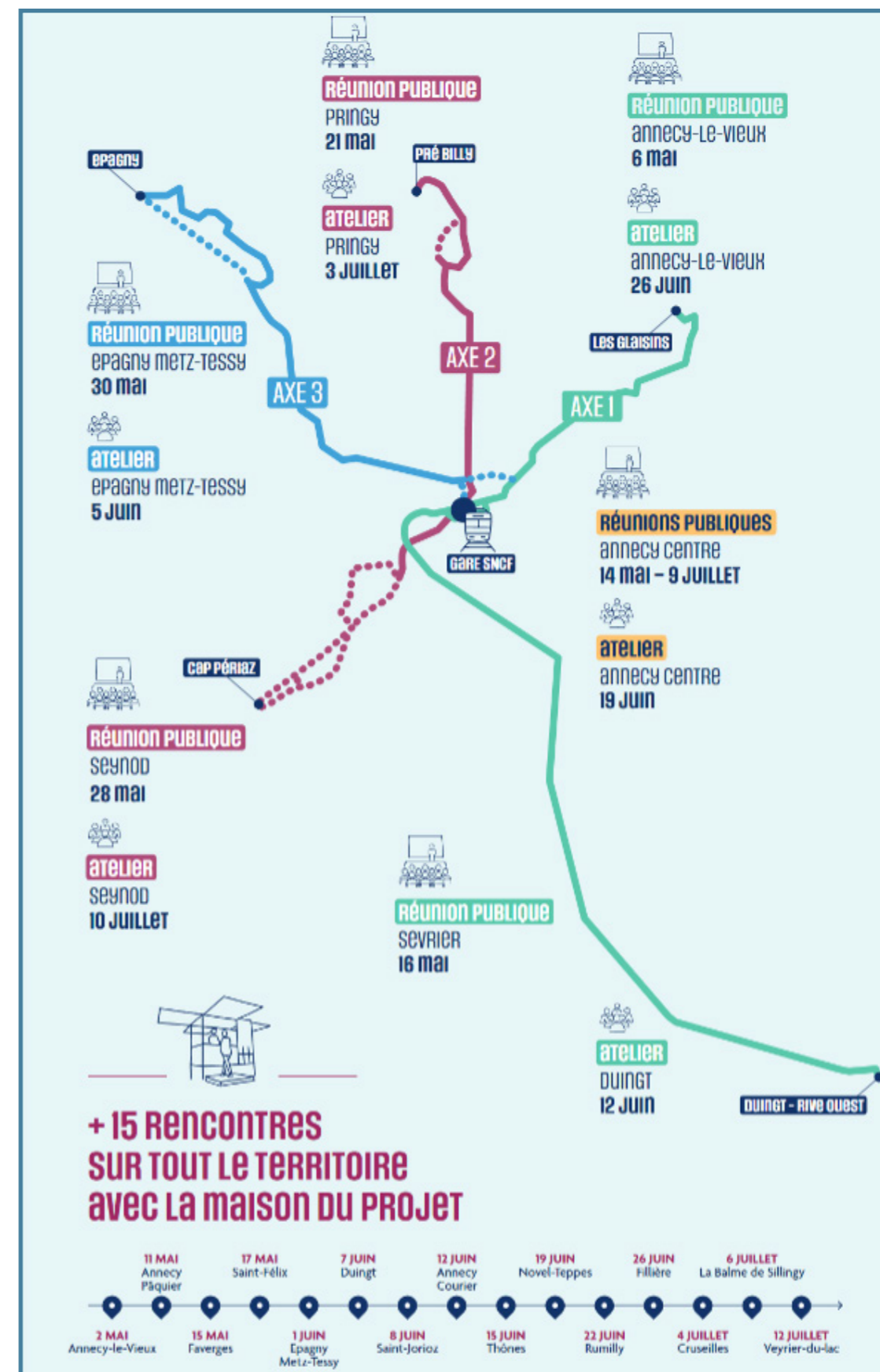
La concertation préalable a été rythmée, pendant 12 semaines du 30 avril au 26 juillet, par l'organisation de 30 rencontres.

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.



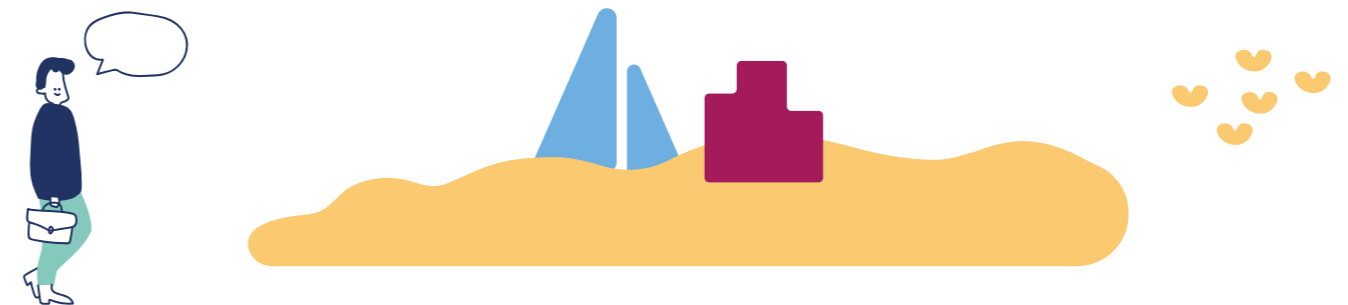


## LE FORUM DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ

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.

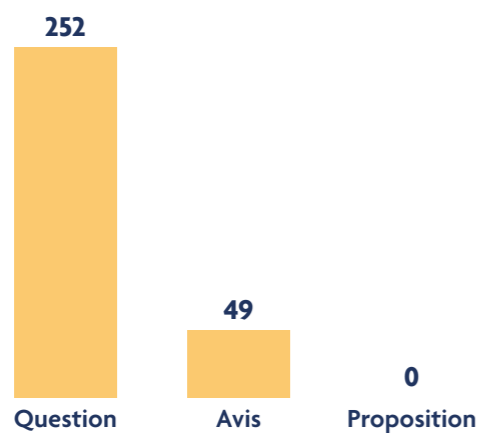
[Les comptes-rendus, les présentations ainsi que les captations vidéo de l'ensemble des réunions publiques sont disponibles sur cette même plateforme.](#)

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

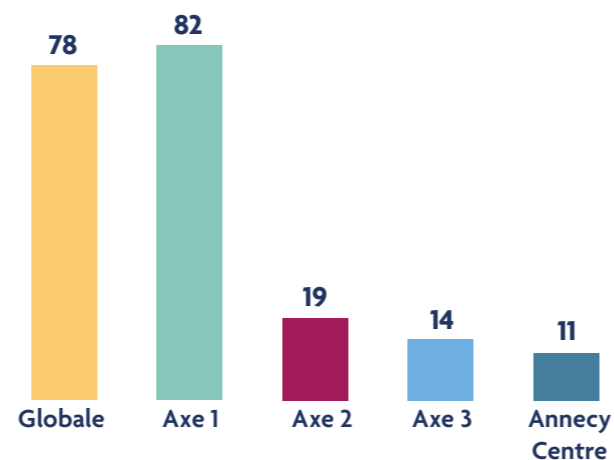




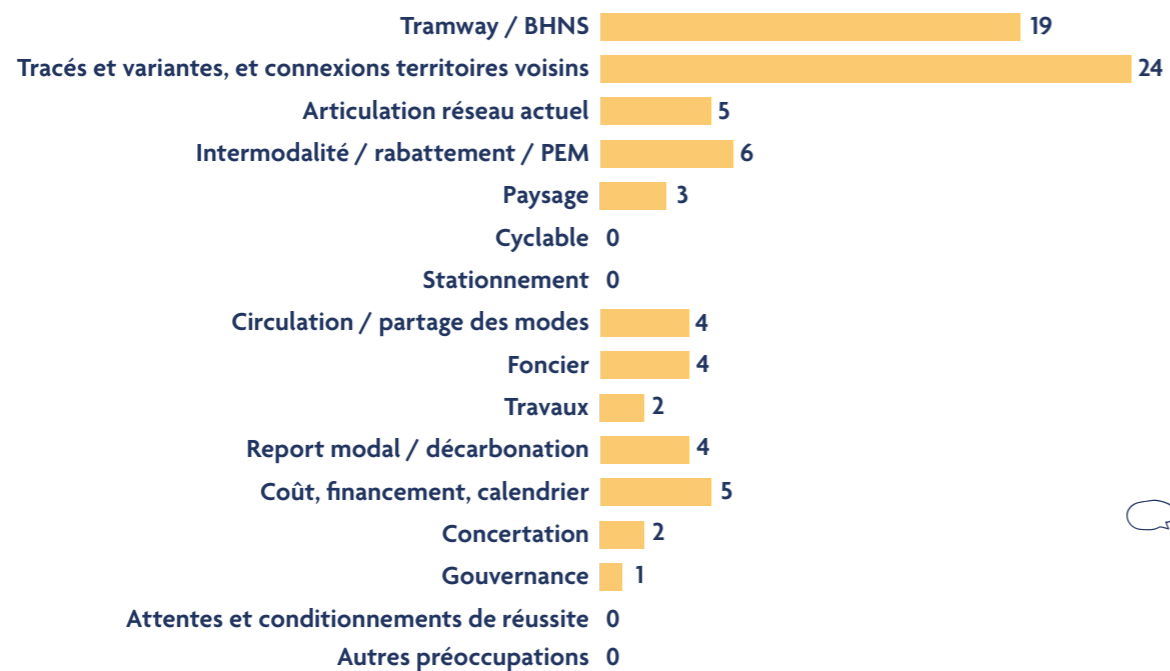
Typologie des contributions lors des réunions publiques (oral et QR Code)



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.



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.



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



## 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 Anney 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)

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

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

### ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES MODALITÉS DE PARTICIPATION

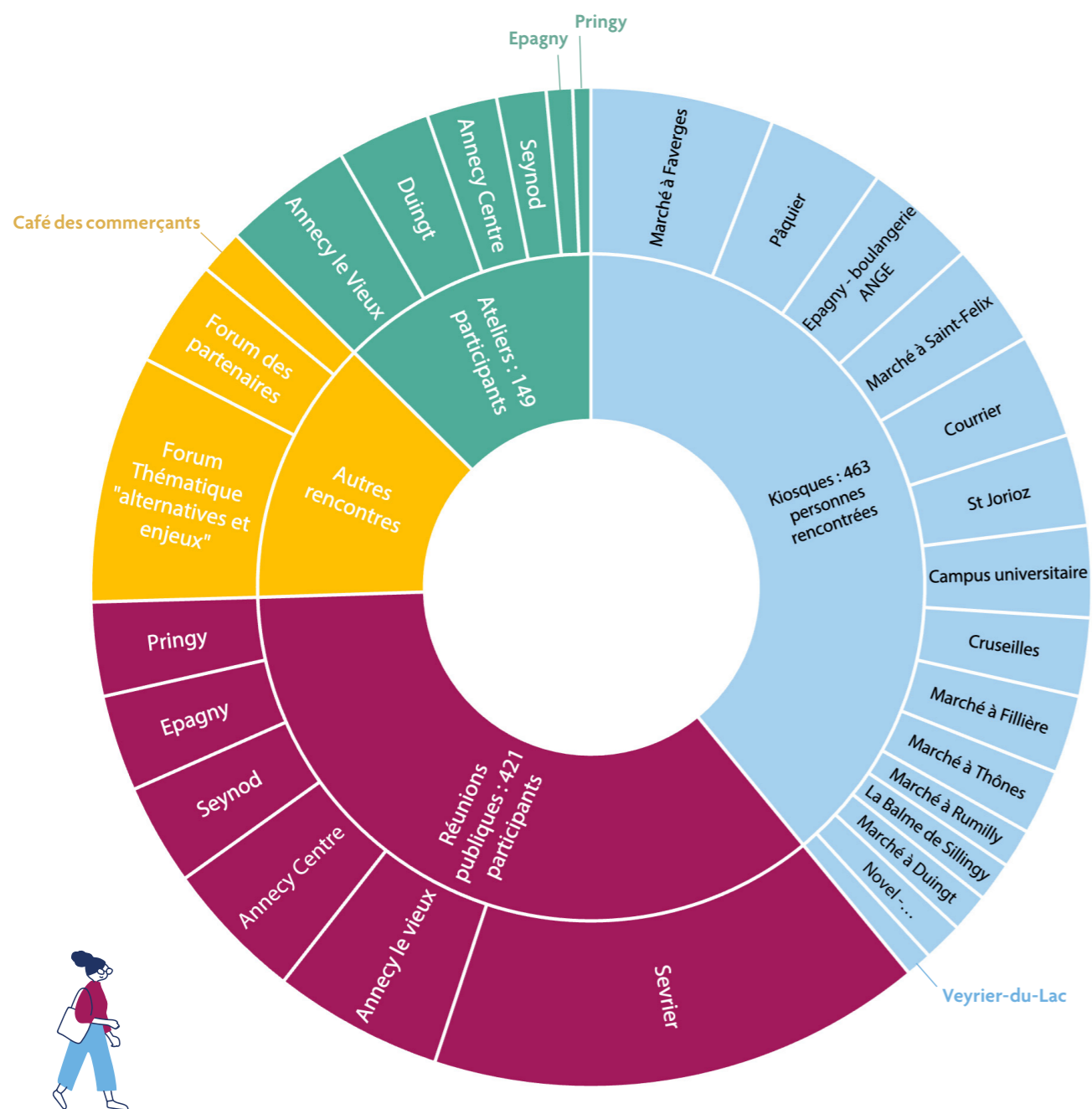
Le dispositif ambitieux (une trentaine de rencontres sur 3 mois accompagnée d'une campagne de communication large et à forte identité) a permis de réunir, d'informer et de faire s'exprimer un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation 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 Annecy, 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 Annecy, 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 Annecy 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 Annecy 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 Annecy. 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.



## 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.

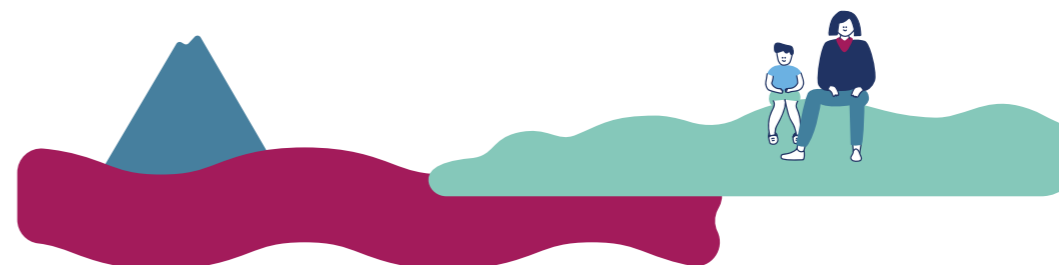
Le tunnel de La Puya est également un élément central de la note qui détaille les aménagements nécessaires pour garantir la sécurité des usagers. Ce tunnel, situé sur le tracé de la branche Rive Ouest, nécessitera une réhabilitation pour permettre le passage du BHNS en toute sécurité. Le projet prévoit 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.

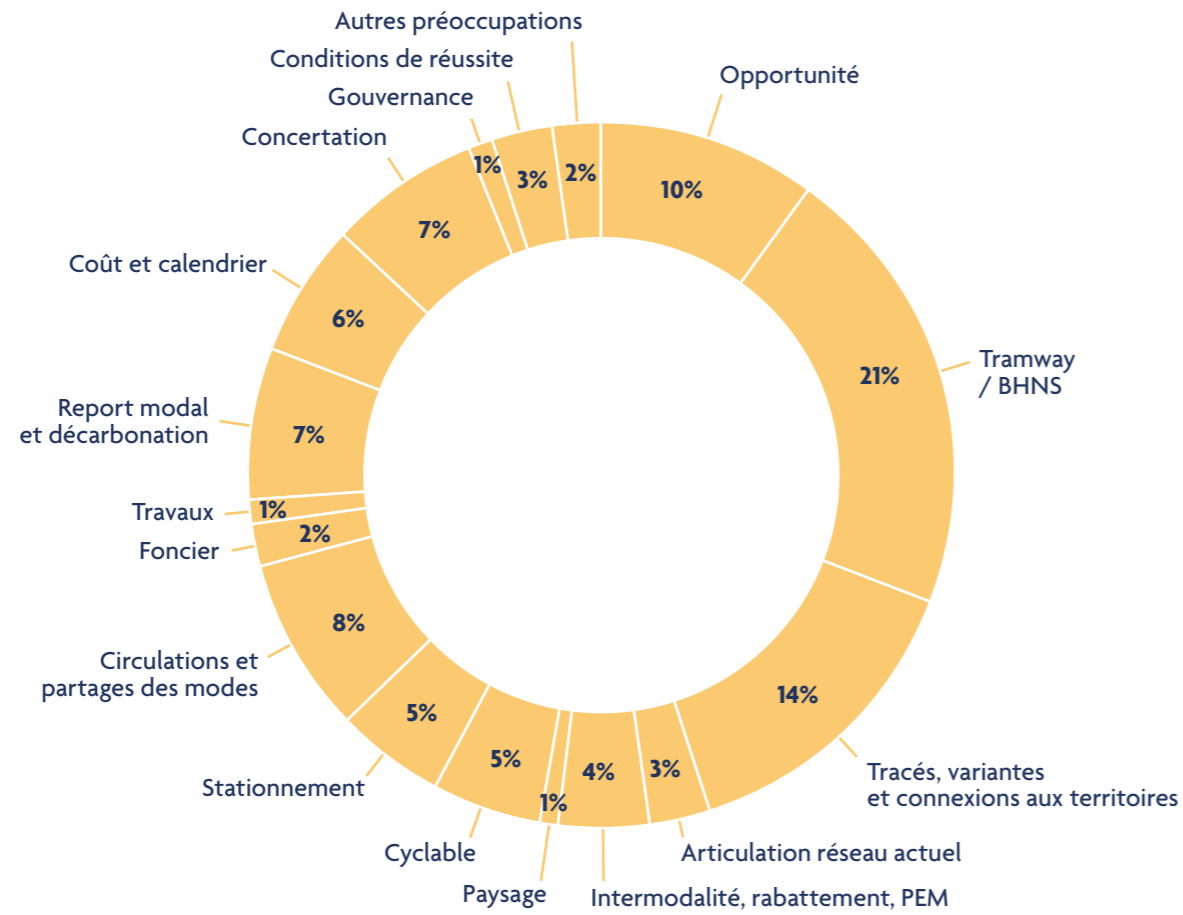
À noter qu'une contribution peut être classée dans plusieurs thèmes et localisations.

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.

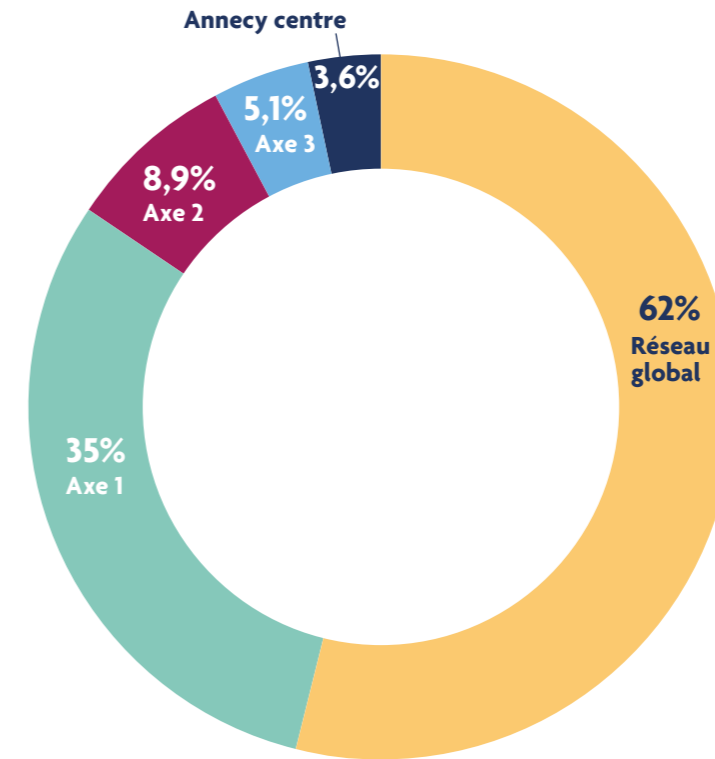
La lecture et l'analyse des contributions ont guidé l'élaboration du plan de synthèse, garantissant une présentation simple, intuitive et accessible pour tous.

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.

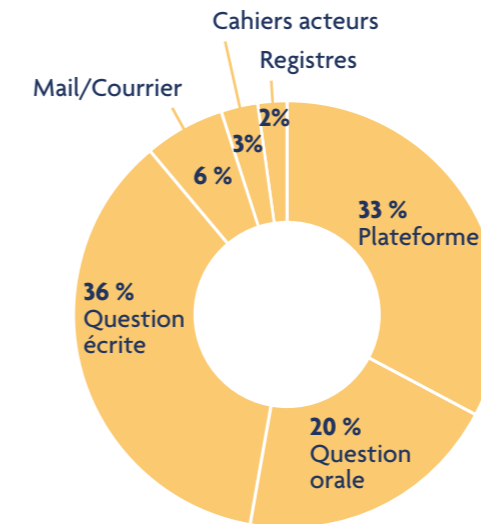
1. Répartition des thèmes abordés, toutes modalités



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 partagent, 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.

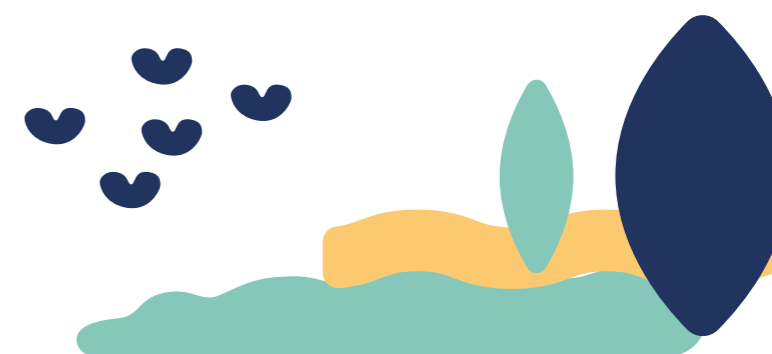
*« Je suis très heureux d'apprendre que l'agglomération d'Annecy envisage enfin la mise en place d'un réseau de transports en commun ! En effet les questions de mobilités ont été totalement occultées ces 30 dernières années »*

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



## 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy et plusieurs zones limitrophes). En plus des avantages en termes de réduction du trafic, cela représente des réductions significatives d'émissions de CO<sub>2</sub>, 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 Anancy 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 Anancy 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'Anancy, 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 Anancy 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'Anancy. 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 Anancy 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 Anancy 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'Anancy 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 Anancy 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.





### 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> »                                                                                             | <b>Confort de route inégalé dans un tramway</b> (même si le BHNS est un bus avec plus de confort qu'un bus classique)<br>« <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 <b>le tramway a un impact paysager et de chantier plus important</b> 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 <b>le tramway aura un impact sonore plus important</b> (pour les riverains, notamment Avenue de Genève) dû au système de rails                                                                                                                  | Sentiment que <b>la voirie BHNS sera plus « goudronnée »</b> que la voirie tramway (perte de végétalisation, difficulté à maintenir la végétalisation au sol, etc.)                                                                                                                                                         |
| Sentiment que le BHNS sera <b>plus facile à mettre en œuvre et moins coûteux</b> pour les habitants du Grand Annecy                                                                                                                                           | Sentiment que <b>l'horaire sera plus respecté</b> (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 ANANCY :

La réponse aux besoins de mobilité offerte par le projet Réseau Haute Mobilité, est étudiée à l'échelle du Grand Anancy mais également au-delà, de façon conforme aux documents cadre d'orientation à l'échelle du bassin de vie. **Le Grand Anancy 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy, 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 Anancy 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 Anancy 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 Anancy.

**Le Grand Anancy 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 Anancy.

### 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 Anancy a lancé en partenariat avec les territoires voisins et le Département, un schéma

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 tangentiel, 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'utilisateur 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.

## 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'Ancecy 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 ANCECY :

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'Ancecy 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

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 ANNEY :

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

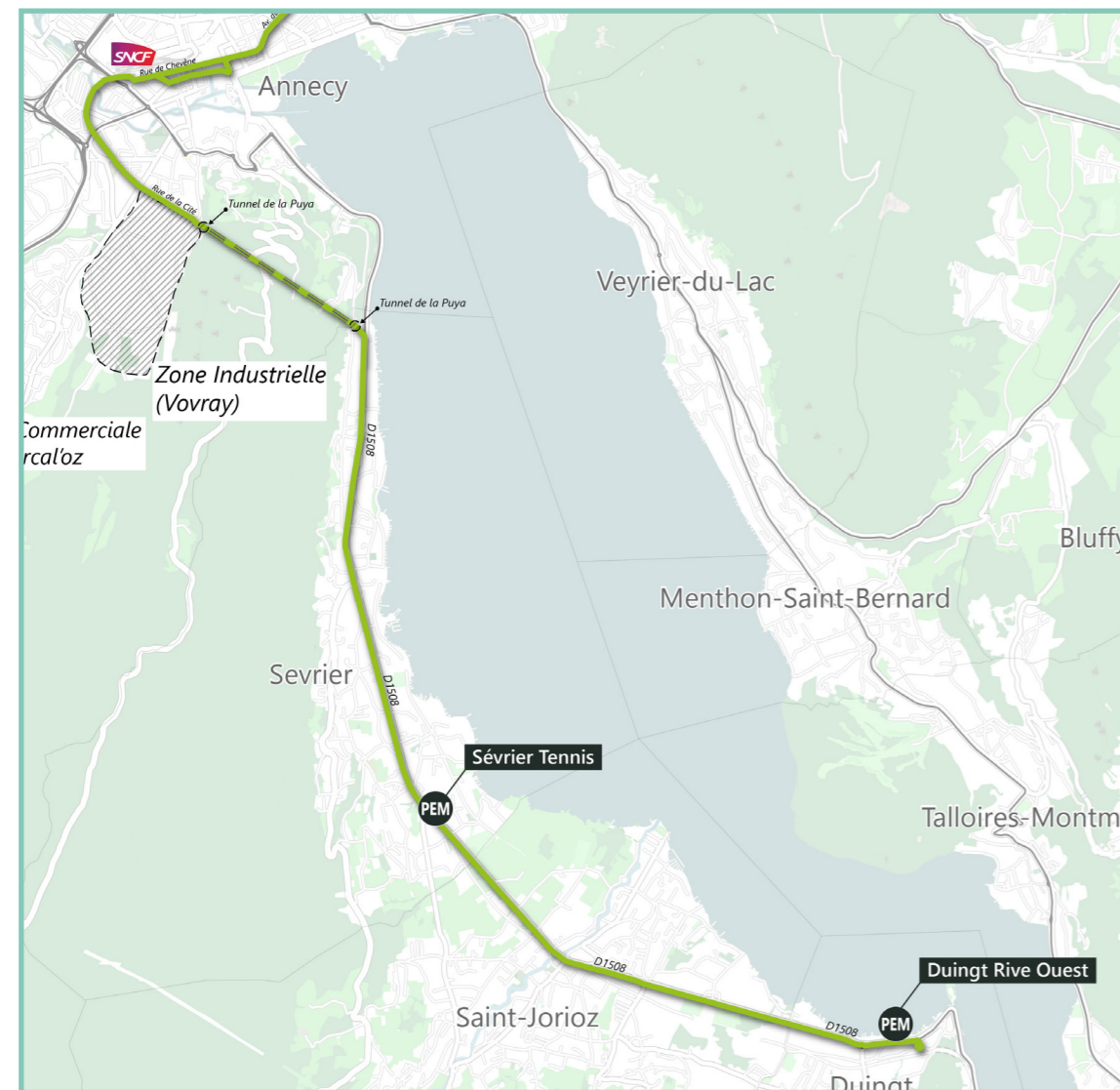




## L'AXE 1 – DE DUINGT AUX GLAISINS

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 fonctionnalités 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.



## 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 :

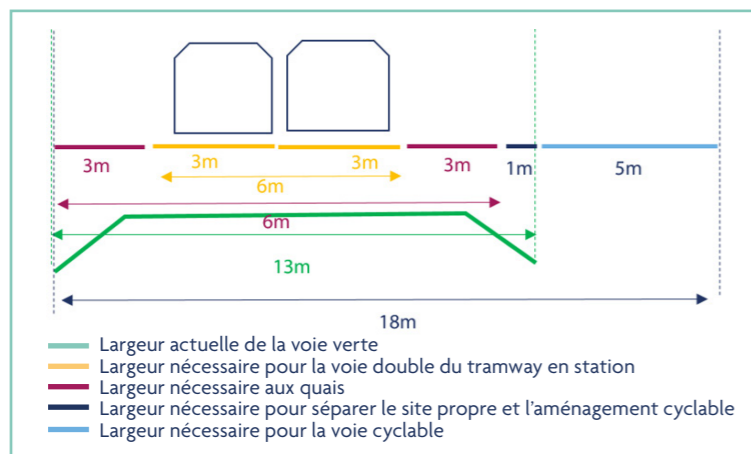
**CARACTÈRE EXCEPTIONNEL DU SITE:** de par son insertion paysagère (site propre cyclable le long du lac, souvent très éloigné des axes routiers) la voie verte est un aménagement exceptionnel pour les modes actifs comme l'illustre sa fréquentation hors norme (800 000 passages de cycles à Duingt en 2022, 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.

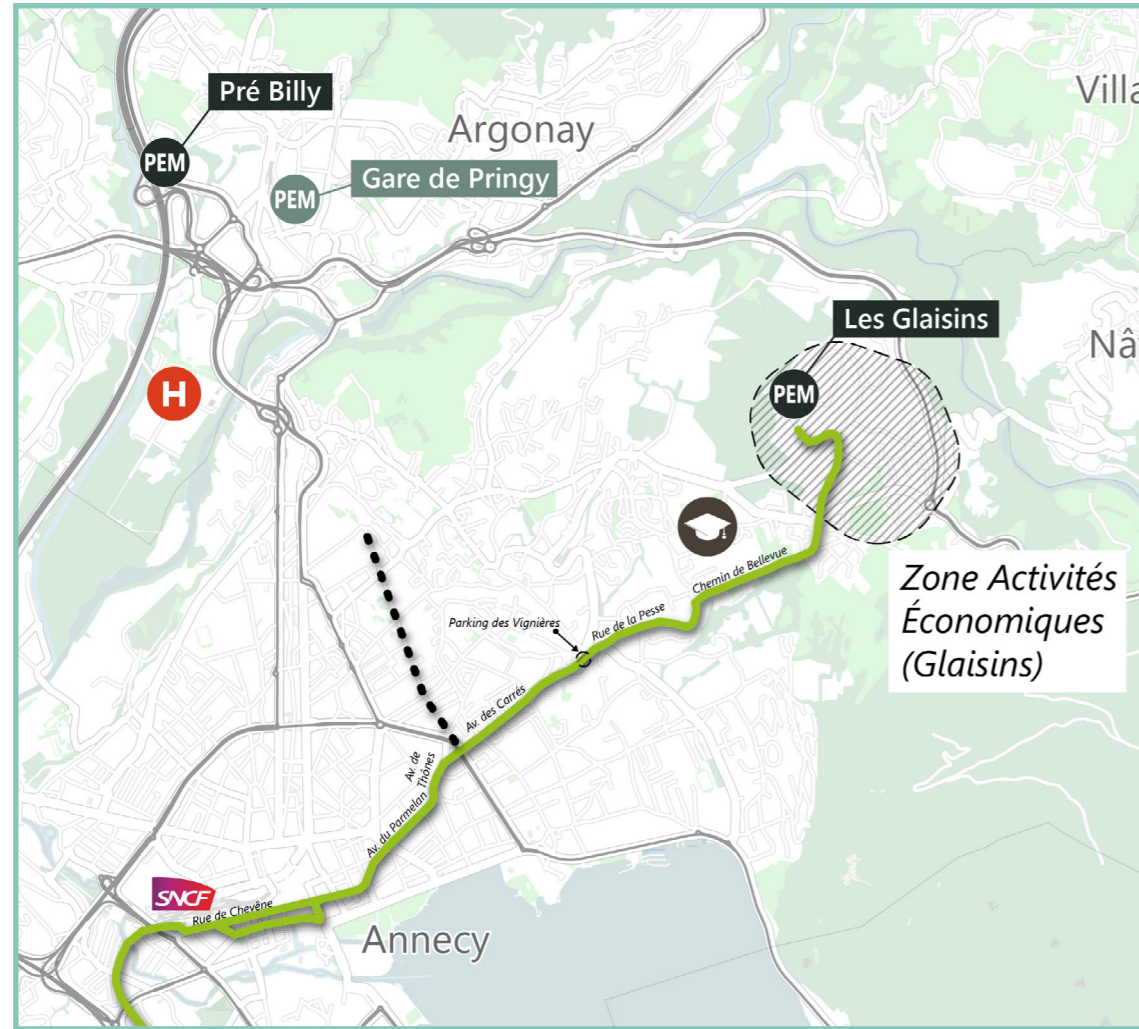
## SUR LE PROLONGEMENT DE L'AXE 1 ET LE PEM DE DUINGT :

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.

## 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



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.

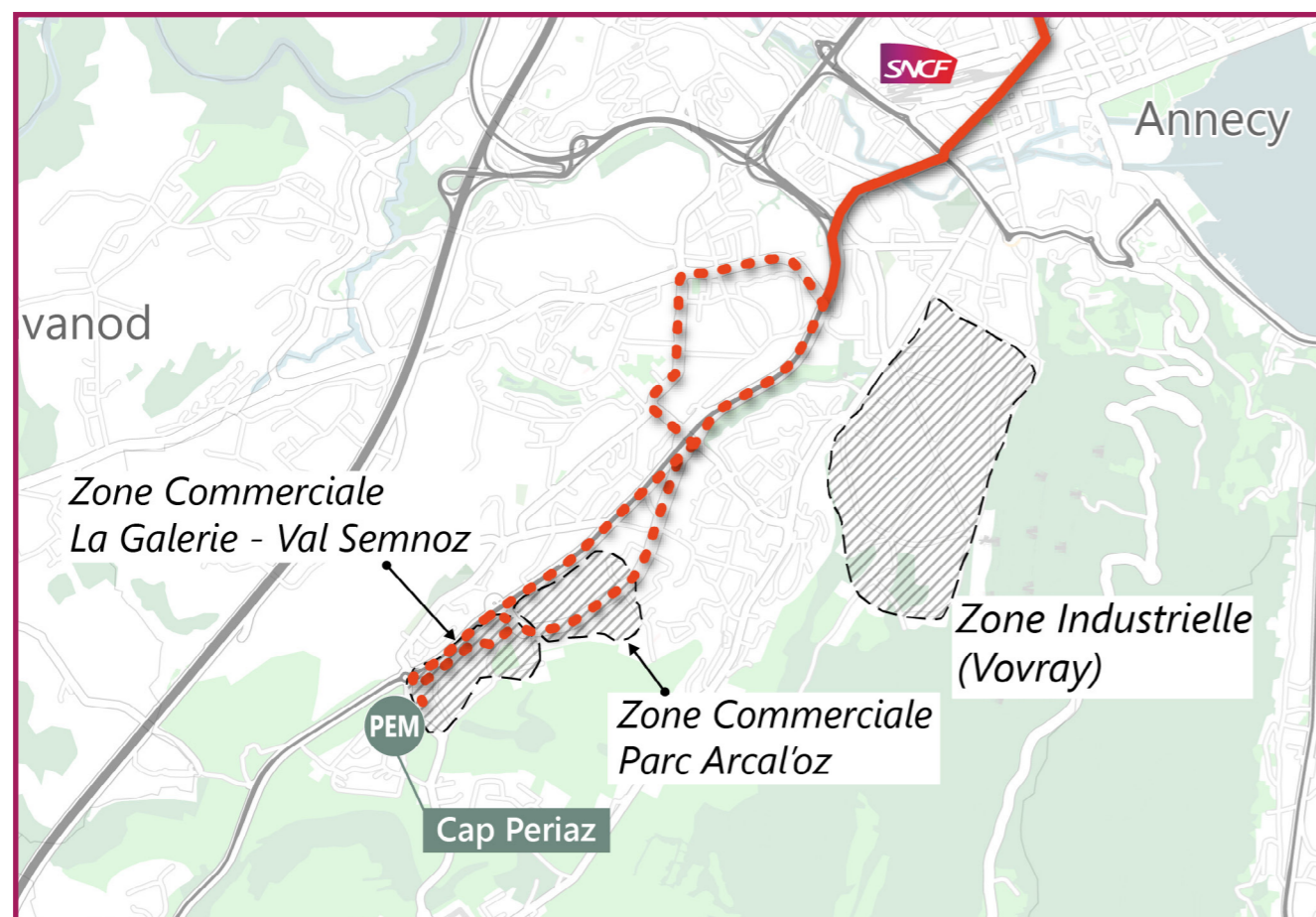
Certains contributeurs, notamment lors des kiosques, se sont positionnés contre le tramway car il viendrait rompre leur imaginaire de « petite ville cosy » qui est à leur avis un atout d'Annecy. D'autres font remarquer les inconvénients en matière d'intégration paysagère, notamment dus aux lignes aériennes 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 viaire 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 :

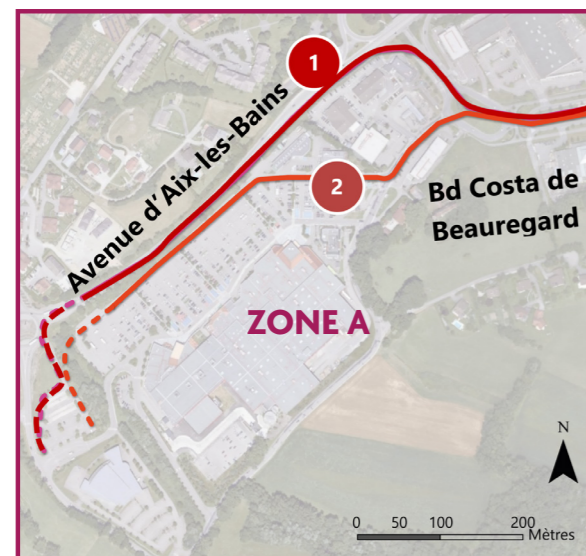
- Faire une liaison avec la rue de l'Angoulême
- Ouvrir le parc du Valvert sur la ville
- Prolonger le bus vers la rue du Val Vert et des 3 Fontaines (pour maillage du réseau)
- Repenser l'insertion de la route des Creuses, qui semble étroite pour le passage en BHNS

## 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



- /// 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.

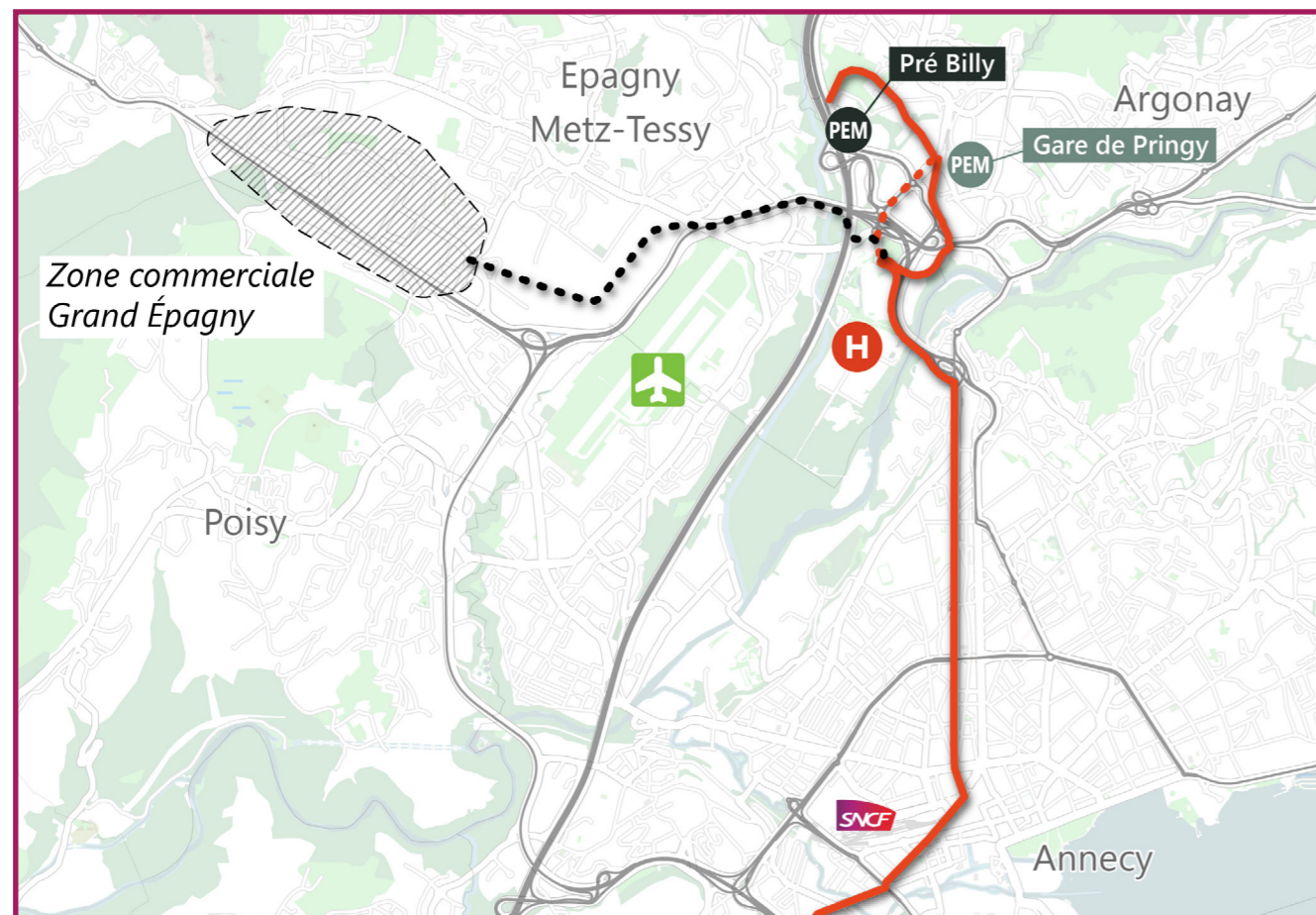
Certains participants à la concertation ont proposé une solution hybride, combinant les deux tracés. Par exemple, il est suggéré que la ligne de bus actuelle Rythmo 2 serve de rabattement vers un futur axe de transport plus structurant sur l'avenue d'Aix-les-Bains.

*« 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Variante 1</b><br><i>par l'avenue d'Aix-les-Bains</i>                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification de l'espace public.</li> <li>• Axe plus clair et direct en entrée de ville.</li> <li>• Aménagement du parc du Val Vert.</li> <li>• Création de giratoires plus structurants et tracé direct. Très complémentaire avec la Rythmo 2.</li> <li>• Accompanyerait le projet de la Ville d'Annecy, Annecy 2050 avec la création de nouveaux logements et services.</li> <li>• Trajet plus direct pour arriver au centre-ville.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment régler le problème des 20 000 véhicules par jour sur la RN201 ?</li> <li>• Ne dessert pas les zones habitées.</li> <li>• Pas de liaison transversale Est / Ouest.</li> <li>• Dans les premières années de mise en service, desserte d'un moindre nombre d'habitants.</li> <li>• Ne dessert plus les établissements scolaires route des Creuses et au centre-ville de Seynod / Cran.</li> <li>• Beaucoup de travaux, donc coût élevé.</li> </ul> |
| <b>Variante 2</b><br><i>par le boulevard Costa de Beauregard et l'intérieur du centre commercial puis Champ Fleuri</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tracé le plus proche des besoins actuels. Plus de personnes desservies à court / moyen terme.</li> <li>• Faire une liaison TCSPi entre la rue d'Angoulême et la zone Cap Periaz.</li> <li>• La Rythmo 2 fonctionne très bien, les arrêts sont favorables.</li> <li>• Les voies existent, la temporalité des travaux se réduit.</li> <li>• Des couloirs bidirectionnels déjà existants efficaces et végétalisés.</li> <li>• Le temps supplémentaire est inférieur à 5 minutes par rapport à la première variante et ne donne pas la sensation de perte de temps.</li> <li>• Desserte des services actuels.</li> <li>• Meilleur tracé pour l'écoquartier des Blanches.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte moins rapide pour les personnes habitants en dehors de la ville.</li> <li>• Cette variante contraindrait le projet d'aménagement de la ville d'Annecy, « Annecy 2050 »</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                              |

## 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

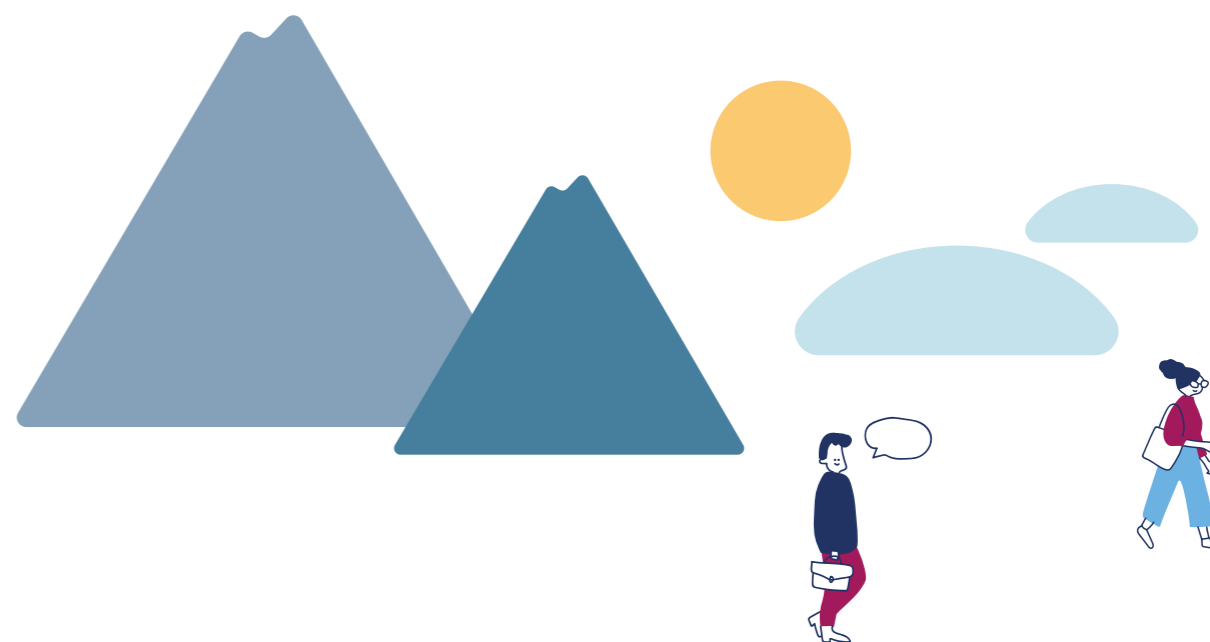
Plusieurs contributeurs, dont une association et la ville d'Epagny ont fait remonter le besoin d'une plus forte connexion tangentielle entre Epagny Metz-Tessy et Pringy au regard du dynamisme démographique et économique d'Epagny.

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

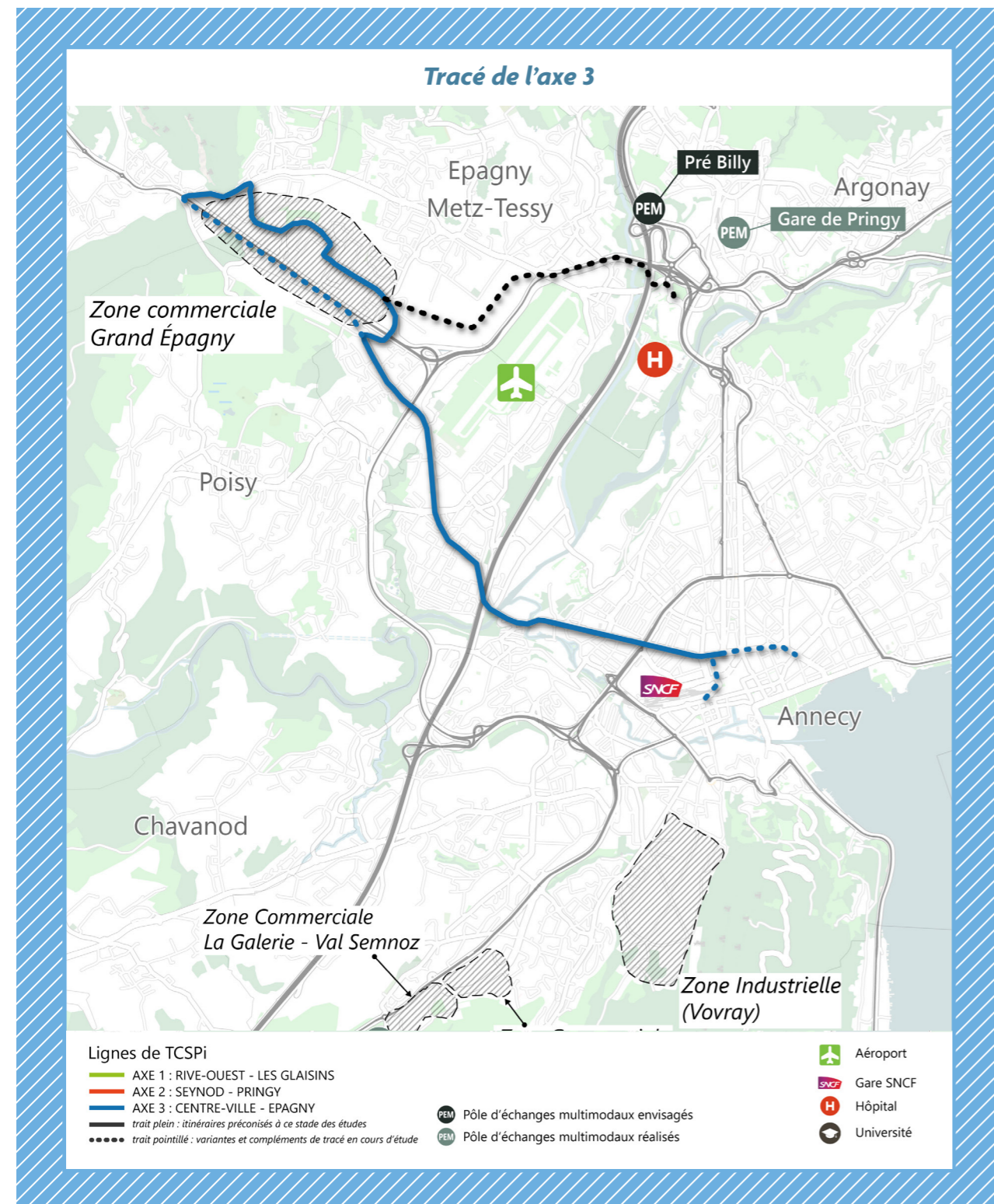
*« L'axe 2 ne devrait pas s'arrêter à Pré Billy mais aller vers Épagny village ou l'axe 3 devrait passer. J'ai l'impression que ce territoire a été laissé de côté ».*

### 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.

## 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'Anancy 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'Anancy 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 Anancy 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 ANANCY :

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.

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 CO<sub>2</sub> 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.

**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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus             | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 Pour donner suite aux nombreux débats sur <b>l'opportunité et les alternatives</b>, 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, <b>à être très clair, précis et pédagogique sur ses arbitrages et à communiquer de manière large sur ses décisions.</b></p> | <p><b>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.</b> 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 <b>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.</b></p> <p>Pour ce faire, le Grand Anancy mobilisera les <b>canaux et modalités de d'information et de communication</b> (voir colonne « moyens mis en place pour tenir les engagements pris ») <b>les plus pertinents et adaptés pour communiquer dès que ses choix seront effectués.</b></p> | <p><b>4<sup>e</sup> trimestre 2024 et 1<sup>er</sup> trimestre 2025</b></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"> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• Réalisation et diffusion d'une synthèse communicante de ce dossier</li> <li>• Publication d'une vidéo de restitution</li> <li>• Organisation d'un Forum de restitution de la concertation ouvert à tous, dont la date et les modalités précises seront annoncées rapidement</li> <li>• Envoi d'une lettre d'information aux partenaires</li> <li>• Campagne de communication spécifique (communiqué de presse, publication sur les réseaux sociaux, ...)</li> <li>• Maintien de la plateforme en ligne avec une information régulière tout au long des étapes du projet.</li> </ul> |

| Demande de précisions<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus    | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>2</b> La concertation a mis en évidence des interrogations récurrentes des publics sur <b>l'anticipation effective du Grand Anancy concernant les dynamiques d'évolution du territoire à court et moyen terme</b> (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 <b>en lien avec les politiques publiques d'aménagement du bassin de vie annécien</b>. 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><b>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.</b></p> <p>Dans le cadre de la poursuite des études sur le projet Réseau Haute Mobilité et de la concertation continue, <b>le Grand Anancy s'engage à poursuivre le dialogue avec les parties prenantes du projet</b>, 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><b>Au cours de l'Enquête Publique au plus tard</b></p> | <p>Le Grand Anancy s'organise de la façon suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Poursuite des études sur le projet, et notamment l'étude d'impact qui sera intégré au dossier d'Enquête Publique.</li> <li>• Poursuite du travail de communication sur l'articulation des politiques publiques, à travers des temps particuliers de concertation.</li> </ul> |
| <p><b>3</b> 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 <b>à préciser les niveaux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et les niveaux de report modal attendus/espérés</b> 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 <b>émissions de CO<sub>2</sub> et aux niveaux de report modal attendus</b>, 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, <b>ces deux sujets seront bien évidemment précisés et les résultats seront publiés.</b></p> <p>Singulièrement, le Grand Anancy rappelle que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub></b> : 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.</li> <li>• <b>Pour les niveaux de report modal attendus/espérés</b> : 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.</li> </ul> <p>Le <b>Grand Anancy fournira une vue détaillée des objectifs en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de report modal pour le projet de Réseau Haute Mobilité</b>. Elle permettra de mieux évaluer les impacts environnementaux et les bénéfices attendus du projet sur chacune des branches.</p> | <p><b>Au cours de l'Enquête Publique au plus tard</b></p> | <p>Le Grand Anancy assurera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La publication des résultats du bilan carbone dès validation, en amont de la finalisation de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique</li> <li>• 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.</li> <li>• Poursuite du travail de communication et de dialogue à travers des temps particuliers de concertation.</li> </ul>                                                  |

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

| Demande de précisions<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>4 Pour une meilleure compréhension <b>de la place du projet dans l'ensemble des politiques de mobilité</b> (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...).</p> | <p>Le Grand Anancy 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 <b>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</b>. 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"> <li>• création d'une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) au 1<sup>er</sup> janvier 2025</li> <li>• définition du schéma directeur cyclable et développement de ce réseau</li> <li>• définition d'un schéma directeur des PEM et développement de ceux-ci</li> <li>• restructuration du réseau de bus en avril 2024 avec création d'un service de transport à la demande (TAD) et de lignes circulaires.</li> <li>• développement du service de vélopartage Vélonancy</li> <li>• 3<sup>e</sup> session des Plan de Mobilité Employeurs visant à optimiser les déplacements alternatifs à la voiture des salariés du Grand Anancy</li> <li>• développement de l'autopartage à travers l'offre Citiz</li> <li>• déploiement d'un module covoiturage sur le site mobilités</li> <li>• initiative d'organisation de l'autostop</li> <li>• gratuité estivale du réseau Sibra</li> <li>• fortes baisses de tarifs en dehors de la période estivale</li> <li>• tarification spécifique Pass Événements</li> <li>• Lancement de la réflexion sur les Services Express Régionaux Métropolitains à l'échelle du grand bassin de mobilité nord rhônalpin</li> <li>• développement des animations/accompagnement au changement (ex: défi des écoliers, challenges covoiturage, savoir rouler, PDE)</li> <li>• Service Handibus au profit des personnes à mobilité réduite</li> <li>• Mise en place des lignes de montagne en période touristique</li> <li>• Comité des partenaires et dialogue territorial</li> </ul> <p><b>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 Anancy.</b></p> | <p><b>Durant la phase de concertation continue</b></p>          | <p>Afin d'assurer la meilleure articulation possible de l'ensemble de ses politiques publiques, l'Agglomération du Grand Anancy 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> |

| Demande de précisions<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                      | Réponse du Grand Annecy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>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 <b>maillage et l'articulation avec le réseau de lignes de bus secondaires, tertiaires et transversales</b> doivent être davantage précisés, clarifiés et rendus lisibles et compréhensibles.</p> | <p>Le Grand Annecy a bien entendu le <b>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.</b></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 Annecy 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><b>Le Réseau Haute Mobilité et le réseau de bus « classique » fonctionneront de manière intégrée, formant un réseau unifié, « transparent » pour l'utilisateur.</b></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><b>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</b></p>         | <p>Le Grand Annecy 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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus                                | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>6</b> 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 garants demandent au maître d'ouvrage <b>d'objectiver davantage ces coûts et de donner de préférence des fourchettes plus représentatives de la diversité des secteurs</b> (selon le mode de transport BHNS ou tram), en rendant plus lisibles les surcoûts ou gains selon les contextes urbains, topographie, aléas.</p>                                                                                                                      | <p><b>Le Grand Anancy a bien entendu les interrogations qu'ont pu susciter les éléments de coûts moyens présentés lors de la concertation préalable.</b></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><b>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.</b></p> <p><b>Les études ultérieures menées à partir de la phase avant-projet permettront d'affiner ces coûts au regard des différents contextes</b> (topographie, ouvrages d'art, réseaux à dévier, etc.) qui seront alors davantage détaillés.</p> <p><b>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.</b></p> | <p><b>À l'issue de la phase d'Avant-Projet (AVP) et en concertation continue</b></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><b>7</b> 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><b>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).</b></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><b>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.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <p><b>Dès la concertation continue, lors de l'enquête publique, et pendant les travaux</b></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> |



| Demande de précisions<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Réponse du Grand Anancy<br>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><b>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.</b> 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, <b>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.</b> Néanmoins, le Grand Anancy tient à préciser que <b>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.</b></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><b>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.</b></p> <p><b>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.</b> 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, <b>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,</b> 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><b>Concertation Continue</b></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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>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><b>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.</b></p> <p>Cette évolutivité à moyen terme repose déjà sur l'évolution possible du matériel roulant: en fonction de l'évolution des besoins, <b>des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 24 m pourraient être utilisés à la place des BHNS de 18 m initialement prévus.</b> 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><b>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.</b> 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><b>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.</b></p> | <p><b>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP), avec possibilités de préciser les éléments évolutifs pendant la phase de concertation continue</b></p> | <p>Des précisions seront apportées dans le cadre de la concertation continue sur les modalités possibles d'évolution du projet.</p> |



## 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 Anecy

| Recommandations des garants<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Réponse du Grand Anecy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus                                   | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>1</b> Les garant.e.s recommandent que la réponse du Grand Anecy au présent bilan, publiée deux mois après, fasse l'objet d'une <b>réunion publique de restitution</b>, 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><b>Très attaché à poursuivre un large dialogue sur le projet, entamé avec succès dans le cadre de la concertation préalable, le Grand Anecy réaffirme sa volonté d'organiser une réunion de restitution de la concertation préalable et s'y engage.</b> 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><b>4<sup>e</sup> trimestre 2024<br/>ou<br/>1<sup>er</sup> trimestre 2025</b></p>      | <p>Le Grand Anecy 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><b>2</b> Les garant.e.s recommandent que <b>le calcul du report modal attendu</b> 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), <b>le Grand Anecy précisera les estimations de report modal et de bilan carbone lors de la phase d'études ultérieure, quand les tracés seront définitifs.</b></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, <b>le Grand Anecy affirme sa volonté de continuer à associer étroitement les partenaires clefs de la mobilité tout au long des différentes étapes du projet.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                    | <p><b>Lors de la concertation continue à partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</b></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><b>3</b> 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><b>Le Grand Anecy 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.</b> 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><b>À partir de la phase d'Avant-Projet (AVP)</b></p>                                  | <p>Le Grand Anecy 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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Réponse du Grand Annecy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>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, <b>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.</b></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><b>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.</b></p> <p>Par ailleurs, <b>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.</b> 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><b>Concertation continue et au-delà</b></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> |



| Recommandations des garants<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Réponse du Grand Anancy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>5</b> 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). <b>La concertation préalable a permis de montrer l'importance des PEM comme facteur de réussite de l'intermodalité sur le territoire.</b></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><b>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.</b> 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, <b>le Grand Anancy pourrait mobiliser la population et les partenaires sur les attentes, services et usages à inclure dans certains PEM.</b> 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><b>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,</b> pour optimiser l'usage de ces espaces clefs de multimodalité au profit de la mobilité décarbonée du territoire.</p> | <p><b>Dans le cadre des études spécifiques aux PEM</b></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><b>6</b> 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><b>Le Grand Anancy souhaite d'abord rappeler qu'il travaille étroitement avec les partenaires voisins</b> 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'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.</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><b>Le Grand Anancy sera un partenaire à l'écoute des demandes et propositions des territoires périphériques et des partenaires.</b> La concertation continue pourra comporter des temps d'échanges avec les territoires périphériques et les partenaires.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p><b>Dans la continuité du travail mené</b></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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Réponse du Grand Annecy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus                                                               | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>7</b> Concernant <b>les terminus des lignes des axes 2 et 3</b>, 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"> <li>• De Cap Périaz vers la sortie A41 Seynod sud</li> <li>• De la zone commerciale du Grand Epagny vers la Balme de Sillingy</li> </ul>                                                | <p><b>Le Grand Annecy prend bonne note de cette recommandation.</b></p> <p><b>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.</b> 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><b>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.</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p><b>Les discussions pourront se tenir en concertation continue et plus tard pendant les études sur les axes 2 et 3.</b></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><b>8</b> Au regard des enjeux mis en évidence sur le territoire, les garant.e.s recommandent <b>d'intégrer la liaison SNCF Aix les Bains - Rumilly-Annecy-Pringy- Groisy- St Martin de Bellevue- La Roche sur Foron</b> (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><b>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.</b> 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. <b>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.</b></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. <b>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.</b></p> | <p><b>2025-2030</b></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 projet Réseau Haute Mobilité, y compris la liaison Annecy – La-Roche-sur-Foron.</p> |

| Recommandations des garants<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Réponse du Grand Anecy<br>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><b>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.</b> 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><b>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</b> et au cours de différentes étapes clés du projet.</p> <p>Ces accompagnements pourront concerner :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Les cibles directes des politiques de mobilités:</b> 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</li> <li>• <b>Les personnes impactées par le projet, riverains (en particulier lors des travaux), personnes concernées par un impact foncier, commerçants, etc.</b> Ces publics bénéficieront de mesures d'accompagnement spécifiques et personnalisées.</li> </ul> <p><b>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.</b></p> <p><b>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.</b></p> | <p><b>2025-2030</b></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"> <li>• Campagnes de communication</li> <li>• Concertations sur les services associés à la mobilité</li> <li>• Médiation locale sur les chantiers</li> <li>• Etc.</li> </ul> <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<br>26/08/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Réponse du Grand Anecy<br>26/10/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Délais dans<br>lesquels les<br>engagements pris<br>seront tenus | Moyens mis en place pour tenir les engagements pris                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>10</b> 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"> <li>• 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 ;</li> <li>• 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 ;</li> <li>• 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) ;</li> <li>• 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 ;</li> <li>• 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 ;</li> <li>• Renforcer la collaboration technique notamment entre Anecy ville centre (dotée de services en charge de l'urbanisme) et le Grand Anecy ;</li> <li>• Faire du Forum des Partenaires « Mobilité » une instance de dialogue dans la durée et un relais plus structuré pour la suite de la concertation.</li> </ul> | <p><b>Les élus du Grand Anecy ont confirmé la volonté de poursuivre le projet Réseau Haute Mobilité selon les modalités</b> 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. <b>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.</b> 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><b>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 :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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</li> <li>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).</li> <li>6. La poursuite de la collaboration technique avec la ville d'Anecy au profit d'un discours plus lisible auprès des habitants</li> <li>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.</li> </ol> <p><b>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.</b></p> | <p><b>2025-2030, et au-delà</b></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> |



A stylized landscape illustration featuring three mountains in shades of green and blue against a red background with white diagonal lines. Several white, heart-shaped clouds are scattered in the sky. Below the mountains is a light blue horizontal band representing water or a ground level.

## **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 Anney 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.**

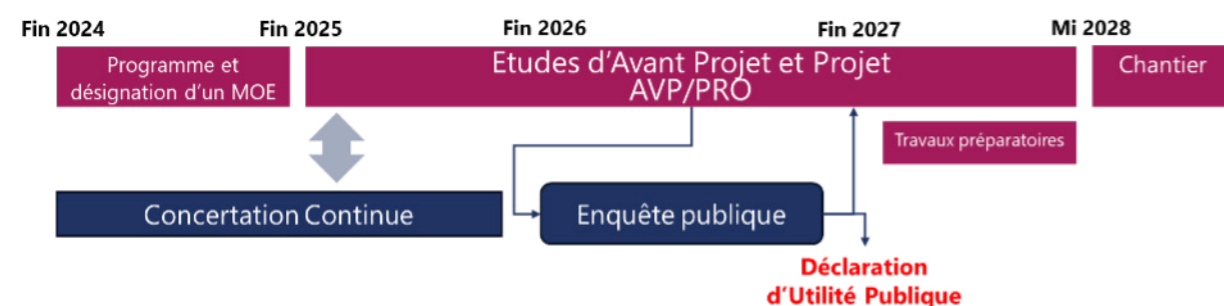
Les réponses du maître d'ouvrage aux interpellations et avis exprimés lors de la concertation préalable ont été précisés tout au long de la partie IV du présent bilan.

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 Anney s'engage maintenant dans une nouvelle étape de concertation du projet appelée « **concertation continue** » sous l'égide d'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 Anney 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 Anney 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 Anney 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 Anney 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 Anney retiendra tous les acquis de l'exercice de concertation préalable et les recommandations effectuées par les garants.**

Plus encore, **le Grand Anney 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 Anney 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 Anney 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 Anney 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.

- **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.

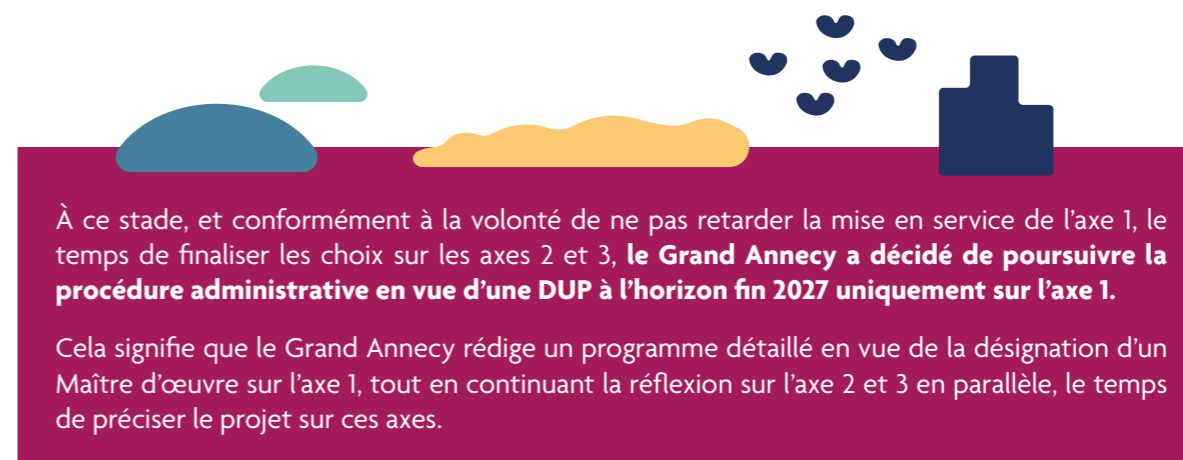
### Déclaration d'Utilité Publique

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<sup>er</sup> 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.



**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.

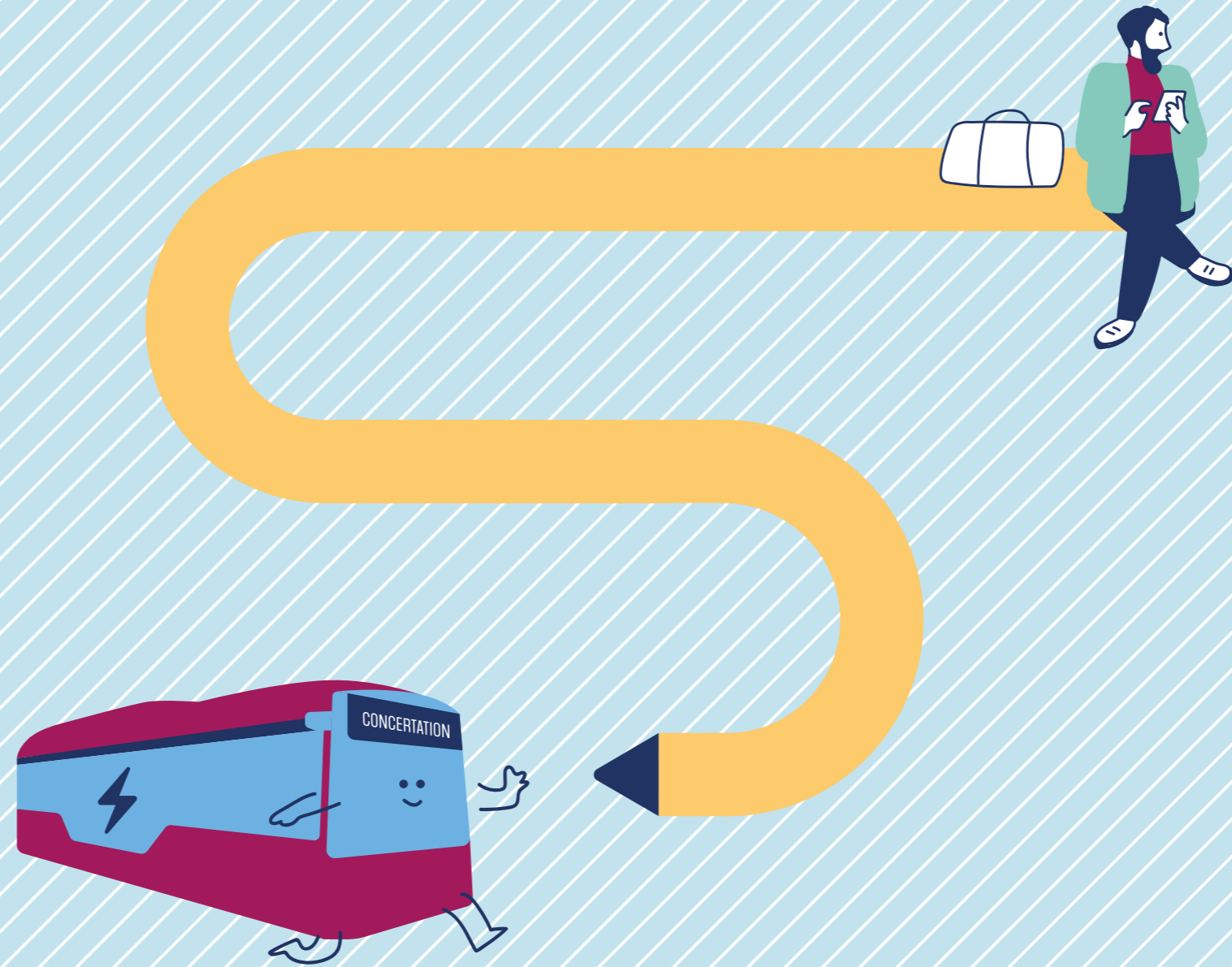
**TCSPi (TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE INTÉGRAL):** désigne un système de transport en commun qui circule exclusivement sur des voies réservées, telles que les lignes de bus en site propre ou les lignes de tramway. L'objectif est de garantir une circulation fluide et rapide des véhicules, en évitant 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](http://jeparticipe.grandannecy.fr)