



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



CONCERTATION
PUBLIQUE

Concertation publique

- ◆ Plan de Déplacements Urbains
- ◆ Liaison Ouest du Lac d'Annecy

Faverges, jeudi 8 novembre 2018

**haute
savoie**
le Département

Grand
Annecy
AGGLOMÉRATION

Animateur : **M. Serge DELEMONTX**

M. DELEMONTX.- Bonsoir à tous, bienvenue. Je vais être le modérateur de cette soirée. Mon rôle va être de faire en sorte que le plus de monde possible puisse intervenir.

C'est une réunion de concertation, nous allons vous expliquer en quoi cela consiste, pourquoi cela s'appelle « concertation » et pourquoi il faut laisser le plus de temps possible pour vos prises de parole, qui seront des prises de parole pour donner des avis, des opinions mais aussi pour questionner, pour interroger.

Nous allons au cours de cette soirée vous présenter ce projet LOLA en deux temps. Dans un premier temps, que l'on va essayer de faire le plus court possible pour laisser du temps au débat, nous ferons une présentation, nous allons vous parler du principe de la concertation, comment elle se déroule. Nous en sommes à la deuxième soirée. Une première s'est déroulée à Annecy. Cette concertation va nous emmener jusqu'au 31 décembre, jusqu'à la fin de cette année 2018, nous aurons 4 réunions publiques spécifiques LOLA. Nous allons vous dire en quoi consiste ce principe de concertation, comment fonctionne une concertation.

Puis nous vous présenterons le projet Liaison Ouest Lac d'Annecy (LOLA) mais dans les grandes lignes, nous ne rentrerons pas dans les détails, c'est le choix qui a été fait pour que vous puissiez avoir le plus de temps possible pour intervenir. Nous pourrions revenir sur les détails du projet en fonction de vos questions puisque je me doute que vous aurez envie d'en savoir davantage et pourquoi telle décision a été prise, pourquoi tel choix a été fait.

Pour nous présenter le projet et répondre à toutes vos questions, nous avons les personnes qui en sont responsables :

- les deux présidents des organismes porteurs :
 - ◆ **Christian MONTEIL**, Président du Département de la Haute-Savoie,
 - ◆ **Jean-Luc RIGAUT**, président du Grand Annecy
- un vice-président : **Denis DUVERNAY**, vice-président du Conseil départemental de Haute-Savoie
- deux Directeurs Généraux Adjoints des Services, l'un pour le Département et l'autre pour Grand Annecy.

Avec ces personnes, nous sommes en mesure de répondre à toutes les questions que vous voudrez poser.

Nous allons prendre 20 à 25 minutes pour cette première partie, qui va être descendante, nous allons vous expliquer ces différents points, puis nous aurons un grand

temps pour vous donner la parole, nous nous donnons jusqu'à 21 heures. Préparez bien vos questions.

Nous allons commencer tout de suite.

La première chose que nous voulions faire, c'est de vous expliquer le principe de cette concertation. Nous allons demander aux deux présidents d'intervenir tout de suite en introduction, non pas sur le projet en lui-même mais sur ce principe de concertation, nous donnerons ensuite la parole à une personne qui est la garante du débat, elle va nous expliquer en quoi cela consiste.

Christian MONTEIL, en termes d'introduction, pourquoi cette concertation ? Que peut-on attendre de ce principe de concertation ? Je crois que c'est une des premières dans le département.

M. MONTEIL.- Pour la circonstance, oui.

Nous allons commencer par ce qui nous rassemble. Après, il y a des choses qui nous séparent, qui nous opposent, qui nous divisent ou que l'on peut justement rajouter pour avancer.

Ce qui nous rassemble, c'est le constat. Vous avez constaté ce soir en venant, depuis les villages voisins ou depuis Annecy, un temps de parcours absolument insupportable. C'est le quotidien, c'est le matin, le midi, le soir, le temps insupportable que nous passons sur la route, que vous passez sur la route pour vous déplacer, pour aller travailler depuis Faverges et ses territoires vers Annecy, ou dans le sens inverse quand on travaille dans les grandes sociétés de Faverges ou d'ailleurs.

Ce temps est insupportable et pour lutter contre ce temps, nous avons un dispositif sur lequel nous travaillons depuis très longtemps, qui nous permet d'allier une infrastructure routière recalibrée et améliorée, et un transport collectif avec un cadencement fort et en site propre qui nous permet de gagner du temps.

C'est le sujet que l'on vous présente ce soir.

M. DELEMONTX.- Et cela se situe dans un contexte où l'on prévoit de plus en plus de logements. Nous sommes dans un département en expansion, qui a une puissance démographique et qui fait qu'il faut se projeter dans l'avenir, Jean-Luc RIGAUT.

M. RIGAUT.- Oui, bonsoir à toutes et à tous. Ce projet LOLA rentre dans un schéma de mobilité plus large, l'Agglomération d'Annecy, Grand Annecy aujourd'hui, mène actuellement son plan de déplacements urbains, le plan de mobilité. C'est un document obligatoire pour les agglomérations pour organiser la mobilité.

Nous pensons que la mobilité ne concerne pas que le territoire de l'agglomération constituée, même si - on pourrait y voir un clin d'œil - je me retrouve à la tribune sur la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy, cela n'a rien à voir avec les débats parallèles sur les territoires, c'est juste la vie qui fait que l'on travaille ensemble sur un bassin de vie plus large que le seul territoire de l'agglomération d'Annecy, le mouvement ne s'arrête pas au bord du lac.

Dans le cadre du document contractuel de l'Agglomération d'Annecy, il y a un élément important qui est le projet LOLA avec sa ligne de bus à haut niveau de service et l'ouvrage de contournement de l'agglomération d'Annecy avec le tunnel sous le Semnoz, cet ensemble est inscrit dans la concertation du PDU.

Il nous semblait que l'Agglomération d'Annecy, qui sera maître d'ouvrage des transports urbains, devait être aux côtés du maître d'ouvrage qui est le Conseil départemental de la Haute-Savoie, représenté par Christian MONTEIL et Denis DUVERNAY, pour vous présenter cet ensemble.

M. DELEMONTX.- Nous allons parler de la concertation. C'est une démarche forte et nous avons la chance pour toute cette phase, jusqu'au 31 décembre, de nous inscrire dans un principe qui est très normé par une commission qui s'appelle la Commission Nationale du Débat Public.

Madame BARTHE, vous êtes la garante de ce débat, vous allez nous expliquer quel est votre rôle.

Nous allons déjà commencer par rappeler ce qu'est la Commission Nationale du Débat Public. Vous êtes sur cette scène, c'est symbolique, un peu à part parce que vous avez un rôle qui est de veiller à ce que le débat fonctionne bien, vous allez pouvoir à tout moment intervenir au cours de cette soirée.

Quels sont les grands principes d'une concertation ? C'est très normé.

Mme BARTHE.- Effectivement, comme vous le faites remarquer, je suis peu à l'écart de la maîtrise d'ouvrage pour marquer symboliquement que j'en suis indépendante.

En réalité, la Commission Nationale du Débat Public que je représente ici, qui m'a désignée pour être garante à la fois de la concertation sur le projet Liaison Ouest et sur le projet de PDU de Grand Annecy, est ce que l'on appelle une « autorité administrative indépendante », c'est une administration publique nationale qui n'est pas rattachée fonctionnellement à un ministère, qui donc a une indépendance à l'égard du pouvoir politique.

Son rôle est de faire respecter des principes qui sont inscrits dans la Charte constitutionnelle en France, qui sont le respect de la participation du public dans le processus

de décision pour les projets d'infrastructures, les grands projets qui ont potentiellement un impact sur l'environnement.

Selon les cas de figure, soit la Commission Nationale du Débat Public organise elle-même le débat, soit elle désigne un garant qui veille à ce que les principes de la concertation qui sont inscrits dans le Code de l'environnement soient respectés. Ce qui est le cas ici.

Ces principes sont la possibilité pour chacun de débattre à la fois sur l'opportunité d'un projet et sur tous ces aspects, et le fait que dans une concertation ou dans un débat public, la parole de chacun a le même poids quel que soit son statut social, sa fonction, élu ou simple citoyen. C'est important.

Enfin, il y a une traçabilité, c'est-à-dire qu'il y a un compte rendu ou un bilan de la concertation qui est émis soit par la Commission Nationale du Débat Public, soit par le garant. Ce bilan va permettre de nourrir la décision, qui appartient bien aux élus puisque nous sommes dans la démocratie participative, qui ne s'oppose pas à la démocratie représentative mais qui la complète et la nourrit.

M. DELEMONTX.- Quel va être votre rôle en tant que garante ? Il y a un rôle bien sûr ce soir, pendant le débat, mais il y a un rôle avant et un rôle après ?

Mme BARTHE.- En effet. Je me situe rapidement.

Par rapport au territoire, je suis de la région de Grenoble, donc il y a aussi une indépendance géographique, je n'ai aucun intérêt ni avec le Département, ni avec Grand Anancy ni aucune des parties prenantes.

Mon rôle est de veiller à la fois à la qualité et à la sincérité de l'information qui est donnée et à son intelligibilité. Une information qui est technique, si on ne peut pas la comprendre, c'est comme si on n'avait pas d'information.

Mon rôle est de permettre la prise de parole, la prise de position, le questionnement et que les réponses soient claires.

Pour cela, j'ai été associée par le maître d'ouvrage à la préparation de la concertation, j'ai un rôle de conseil méthodologique, néanmoins l'organisation de la concertation reste de la responsabilité du maître d'ouvrage.

J'ai un rôle d'observation pendant cette phase de concertation, et de rappel du cadre si besoin, que ce soit aux participants, au public ou aux élus.

Enfin, je suis à la disposition de tous les participants, d'ailleurs certains d'entre vous m'envoient régulièrement des messages parce qu'il y a une adresse mail dédiée, je fais en quelque sorte l'interface entre le public et la maîtrise d'ouvrage.

Et comme je l'ai dit tout à l'heure, je rendrai compte à la fin.

M. DELEMONTX.- Donc à tout moment au cours de cette soirée, vous pourrez recadrer si vous pensez qu'il y a besoin de nous rappeler que nous restions bien dans le cadre de cette concertation, qui doit être la plus constructive possible.

Je vous propose de vous donner une première fois la parole si vous avez une question de compréhension sur ce principe de concertation.

Aucune question sur le projet en lui-même, vous allez vraiment avoir le temps, on vous donnera la parole dans quelques minutes, mais si quelque chose n'est pas clair sur la concertation, peut-être que quelqu'un peut interroger pour s'assurer que l'on soit bien tous d'accord sur les thèmes.

Les débats sont enregistrés, toujours dans le cadre de cette concertation, il y a des minutes de tout ce qui est dit, nous avons une sténotypiste qui va prendre en note absolument tout ce qui est dit. Ce qui est très important c'est qu'à chaque prise de parole, vous disiez qui vous êtes et à quel titre vous intervenez. C'est important pour la concertation et ce que l'on va en faire après.

M. Jean-Paul BEZONE (?)- J'habite Seythenex, sur la route du col de Tamier.

En lisant tout à l'heure le fil d'actualité qui a été envoyé par la mairie de Faverges, j'ai regardé dans la lettre d'information de Faverges le rappel de cette soirée. J'ai cliqué sur un lien et j'ai cru comprendre qu'il fallait que je m'inscrive. Je n'étais pas très rassuré de savoir qu'un quart d'heure avant la clôture de l'inscription, j'avais les places n° 26 et 27.

Apparemment, sur le site il fallait s'inscrire. Par rapport à la mécanique de la concertation, est-ce que je me suis inscrit pour rien ?

M. DELEMONTX.- Visiblement, vous avez été 26 ou 27 à vous inscrire

M. MORDACQ.- Je me présente, je suis Fergus MORDACQ, je m'occupe notamment de l'organisation de ces réunions.

Pour vous répondre d'un mot, le principe de l'inscription sur le site Internet nous permet à nous de mieux gérer l'ensemble de cette organisation.

Il faut savoir que l'inscription en tant que telle n'est pas absolument obligatoire, n'ayez pas d'inquiétude, nous n'avons fermé les portes à personne. En revanche, plus les personnes s'inscrivent, plus cela nous permet d'anticiper la jauge des salles et la participation du public. Il s'agit d'un aspect simplement pratique et non obligatoire.

M. Jean-Paul BEZONE (?).- Il n'était pas explicitement indiqué que l'inscription n'était pas obligatoire.

Mme Guylaine SANCHEZ.- Je suis habitante de Faverges. La concertation sera-t-elle clôturée par un vote ?

M. DELEMONTEX.- Très bonne question ! Isabelle BARTHE ?

Mme BARTHE.- C'est une très bonne question effectivement, il n'y a pas de vote parce qu'une concertation, ce n'est ni un référendum ni un sondage. La question que vous posez est très importante, cela permet de le préciser.

Nous sommes là dans un débat d'idées et des échanges d'arguments. Le bilan de la concertation ne va pas tenir compte du nombre de « pour » et du nombre de « contre ». Vous pouvez dire « je suis pour » ou « je suis contre », mais ce que nous voulons savoir, c'est pourquoi, pourquoi vous êtes pour ou pourquoi vous êtes contre. C'est cela qui est important, parce que la construction d'arguments permet de faire avancer, mûrir une décision, c'est l'intérêt de la démocratie participative.

Le vote, c'est autre chose, cela peut exister mais c'est une autre démarche.

M. DELEMONTEX.- Merci. Nous prenons une dernière question.

M. SABASSE (?).- Habitant de Faverges. Cette concertation sera-t-elle soumise à un vote ? Qu'en est-il de la décision du projet, sera-t-il sanctionné par un vote ?

M. DELEMONTEX.- Même réponse, j'imagine ?

Mme BARTHE.- Vous avez raison, il faut vraiment décortiquer le processus.

Le public s'exprime, pose des questions, obtient une réponse, émet des avis et permet de donner une matière très riche en termes d'arguments.

Ensuite, bien évidemment, les élus qui sont élus au suffrage universel direct vont remplir leurs fonctions et vont voter par une délibération sur la poursuite ou non du projet, sur d'éventuels amendements, un phasage etc. Dès lors, il y aura un vote, mais c'est un vote qui appartient aux élus.

M. DELEMONTX.- Effectivement, une fois que l'on aura présenté le projet, il y a un phasage et vous allez comprendre comment, de concertation, on passe à enquête et quelle suite va être donnée à ce qui est en train de se passer.

Je vous propose que nous abordions la phase suivante, nous allons prendre très peu de temps, nous n'allons pas décortiquer, détailler le projet, qui est très bien détaillé sur Internet, il y a des sites, vous avez des documents qui vous renvoient à ces sites, où il y a des plans. Nous allons surtout faire une présentation sur les grandes décisions et ce qui a motivé tout ce projet.

Nous allons commencer avec Jean-Luc RIGAUT, président du Grand Anancy, avec un projet dont nous entendons parler depuis très longtemps, il y a eu même un avant-projet qui était déjà assez avancé et qui, lui, se basait sur un projet qui était un bus à haut niveau de service sans forcément être accolé à un tunnel, comme c'est le cas aujourd'hui.

M. RIGAUT.- Il y a le tunnel, nous en parlons depuis 30 ans, certains disent 40 ans, des études ont été faites, un syndicat d'études avait été créé, avec chaque fois différentes options : un tunnel ultracourt, l'ancien de la SNCF que l'on aurait pu recalibrer, un tunnel ultra-long qui passait au-delà de Saint-Jorioz, et un tunnel qui démarrerait soit de la zone de Vovray sur Anancy, soit sur Chaux-Balmont derrière Seynod... Des paramètres ont été étudiés avec chaque fois une équation économique : plus c'est long, plus c'est cher. Et il faut que le tunnel soit suffisamment long pour faire le contournement d'Anancy, mais s'il est trop long, les voitures ne vont pas faire marche arrière de Saint-Jorioz pour attraper le tunnel... Donc un ensemble d'études ont été faites, l'optimum est la proposition de ce soir.

En parallèle, il avait été envisagé éventuellement un tramway. J'ai rêvé d'un tram-train, j'en rêve encore, c'est un peu compliqué à mettre en place, cela fait partie des solutions qui peuvent être proposées et objectivées, ce n'est pas le plus efficace aujourd'hui en termes de coût au regard de l'efficacité. Mais je rêve de cela dans l'absolu.

Nous avons les pistes cyclables qui fonctionnent bien.

Et nous avons essayé de faire une ligne de bus, qui est aujourd'hui dans les bouchons.

Si on fait une ligne de bus à haut niveau de service, ce n'est pas comme une ligne de voie bus en site propre : une voie dédiée où seuls passent les bus, les vélos et les taxis, cela s'appelle « une voie en site propre » ; une ligne de bus à haut niveau de service, dans les endroits où le bus est dans les bouchons, on fait sa voie en site propre, et là où il peut être mélangé à la circulation, il roule dans le flux de circulation, il n'est pas besoin de dépenser de l'argent.

On appelle cela « BHNS – Bus à haut niveau de service ». On parle de service rendu à la population avec un cadencement régulier qui garantit le temps de parcours, donc pas de bouchons.

Les études ont montré que s'il n'y avait pas d'ouvrage pour décongestionner la circulation dans les espaces les plus urbains, Saint-Jorioz-Sevrier notamment, même avec des portions de site propre, on ne peut pas en faire partout, il y a des endroits où cela coince, il était difficile de faire un transport modal.

Ce sont les anciennes études, et c'est l'époque où l'on opposait bus et voitures, si l'on était pro-voiture, on était anti-bus et vice-versa, on était dans des rapports d'opposition des modes plutôt que du transport en commun et la voiture individuelle.

Le monde a bien changé, en outre nous avons besoin de mobilité, et aujourd'hui, nous travaillons sur l'agglomération d'Annecy sur la complémentarité des usages. On parle bien d'usage.

On se sert de la voiture dans les zones plus diffuses en encourageant les gens à se regrouper, covoiturage notamment, voiture partagée, etc., on le fait de plus en plus. On voit que la voiture est aussi un outil de déplacement, qui va être de plus en plus propre en matière de motorisation, c'est un troisième sujet, l'impact sur la qualité de l'air qui nous préoccupe tous. C'est en mixant les modes et les usages, le vélo, la voiture et le transport en commun, que l'on arrivera à une solution.

Il nous faut une infrastructure de transport en commun, routière pour faire circuler les voitures – propres, j'espère, demain - et garder notre infrastructure piétons qui va bien. C'est cette équation qui amène à une proposition qui est globale, qui ne peut pas être dissociée parce que l'on envisage aujourd'hui la mobilité sous toutes ses formes.

M. DELEMONTX.- Merci, Jean-Luc RIGAUT.

Christian MONTEIL, pour compléter sur cette idée de complémentarité ?

M. MONTEIL.- C'est très simple, le BHNS tout seul n'est ni efficace ni fonctionnel, les études le prouvent, ces études vont être accessibles, le tunnel sous le Semnoz tout seul sans bus à haut niveau de service n'apporte pas de solution. Nous avons donc décidé de compléter les deux dispositifs et les usages que l'on va en faire.

Les deux premières questions dans la salle ont porté sur la notion du vote. Aujourd'hui, ce ne sont pas deux présidents et deux vice-présidents qui viennent la fleur au fusil vous présenter un dossier, dont l'étendue financière est extrêmement importante, le technique également. Bien sûr que l'on a voté, nous avons voté des dizaines de fois depuis 20 ou 30 ans sur ces opérations, nous avons voté à l'époque où le Syndicat Mixte d'Étude du

Semnoz portait ces études pour le compte des communes, les anciens s'en souviennent, ils rigolent dans la salle..., je suis aussi ancien qu'eux, je ne me moque pas non plus...

Ce syndicat a été remplacé par le travail qui a été fait par l'Agglomération, par le Département, chaque fois nous avons délibéré, nous avons voté, nous avons ouvert des crédits, nous avons payé des bureaux d'études, nous avons fait fonctionner des comités de pilotage. Et nous sommes ici dans la phase importante où tout ce que nous avons prévu, imaginé et ce que l'on propose est soumis à la concertation avant que nous ayons à prendre l'ultime décision de financement et de mise en œuvre.

Mais je crois qu'il y a un petit film, il faut le regarder parce qu'il est plus intéressant que nos propres discours.

M. DELEMONTX.- Grâce à ce film qui est très court, nous allons pouvoir donner tous les détails de ce projet dont nous allons parler au cours de cette soirée. Plutôt que de sortir des plans et des longs discours, nous vous proposons de regarder tout de suite un film court mais qui présente très bien le principe de ce projet LOLA.

(Projection vidéo)

M. DELEMONTX.- Ce film reprend tous les éléments de ce projet.

Je vous propose que l'on prenne encore 5 ou 6 minutes pour préciser quelques questions très importantes, quelques chiffres pour que l'on comprenne mieux, nous parlerons de coûts, ce qui n'a pas été fait dans ce film, nous allons le faire maintenant.

Une première question pour Christian MONTEIL en tant que président du Département, tout simplement quels sont les effets attendus de ce projet et les objectifs pour notre territoire ?

M. MONTEIL.- Les effets attendus sont :

- de cumuler les avantages de la réalisation de ce passage de BHNS en site propre, une douzaine de kilomètres réalisés où le bus ira plus vite que la voiture actuellement,
- un ouvrage sous le Semnoz, nous reviendrons sur le tarif tout à l'heure, nous le connaissons forcément puisque nous avons délibéré sur les principes,
- une option à prendre sur la connexion à la voirie dans la traversée d'Annecy en direction de Seynod.

Tout ceci pour permettre des allers et retours plus rapides, de la mobilité de nos territoires vers le cœur de la ville et l'accès au plus grand nombre aux transports collectifs.

En imaginant demain le transport par voiture, ce n'est pas un gros mot non plus, on a besoin des voitures, on doit les utiliser avec peut-être plus de modération, de l'énergie qui sera différente, on se projette dans une dizaine d'années, c'est tout ce débat qui s'invite à nous.

Et je remercie M. le Maire de Faverges de nous accueillir dans sa salle ce soir.

M. DELEMONTX.- Merci, Christian MONTEIL.

Il faut donner des chiffres, c'est important pour que l'on comprenne bien l'importance.

Avant de parler de coût, nous allons parler avec Jean-Luc RIGAUT de chiffres, peut-être très simplement des chiffres sur les trafics, les temps de parcours, pour que l'on sache bien de quoi l'on parle et surtout comment on peut se projeter sur les années à venir avec une population qui est appelée à grandir.

M. RIGAUT.- Vingt minutes gagnées entre Faverges et Annecy, moins de 30 minutes en plus, et 45 minutes pour Faverges. C'est assez simple à comprendre.

Après, nous allons parler de chiffres, de report de trafic d'une rive à l'autre. Il y a juste une chose qu'il faut comprendre, c'est qu'aujourd'hui, c'est saturé des deux côtés. En général, cela doit bien arriver pour certains d'entre vous, cela m'arrive aussi, je passe par la rive côté Talloires parce que je sais que c'est bouché côté Annecy. De ce fait, l'autre rive commence aussi à saturer et à exploser.

Sur l'autre rive, on est aussi en train d'installer des lignes de bus qui doivent être plus performantes, on ne peut pas faire d'élargissement, il y a déjà eu la piste cyclable et c'est heureux, qui amène une amélioration pour les modes doux. Donc il faut « désaturer » l'autre rive.

Quand on va faire l'addition des chiffres du trafic avant/après, j'ai entendu dire que cela allait faire plus de voitures à Saint-Jorioz, entre Saint-Jorioz et Duingt, bien sûr, ce sont les voitures qui passent de l'autre côté, par évaporation, elles vont revenir sur un axe normal équipé et amélioré.

Il faut que l'on raisonne différemment. Il vaut mieux circuler sur une voirie faite par le Département, calibrée pour absorber un certain niveau de trafic, repensée comme une voirie moderne avec du goudron antibruit, des captages des eaux de ruissellements – elles n'iront plus au lac, parce que de l'autre côté, c'est une vieille voirie etc. -, il y a de nombreux sujets d'environnement et j'ai envie d'être très attentif, on développe les transports urbains sur l'agglomération d'Annecy, il faut penser environnement, pollution.

Une étude sera faite par notre organisme ATMO, qui donne la qualité de l'air, qui va se saisir du dossier pour voir les effets. Normalement il n'y en a pas, qu'une voiture soit sur le bord du lac, sur une rive ou sur l'autre, sur le Semnoz ou sur le bassin de vie, c'est pareil, le mieux est qu'elle soit électrique pour qu'elle cesse de polluer.

Les bus, on les rend de plus en plus économes en matière d'énergie et de pollution.

Nous devrions donc avoir une meilleure équation sur la qualité de l'environnement du fait que l'on a une infrastructure plus moderne et plus respectueuse notamment pour la qualité des eaux du lac.

M. DELEMONTX.- Je précise, mais vous avez tous les renseignements sur le site, qu'il y aura un atelier spécifique sur ce sujet du trafic et de la qualité de l'air avec un débat contradictoire et des experts. C'est un atelier qui est programmé. Je vous laisse vous renseigner si vous voulez y participer.

Nous allons aussi donner quelques informations très rapides, Christian MONTEIL, sur les coûts du projet.

M. MONTEIL.- C'est assez facile, environ 70 millions d'euros pour la réalisation du BHNS, environ 180 millions d'euros pour la réalisation du tunnel et de 60 à 100 millions d'euros, selon les options qui seront prises, pour le raccordement de la voirie en direction de Seynod. Cela fait environ 300 millions d'euros.

Cela peut vous paraître extrêmement important, j'ai entendu dire qu'on pourrait les mettre ailleurs... Oui, on pourrait faire beaucoup d'autres choses.

Pour le Département de Haute-Savoie tout seul, Denis DUVERNAY pourra nous le dire, plus de 100 millions d'euros sont investis tous les ans sur la voirie départementale, 110 millions, 120 millions, lorsqu'on construit par exemple la RD 1508 et la RD 3508 avec des bus à haut niveau de service également sur ce secteur, ce sont 100 millions d'euros que l'on est en train d'investir avec un cofinancement Agglomération et Département.

Lorsqu'on construit FUNIFLAINE, le funiculaire pour aller de Magland à Flaine, ce sont 100 millions d'euros.

Lorsqu'on construit deux collèges que l'on est en train de faire actuellement, ce sont 50 millions d'euros.

Lorsqu'on finance avec l'Agglomération, l'État et RFF, la liaison ferrée Annecy-Aix, ce sont 160 millions d'euros qui vont être investis à raison de trois fois 50 millions d'euros, 50 millions pour le Département de Haute-Savoie.

Et enfin, pour ce qui a été fait, la création du CEVA - Cornavin-Eaux Vives-Annemasse, ce sont 240 millions d'euros dont 65 millions d'euros ont été financés par le Département.

Voilà quelques chiffres sur ce projet, à rapprocher et à comparer aux gros investissements dont nous sommes comptables en ce moment, que nous allons réaliser à l'avenir.

M. DELEMONTX.- Nous aurons l'occasion d'y revenir en fonction de vos interventions et de vos questions.

Nous avons pratiquement une heure et demie pour vous, pour ce débat qui va commencer maintenant.

Il y a eu beaucoup de discussions sur ce projet, les débats existent, nous sommes là pour en parler, nous pouvons parler des études de trafic, le fait de ne pas retenir cette solution « tramway » qui avait été évoquée ou tout simplement le transport en commun seul.

Deux associations, qui ont participé et qui participent à ce débat, ont demandé à pouvoir intervenir en ouverture. Nous sommes déjà dans ce débat, nous allons leur donner la parole. Il s'agit de l'Association du Grenelle de la Qualité de l'Air et du Transport et de l'Association pour la Protection de La Puya. Je vous propose de le faire maintenant, merci de me rejoindre.

Mme Bénédicte SERRATE.- Bonsoir à tous. Je vais présenter le Grenelle du Transport et de la Qualité de l'Air.

Il s'agit d'un collectif de 13 associations, des associations qui sont à la fois au niveau national comme la FRAPNA, la FNAUT (Fédération Nationale des Utilisateurs des Transports) ou les Amis de la Terre, des associations plus régionales comme l'ARDSL, qui défend le transport ferroviaire au niveau de la Région, et des associations beaucoup plus locales comme Lac d'Annecy Environnement, Rive Ouest Environnement, et bien sûr nous sommes à Faverges avec l'association des Pays de Faverges Environnement.

Nous nous sommes regroupés à partir de 2014 avec une préoccupation forte qui était de défendre les questions de mobilité, de se mobiliser sur les projets d'aménagement de transport et, surtout, réfléchir à l'impact que ces projets pouvaient avoir à la fois sur la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants.

Quelles sont nos attentes vis-à-vis de cette concertation ? Comme vous l'entendez, le terme « Grenelle » avait été pris volontaire comme titre de cette fédération d'associations parce que nous voulions cette concertation. Ceci, depuis 2014.

Nous avons eu de la chance, il y a eu une ordonnance qui est sortie le 3 août 2016, deux ans après, qui imposait qu'avant tout projet d'aménagement important, il y ait cette concertation. Nous sommes satisfaits qu'elle existe.

Nous voulons qu'elle soit ouverte et constructive, nous voulons contribuer à cette concertation avec tout notre professionnalisme, parce qu'à l'intérieur de ce Grenelle, beaucoup de gens sont des professionnels et des techniciens des transports, ils sont donc capables de susciter un éclairage cohérent et un débat éclairé.

Qu'attendons-nous de la part des maîtres d'ouvrage qui sont là ? Que les informations qui sont présentées soient claires, complètes et surtout non biaisées et que les résultats des études qu'ils ont commandées, qui ont été menées à leur demande, la dernière étude était celle de BG en août 2018, soient clairement et de façon tout à fait limpide exposés dans les débats.

En tout cas, ce que nous avons tous en commun, c'est que nous voulons aboutir à un projet qui réponde réellement aux différents besoins de mobilité des habitants de tout ce pourtour de lac d'Annecy, en préservant cet environnement magnifique qui est le lac d'Annecy mais en préservant aussi la qualité de vie et la santé des gens qui habitent autour du lac d'Annecy.

Merci.

M. DELEMONTX.- Présentez-vous bien, c'est important pour la concertation, vous avez omis de dire que vous étiez élue de la commune d'Annecy.

Mme Bénédicte SERRATE.- Je suis élue effectivement à Annecy, au grand Annecy, et par ailleurs je suis là surtout parce que je suis très investie dans ce Grenelle.

M. Jean-Pierre CROUZAT.- Je suis vice-président régional de la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature), je suis aussi trésorier de la FRAPNA de Haute-Savoie et j'habite Sevrier.

Nous abordons cette concertation dans un esprit de contribution, c'est ce que nous allons essayer de faire tout au long de la concertation publique.

Je vais commenter rapidement trois diapositives. Les deux premières concernent les informations qui nous sont fournies dans les documents qui sont mis à notre disposition.

Pour ceux qui sont allés sur le site LOLA, il y a des documents de présentation généraux, il y a aussi des études qui sont fournies.

Notre première remarque vis-à-vis du maître d'ouvrage est la suivante. Vous voyez en rouge ce que dit le dossier de concertation, j'ai mis la page pour vous montrer que l'on se réfère aux documents qui nous sont présentés. Cela s'appelle « Le report modal », il est dit par exemple que : « *Le projet permettrait une hausse de la fréquentation d'environ 25 % par rapport à la situation sans projet.* » C'est vrai, mais il faudrait en dire un peu plus.

Si on va un peu plus loin et que l'on soulève le capot pour aller fouiller dans les études, je vous invite à le faire, dans l'étude « *Étude de trafic : modélisation statique* », qui est un document produit par BG Ingénieurs Conseils, qui travaille pour le compte des maîtres d'ouvrage, on apprend que le projet provoquerait un report modal de la voiture vers le BHNS compris entre 0,5 % et 0,9 %, c'est-à-dire que moins de 1 % des conducteurs passeraient de la voiture au bus.

Il nous semble qu'il faudrait aussi mettre cette information à notre disposition, à votre disposition, pour avoir tous les éléments de manière équilibrée.

Le deuxième exemple porte sur l'évolution du trafic journalier en 2030, page 87 on dit : « *L'amélioration très nette des conditions de circulation sur la rive Ouest du lac* », « *Le trafic diminue presque de moitié* », « *Le trafic baisse de 30 % à La Puya* », tout cela est vrai.

Lorsque l'on soulève à nouveau le capot et que l'on va voir dans les études assez profondément, je vous épargne le calcul, on voit que le tunnel provoquerait une augmentation de 36 % entre Sévrier et Saint-Jorioz et de 44 % entre Saint-Jorioz et Doussard. Il faudrait nous le dire aussi. On voit aussi que le trafic augmenterait de 62 % en heure de pointe du matin entre Saint-Jorioz et Sévrier.

Cela veut dire que ce projet, certes, va diminuer le trafic à l'intérieur d'Annecy, le centre d'Annecy, mais va envoyer un trafic important dans ce que l'on pourrait appeler « l'entonnoir » de Saint-Jorioz et le verrou de Duingt. Il faut bien avoir cela en tête.

Deuxième aspect que je voudrais soulever, dans un esprit de contribution au débat public, nous avons réuni un certain nombre d'experts et d'ingénieurs, tous bénévoles, qui ont cherché à analyser différentes solutions alternatives à LOLA en comparant LOLA avec, par exemple, comme il a été mentionné, un tram-train qui irait d'Annecy à Faverges jusqu'à Albertville ; vous savez qu'à partir d'Ugine, les rails existent, on peut aller directement à Albertville en passant par le tunnel de La Puya au bord du lac.

Une autre alternative est un BHNS qui réutiliserait le tunnel de La Puya, tunnel qui sert actuellement à affiner les fromages et qui est fonctionnel, il nécessite une réfection bien entendu, mais il pourrait être utilisé.

Une troisième alternative avant-gardiste que certains appellent de leurs vœux serait des petites cabines autonomes sur des rails passant au-dessus du sol, qui iraient de La Balme-de-Sillingy à Faverges en faisant tout le tour du lac.

Sans *a priori*, nous avons comparé ces différentes alternatives sur le modèle des essais comparatifs de revues de consommateurs.

Ce document se trouve sur la table qui est au fond de la salle, nous vous invitons à le prendre et à le lire à tête reposée, c'est assez dense, mais une de nos conclusions et de nos surprises est que le projet LOLA a une note sur 20 relativement basse et que les autres projets, sur 23 critères, ont une note plus élevée.

Cela nous interpelle, nous apportons ce document et cette analyse à la concertation pour que l'on prenne bien en compte l'ensemble des critères et pas seulement un petit nombre de critères, de manière à avoir une vision globale de l'intérêt que peut représenter ce projet pour la rive ouest du lac d'Annecy et la cluse du lac d'Annecy en général.

Voilà ce que nous voulions vous dire. Cette analyse figure aussi sur le site du Grenelle Annecy dont vous avez l'adresse ci-dessous.

(Applaudissements.)

M. Edmond LUCA.- Je suis membre de la Commission nationale de la Fédération des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), par ailleurs je fais partie du Grenelle Transports et je suis un ancien pour l'ingénierie des transports en commun, notamment pour les tramways, les métros etc.

Je vous propose une alternative au projet LOLA puisque M. CROUZAT vient de mettre en évidence qu'il n'y avait pas de délestage partout, au contraire, il peut y avoir un accroissement du trafic notamment par ce que l'on appelle le trafic induit par le tunnel.

Je vous propose une alternative de type tram-train. On peut considérer que seul, un tram-train côtoyant la piste cyclable, non pas dessus mais à côté, en site propre à 100 %, c'est très important, peut garantir les 8 critères fondamentaux pour obtenir un transport en commun vraiment attractif.

Nous avons vu tout à l'heure que le report modal serait de l'ordre de 0,5 à 0,9 % selon les études.

La fiabilité, y compris avec la neige et le verglas ; avec un guidage par des rails, il n'y a aucun problème en termes de neige et de verglas par rapport à un véhicule routier, il suffit de voir ce qu'il se passe sur les routes quand il y a un peu de neige, avec les problèmes des camions notamment.

La rapidité, avec ce tram en site propre intégral, le parcours Faverges-Annecy en heure de pointe du matin, c'est le cas le plus contraignant, serait à 39 minutes, avec la voiture à 40 minutes, et avec le BHNS à 45 à 47 minutes.

La fréquence, l'avantage est qu'avec le tramway, on peut à terme passer en automatisme intégral, donc sans conducteur, comme je l'ai fait faire pour la ligne D du métro

de Lyon, on peut avoir une rame toutes les 2 minutes avec 2 voitures, cela ne coûte pas plus cher qu'une rame de 4 voitures qui passe toutes les 4 minutes.

Le confort sur les rails, cela permet d'utiliser le temps de trajet que l'on ne peut pas utiliser quand on est en voiture. Dans le TGV, on peut écrire à 300 km/h, je ne suis pas sûr qu'on puisse le faire à 30 km/h dans un véhicule sur des pneus.

Le prolongement est possible avec une tram-train sur le réseau SNCF. Par définition le tram-train peut rouler indépendamment comme un tramway ou sur les lignes de chemin de fer. Cela permettrait d'aller à Pringy, Groisy, Albertville, Rumilly, Albens sans problème.

L'interconnexion est très aisée parce qu'elle peut être directement en gare d'Annecy, et on a une interconnexion quai à quai avec le futur Léman Express, les TER, les TGV etc..

Il y a la possibilité d'embarquer des vélos, dans un tramway il y a plus de place que dans un bus.

Enfin, puisqu'on parle beaucoup d'environnement, il faut rappeler qu'une voie de type tramway peut être engazonnée, seuls les deux rails apparaissent, ce qui est impossible avec un bus qui nécessite une surface entièrement goudronnée.

Mme BARTHE.- Monsieur LUCA, je vous propose que l'on passe à la phase débat avec la salle pour que la parole circule, et que vous repreniez la parole après pour entrer précisément dans ce que vous voulez dire. Il faut vraiment que la parole circule, c'est plus efficace pour la fluidité du débat.

M. LUCA.- Donc le tramway à côté de la piste cyclable et à droite, il existe encore la voie ferrée depuis la gare jusqu'au tunnel pour aller jusqu'au bord du lac, tout cela existe sur 4 kilomètres.

M. DELEMONTX.- Si Mme BARTHE souhaite qu'on lance le débat avec la salle, je propose que nous le fassions puisque c'est elle qui, de sa position de garante, veille à ce que tout le monde puisse s'exprimer. On vous redonnera la parole dans le débat bien sûr.

Nous allons essayer de donner la parole au plus grand nombre de personnes mais nous allons peut-être recouper des questions.

M. Gérard MICHEL.- Saint-Jorioz. Merci pour ce débat. Je veux remercier M. CROUZAT d'avoir mis au débat les alternatives qui existent au BHNS.

Monsieur RIGAUT présent ici nous a dit : « *Le tram-train, j'en rêve* », je voudrais être persuadé qu'il en rêve et pour cela, il aurait été bien qu'il nous propose une alternative, cela aurait largement amélioré cette concertation qui, pour moi, manque de punch dans la mesure où, si des intervenants comme M. CROUZAT n'étaient pas là, on ne parlerait que du projet qui a été choisi, peut-être décidé demain par les élus, cela ferme largement le débat.

Je reviens sur la question qui avait été soulevée tout à l'heure, il est dommage qu'il n'y ait pas de vote à la fin puisque c'est une discussion très fermée.

M. DELEMONTX.- Merci pour cette intervention.

M. RIGAUT.- Cela me donne l'occasion de préciser pourquoi j'en rêve. Je vais être un peu personnel.

En 2008, j'ai eu l'occasion de me présenter aux électeurs d'Annecy, il y avait le projet de tram-train dans le programme, qui était étayé sur ce que disait notre ingénieur en retraite, sur l'usage de la voie ferrée entre Annecy, Pringy, Argonay et au-delà, sur la création de voies dont il y avait besoin pour aller vers l'hôpital, sur la plaine d'Epagny et à terme sur Chauv-Balmont, et il y avait une branche, j'ai toujours rêvé de cet axe, mais pas sur la piste cyclable.

Je vous explique pourquoi.

Nous sommes en train de terminer le bouclage cyclable du tour du lac d'Annecy, c'est un programme qui est plébiscité par tout le monde, avec l'appui de tout le monde.

Aujourd'hui il passe 8 à 10 000 vélos/jours, il y a un compteur à vélos à La Puya, cela ne prend pas en compte les rollers ni les poussettes. Avec de tels chiffres de fréquentation et les difficultés d'usage du trafic, on voit mal comment partager cet espace avec une logique de tramway parce qu'on change complètement, on n'est plus dans le vélo-promenade, le vélotourisme ou le vélo-loisir mais dans la bicyclette avec sacoches, c'est-à-dire pour le domicile/travail.

C'est un choix politique, je pense que cette piste cyclable doit rester à l'usage strictement cyclable, au-delà des contingences techniques.

Le deuxième sujet majeur, c'est qu'un tramway ou un mode de transport en commun c'est mieux quand il passe là où il y a de la densification urbaine.

Or la piste cyclable est malgré tout plutôt au bord du lac et si par hasard on faisait un tram sur cette ancienne piste cyclable, il faudrait aller plus loin à pied. On sait, statistiques nationales, que l'attractivité d'un arrêt de bus, c'est 300 mètres, si c'est un mode performant, BHNS, voire tramway, c'est 500 mètres. Au-delà, on prend un autre mode pour y aller, on prend sa voiture. On capte les hauts de Saint-Jorioz, les communes diffuses.

Il faut des parcs-relais, c'est super les parcs-relais, mais le long de la piste cyclable au bord du lac, loi Littoral, protection des rives, espaces naturels..., on a encore une difficulté insurmontable de par la loi. Cela ferme des portes sans que l'on s'en rende compte.

C'est pour cela que nous avons cheminé ensemble sur ce sujet.

Il vaut mieux que les voies de transport en commun soient là où il y a du monde à transporter, c'est-à-dire le long de la RD 1508, en axe central, en axe latéral. Aujourd'hui, commençons par une ligne de bus à haut niveau de service, faisons les espaces et demain, quand on pourra, on mettra les rails.

Pourquoi est-ce que je dis « demain, quand on pourra, on mettra les rails » et peut-être jamais ? C'est une question d'équation financière.

Pourquoi est-ce que je renvoie au moment où j'ai été élu ? Quand on est candidat, on rêve. Mais quand on est aux affaires... Depuis il s'est passé du temps, il faut que la France se désendette, vous connaissez les problèmes nationaux, les collectivités locales sont soumises aux mêmes contraintes, il est facile de dire « il n'y a qu'à... il faut qu'on... », mais le modèle économique est compliqué.

Le tramway, cela coûte 350 millions, le tunnel plus le BHNS plus tout ce que l'on va faire, c'est le même prix. Admettons, c'est de l'investissement. Mais une fois que le tunnel est fait, c'est fait. Le coût de la maintenance d'un tramway, le coût d'usage par an, il faut rajouter quelques millions. Nous allons chiffrer cette proposition, je trouve très intéressant que M. CROUZAT l'ait faite.

Je reviens 30 secondes sur le tramway parce que c'est central, il y a une autre donnée qu'il faut maîtriser. Un tramway, c'est un mode lourd, très lourd. Pour que cela fonctionne, j'en rêve, à Lyon, dans les grandes villes, c'est bien, il y a des modèles, il faut transporter 1 500 à 2 000 personnes à l'heure. En dessous, c'est surdimensionné. Donc en dessous, c'est le bus à haut niveau de service qualitatif, avec un carénage, des bus très performants aujourd'hui, qui suffisent parce qu'on a un potentiel de 1 000, 1 200 personnes à l'heure, on a vu dans les perspectives 6 000/jour. Cela renvoie aux statistiques où l'on dit que cela va être de l'usage de « très peu » à « un peu plus » ; il vaut mieux être prudent et que tout le monde monte dans les bus, on sera ravi.

Si on fait une équation simple, combien de personnes habitent sur Faverges ? 15 000 habitants, c'est tout le monde compris, je ne sais pas si tout le monde va à Annecy ou le long du lac, ou travaille en même temps. Mettons la moitié, 7 500, quand vous répartissez sur les heures de travail, cela fait 700 à 800 personnes à l'heure. On n'y arrivera jamais.

Autre contrainte à mettre en équation, c'est l'aménagement. On a dit : « arrêtez de construire au bord du lac, réduisez la construction », les maires le savent, le maire de Saint-Jorioz le sait, on enlève les terrains constructibles, pour faire en sorte qu'il y ait moins de monde et que l'on maîtrise l'urbanisation du bord du lac. C'est voulu par tout le monde.

Et nous, élus, je prends à témoin les élus qui sont dans la salle, nous avons dit d'accord pour enclencher l'équation tunnel sous le Semnoz + bus à haut niveau de service parce qu'on a un SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), c'est un outil qui maîtrise et qui préconise que dans tant d'années, on ne mettra pas plus de population, on n'ouvrira pas à l'urbanisation plus d'hectares, au contraire, on va maintenir les espaces agricoles, les espaces naturels et on oblige à ce que les constructions se fassent dans les espaces urbanisés.

Cela proteste parce que cela crée de la densification, il faut faire des petits immeubles plutôt que de la petite villa, mais c'est nous tous ici qui voulons cela ensemble parce que nous voulons garder notre lac, parce que nous voulons les espaces naturels, parce que nous voulons les espaces agricoles. Il faut que l'on s'interroge.

Si on limite l'urbanisation, il n'y a pas besoin d'avoir un tramway compte tenu de l'équation et des données objectives.

C'est pour cela qu'il est intéressant que l'on brasse toutes ces idées, qu'on les objective, qu'on les étudie après avec nos ingénieurs et que l'on revienne vers vous avec l'ensemble des dispositions.

C'est pour cela, vous m'interpelliez tout à l'heure, que je ne me suis pas autorisé à proposer cette solution de tram aujourd'hui parce qu'étant en responsabilité, l'équation est impossible et insoutenable financièrement.

Voilà, je voulais juste dire cela.

(Applaudissements.)

Mme BARTHE.- Je voulais juste ajouter deux précisions.

La première, Monsieur, vous demandiez tout à l'heure, une autre personne l'a demandé, pourquoi il n'y avait pas un vote après la concertation. C'est une question importante, dans certains pays en Europe il y a ce système, la démocratie participative va plus loin, il y a des systèmes de votation, par exemple en Suisse. Nous ne sommes pas dans ce cadre en France.

Néanmoins, ce qu'apporte la démocratie participative, tout le travail qui est en train d'être fait, qui a été fait par le Collectif Grenelle mais qui est fait par chacun à son niveau dans le cadre de cette concertation, est là pour nourrir la réflexion des élus.

Je mets quand même en garde les élus, ne soyez pas trop affirmatifs sur ce qui va se passer après la concertation parce que sinon, les gens vont vous demander : « A quoi sert que l'on vienne participer à cette concertation ? ». Et cela, c'est une demande forte.

C'est une réflexion que je mets sur la table aujourd'hui de manière peut-être un peu franche mais la Commission Nationale du Débat Public en 2016 avait fait faire un sondage

par l'IFOP : en France, plus de 75 % des personnes demandent qu'il y ait une démocratie participative et une concertation forte sur les grands projets.

Il ne s'agit pas de concerter sur tout mais c'est un projet conséquent, il est donc important que les solutions alternatives soient sérieusement étudiées et que l'expertise de chaque citoyen soit reconnue comme une réelle expertise.

Pour ce qui est de l'expertise, sur les questions complexes, nous avons demandé à la Commission Nationale du Débat Public, j'ai demandé dans mon rôle de garante, de nommer un expert indépendant, c'est une dame. Comme moi, elle n'a pas à fournir d'avis sur le fond du projet mais elle va être là pour vous aider collectivement à décrypter les données d'entrée des études qui ont été faites et qui sont mises sur la table, et faire ce travail en comparaison avec le travail porté par les associations.

C'est une façon de vous aider à objectiver, comme le disait le Président RIGAUT tout à l'heure, je pense qu'il est important qu'il y ait un travail d'intelligence collective qui soit fait là et que l'on puisse tous parler sur des bases fiables et compréhensibles par chacun.

Votre présence nombreuse à toutes les réunions publiques montre que vous êtes intéressés par cette démarche, il est très important de lui donner toute sa dignité.

M. DELEMONTX.- Merci, Madame BARTHE.

M. Eric PILOT (?)- Je fais la route entre Faverges et Annecy deux fois, voire trois fois par jour, aller et retour bien sûr, je suis artisan seul aujourd'hui, demain ou dans l'avenir, je vais peut-être embaucher.

Les études que vous avez faites il y a 20 ans, c'est bien, il y a 20 ans j'ai vu la population par rapport au nombre de voitures, vous avez fait les calculs il y a quelque temps pour le même nombre de personnes et le même nombre de véhicules, avez-vous pensé à l'avenir ? Vous construisez des maisons, des immeubles entre Annecy et Faverges, il va y avoir des véhicules.

Le tunnel dont vous parlez et la sortie du tunnel qui n'est pas très loin, c'est bien, mais cela ne va-t-il pas créer un bouchon ? On va revenir aux mêmes problèmes d'il y a 20 ans à l'entrée d'Annecy. Dans 20 ans, est-ce que ce bouchon ne sera pas à la sortie de ce tunnel ?

M. DELEMONTX.- Merci pour la question. Patrice VIVIER.

M. VIVIER.- Quelques éléments de réponse technique.

Nous avons fait une modélisation de trafic, de la situation actuelle, et nous avons projeté ces données à l'horizon 2030 en prenant en compte les nouveaux habitants qui sont prévus par le SCoT, les parts modales actuelles qui sont réparties avec des changements de comportement attendus de la population. Les données qui vous sont présentées dans le dossier sont des données 2030.

Pour répondre à votre question de savoir s'il y a de la congestion ou pas, le projet LOLA qui est présenté est un projet qui répond aux problèmes de congestion.

Ce qu'il faut avoir en tête, c'est qu'il y a des endroits où il y a des augmentations de trafic, il y a beaucoup d'endroits où il y a des diminutions de trafic, mais en temps de parcours tout le monde gagne. Donc il y a de la fluidité qui est retrouvée partout. On gagne au minimum 20 minutes pour se rendre de Saint-Jorioz à Annecy ou de Faverges à Saint-Jorioz.

Oui, il y a plus de trafic, en revanche les infrastructures sont dimensionnées et plus justes pour permettre une bonne fluidité. Et cela, à l'horizon 2030.

Mme Christiane LECUYER.- Je suis habitante de Faverges. J'apprécie d'avoir eu des informations sur un tram-train et je trouve très dommage que dans le document que vous nous avez fait distribuer, justement il n'y ait pas eu de chiffres. Vous nous dites là que ce n'est pas possible, que c'est trop cher, mais on n'a rien.

En effet, ce que vous nous proposez et ce sur quoi on discute, c'est très fermé. On discute simplement si cela va être fermé, si cela va être ouvert, ouvert à certains endroits... On sait aussi que ce fameux bus n'est pas en site propre partout.

Vous dites que les voitures vont être de plus en plus propres, il faut penser que pour cela, ce sera avec le nucléaire.

À un moment il faudrait peut-être arrêter de penser toujours « voiture ». Oui, il y a besoin des voitures, mais s'il y avait plus de transports en commun, c'est cela le problème, ce n'est pas votre bus à haut niveau de service qui va enthousiasmer la population. D'autant que l'on se rend compte qu'entre Faverges et Duingt, cela ne va plus être ce fameux bus... On a vraiment du mal à comprendre le système, ou alors c'est mal expliqué... Franchement on ne comprend pas tout.

(Applaudissements.)

M. RIGAUT.- Je vais répondre sur ce sujet des bus.

Il y a la SIBRA, qui est l'exploitant des bus.

Si on fait un peu de technique, il y a les autorités organisatrices de transport. Auparavant, c'est l'Agglomération d'Annecy avec la SIBRA sur son territoire qui organisait les transports, c'était le Département de la Haute-Savoie avec les bus rouges LIHSA hors de

l'agglomération d'Annecy jusqu'à Faverges et Albertville, et c'était la Région pour les TER mais également les cars qui sont sur certaines routes.

Depuis cette année, c'est simplifié : c'est l'Agglomération qui organise les transports sur son périmètre, les bus de la SIBRA, et la Région le fait pour les autocars. Le Département n'a plus cette compétence, on peut le regretter mais la loi NOTRÉ est passée par là.

Il y a donc deux acteurs de la mobilité, on les appelle les « autorités organisatrices de transport » : la Région et l'Agglomération.

L'opérateur, celui qui fait rouler les bus, c'est la SIBRA pour les bus urbains, et ce sont des opérateurs privés qui travaillent pour le compte de la SIBRA et de l'Agglomération. Ils ne sont pas encore repeints, ils sont rouges, ils s'appellent encore « LIHSA » mais ils sont exploités par l'Agglomération et la SIBRA, ou par la Région pour ceux qui vont à Faverges et au-delà, jusqu'à Albertville et jusqu'à Bellegarde.

Aujourd'hui, entre Saint-Jorioz et Annecy, il y a déjà 32 liaisons, quand même, sauf que l'on ne monte pas dedans parce que ce n'est pas perçu, ce n'est pas lisible, parce qu'il n'y a pas de cohérence de service.

Le fait que l'ensemble soit unifié dans la même autorité organisatrice, l'Agglomération d'Annecy, simplifie les choses. Sachez déjà que de Duingt à Annecy, si vous prenez le bus, le ticket unitaire est à 1,50 euro, pour le même tarif vous allez à Thorens-Glières ou Saint-Félix.

Il y a beaucoup de choses, on ne doit pas être très bon sur la communication, vous avez raison, Madame, et sur le changement d'usage.

Si vous dites que c'est plus sexy d'avoir un tramway que d'avoir un bus... la personne a dit que cela ne faisait pas très envie, ce qui est important aujourd'hui, c'est le niveau de service qui est offert. Quand il y a un bus tous les quarts d'heure ou toutes les 10 minutes du matin au soir, qu'il soit rouge ou vert, je caricature... utilisez déjà les lignes et vous verrez que cela ne fonctionne pas si mal.

M. Jean François BRUGON.- Je suis premier adjoint de la ville d'Albertville, en Savoie.

Vous vous doutez que nous suivons attentivement ces débats puisque nous ne sommes pas sur l'axe Genève-Annecy-Chambéry-Lyon, nous sommes quelque part légèrement enclavés, les gorges de l'Arly étant souvent fermées, nous avons un seul accès sur Chambéry grâce à l'autoroute.

Sans juger du projet LOLA que je connais très peu, notamment les incidences sur la ville d'Annecy, nous avons un regard extrêmement bienveillant sur le projet tram-train. Nous avons donc reçu déjà une association, c'est quelque chose qui nous paraîtrait pertinent

en termes de territoire, c'est un territoire de 70 000 habitants, qui va jusqu'à Flumet, Combe de Savoie etc. C'est un projet qui nous a séduits.

D'autant plus que c'est un projet qui nous semblerait à même d'avoir beaucoup plus de subventions, nous sommes complètement dans l'air du temps, développement durable, et ce projet nous apporterait une véritable bouffée d'oxygène, au sens propre comme au sens figuré, pour les rives du lac, pour Faverges, pour Ugine et pour nous.

Je voulais juste apporter ce témoignage.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTEX.- Merci de ce témoignage.

M. Robert MARÉCHAL.- Je suis habitant de Lathuile. Je voudrais vous parler en tant qu'usager.

Il faut bien reconnaître que malgré la frénésie de l'urbanisation à laquelle nous avons assisté ces 40 dernières années, les transports, que ce soit les transports collectifs ou les infrastructures routières, n'ont pas suivi. En effet, il y a même une étude qui avait été communiquée par la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy, qui montrait qu'entre 1974 et 2007, il y avait 74 % de population en plus rien que sur le canton de Faverges. C'est quelque chose qui ne s'arrêtera pas.

Pour cela, il n'y a qu'une seule route qui dessert Annecy à Faverges depuis très longtemps. En plus de cela, il y a sur cette route des entraves d'accès de plus en plus importants, des ronds-points, une interdiction de dépasser... Sur Faverges, cela devient difficile.

Les transports en commun sont rares, ils sont chers, et même si M. LOSSERAND à son époque avait obtenu une diminution du coût, cela reste très élevé de Faverges à Annecy.

Je pense que le projet que vous portez constitue une bonne amélioration de la situation actuelle.

On peut regretter que le bus à haut niveau de service ne soit pas complètement en site propre, je crois qu'il ne l'est que sur 3,5 kilomètres alors que la commune de Lathuile à une époque avait porté un projet qui était en parallèle de la piste cyclable, puisque le SILA et les communes ont la propriété d'une emprise de 15 mètres, ce qui permettrait d'avoir, en parallèle de la piste cyclable et sans toucher à la piste cyclable, un bus à haut niveau de service ou un tramway, ce que l'on veut, c'est à choisir, et ce serait un véritable transport en site propre. Malheureusement, ce projet n'a jamais été abouti.

En ce qui concerne la RD 1508, c'est pareil, c'est bien de s'arrêter à Sévrier mais aujourd'hui, avec l'accroissement de l'urbanisation, c'est jusqu'à Faverges que l'on a des ennuis le matin et le soir pour sortir de nos communes, cela devient infernal.

Je pense qu'il faut également commencer à étudier le désengorgement de la RD 1508 de Sévrier jusqu'à Faverges. Ce que vous faites n'est pas suffisant.

Néanmoins, bravo pour ce projet et je ne dirai qu'une chose, il va comporter une garantie de liberté de circulation que nous n'avons plus et une amélioration des conditions de vie des habitants, c'est un point important. Il est grand temps parce que c'est une question d'avenir de notre territoire.

(Applaudissements.)

M. Marc DUFOURNET.- Habitant de Faverges. Je voulais revenir non pas tant sur les temps de transport parce que finalement, on ne pense qu'aux gens qui se déplacent, en tant qu'habitant de Faverges, je voudrais plutôt penser à ceux qui habitent, ceux qui sont riverains de la départementale, ceux qui travaillent au bord de la départementale, ceux dont les enfants vont dans les écoles qui sont au bord de la départementale et qui apprennent dans cette concertation que finalement, ils vont prendre, 4, 5, 6, 7, 8 000 voitures de plus par jour, et qu'on ne peut pas penser que c'est sans dégât en termes de pollution sonore, pollution de l'air etc., même si on récupère les eaux de pluie pour ne pas que cela aille dans le lac, il faut effectivement penser à ces gens en termes de respect.

Habitant de Faverges, j'ai l'impression de ne pas exister dans ce projet que simplement comme exutoire d'une circulation qui engorge Annecy. Nous n'avons pas d'aménagements supplémentaires sur le BHNS et nous n'avons pas d'aménagements supplémentaires routiers non plus.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Patrick BERTRAND.- J'habite au lieu-dit Bout du Lac. J'ai un petit souci, cela fait plus de 20 ans que j'habite là-bas et j'ai constaté une très nette augmentation du transit des poids lourds. C'est un sujet dont on ne parle pas mais j'ai peur que si on augmente la fluidité de la circulation à cause du tunnel, on soit encore plus gêné par le transit des poids lourds, qui apparemment n'est pas régulé, surtout la nuit. On ne peut plus dormir la fenêtre ouverte.

Je ne sais pas ce que vous avez prévu pour ce qui est des poids lourds mais c'est un sujet qui, je pense, commence à nous ennuyer sérieusement. Je crois savoir que le transit est non réglementé, apparemment il n'est pas surveillé.

Merci.

M. Olivier LABASSE.- Grenelle Environnement, Lac d'Annecy Environnement. Nous avons tous les mêmes objectifs, Messieurs les Présidents, nous en avons déjà parlé à Annecy l'autre jour, nous voulons réduire les embouteillages, protéger l'environnement, et nous voulons protéger la santé, le cadre de vie et la vie des gens. Ces objectifs sont partagés.

Nous avons signé, Messieurs les Présidents, une charte de la participation. Vous l'avez signée, je l'ai signée avec quelques autres de mes collègues pour le Grenelle.

Comme Mme BARTHE le disait : sincérité des informations, accès à l'information, transparence de l'information.

Je prends deux exemples.

Vous rêvez, mon cher Jean-Luc, du tram, nous aussi. Mais en fait, vous avez raison, parce que si l'on prend les études portées par la C2A, dont vous étiez président, l'étude de TTK que nous avons eu le plaisir de voir sur le site LOLA - merci, elles n'y étaient pas il y a une semaine -, on voit dans cette étude TTK dont Edmond LUCA a parlé tout à l'heure qu'elle nous permet justement d'atteindre ces objectifs, elle déconseille formellement le BHNS, elle conseille formellement un tram-train selon deux scénarios : un tram-train jusqu'à Duingt ou un tram-train jusqu'à Faverges, avec une réduction dans le scénario jusqu'à Faverges de moins 20 % du trafic automobile.

J'aimerais bien que l'on parle de cette étude. Elle est portée par la C2A, elle devrait être explicitée ici par d'autres que nous, le Grenelle.

Deuxièmement, sincérité des études ou de la relation des études.

« *Fluidité du trafic* » disait M. VIVIER, nous sommes tous d'accord pour un trafic fluide, le problème, c'est que dans l'étude BG, votre tunnel routier - alors que l'on peut utiliser celui de La Puya existant - sera saturé 137 jours par an en 2030.

Je ne vois pas comment on peut appeler cela « fluidité », et je ne vois pas non plus comment on peut nier ce qui a été fait pendant des années, la notion de trafic induit que nous connaissons tous en tant qu'industriels, économistes, urbanistes ou spécialistes des transports.

Merci.

(Applaudissements.)

M. GAILLARD.- Ancien maire adjoint d'une toute petite commune, qui s'appelle *(inaudible)*.

J'ai écouté religieusement les propos des messieurs du Grenelle mais ils ont oublié un tramway. Oui, nous sommes d'accord, mais vous n'avez jamais dit l'itinéraire et le coût. Et cela doit coûter de l'argent, j'aime autant vous le dire. Vous ne l'avez pas dit tout à l'heure, vous n'avez jamais précisé l'itinéraire.

Si votre tramway peut fonctionner, j'apprécie la justesse des propos de M. RIGAUT, il faut qu'il passe en ville, il ne peut pas passer à 800 mètres ou à un kilomètre. A votre âge, vous vous mettez à faire 800 mètres à pied quand il pleut ou quand il neige ? Non, ce n'est pas vrai, c'est impossible !

(Applaudissements.)

M. Anaël LEGRAND.- Habitant d'Ugine et travaillant sur Annecy tous les jours.

Je me fais l'interprète de ceux qui n'ont pas encore 40 ans, nous ne sommes pas si nombreux ce soir, nous allons utiliser cette route pendant 20, 25, peut-être 30 ans, cela dépend à quel âge on décalera la retraite.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, Monsieur MONTEIL, sur le mode d'utilisation des transports. J'aimerais ne plus pouvoir utiliser ma voiture et faire confiance à un mode de transport dans lequel je pourrais mettre mon vélo. Je ne parle pas du choix du transport en lui-même, je parle simplement de la récurrence, de la continuité 350 jours par an, peut-être pas tous les dimanches, que l'on ait quelque chose qui soit courant.

À l'heure actuelle, dès qu'il y a les congés scolaires, il est impossible d'utiliser un bus parce que les horaires changent, il n'y a pas assez de monde, donc ce n'est pas viable.

Il faut prendre suffisamment de recul et se demander si l'on fait un transport pour les scolaires ou si l'on fait un transport pour les actifs, et qui l'on met en premier.

Travaillant dans Annecy et ne travaillant pas tous au même endroit, est-ce qu'il ne faudrait pas prévoir de la place pour les vélos, ou un autre mode de transport utilisable en ville ?

C'est cette réflexion qui doit être poussée plus loin que 2030, mais vraiment de manière globale, de manière que l'on ne fasse les investissements qu'une fois, si on peut éviter de payer les impôts toute notre vie, ce serait mieux, et faire les choses une fois bien ou alors évolutives, ce serait génial !

Merci.

(Applaudissements.)

M. David SANCHEZ.- J'habite à Faverges, je travaille à Annecy-le-Vieux et je suis complètement d'accord avec Monsieur, c'était à peu près mon commentaire.

J'ai fait un petit test, j'ai pris le bus une fois pour monter à Annecy-le-Vieux aux Glaisins, cela m'a pris une heure et demie et m'a coûté 5 euros. En voiture, cela me prend 45 minutes les mauvais jours et cela me coûte moins cher, et je peux covoiturer.

Avoir un transport en commun fiable, même une heure si on peut faire quelque chose dans le bus, travailler, lire..., quelque chose qui durerait moins longtemps qu'une heure et demie et qui serait moins cher que cela, le prix est aussi important.

Quand on regarde vos chiffres avec et sans le projet, on se rend compte qu'il y aura plus de voitures avec le projet que sans. Je ne vois pas comment cela peut être un projet qui défend l'environnement dans la mesure où il y aura plus de voitures, plus de pollution avec que sans.

(Applaudissements.)

M. RIGAUT.- Une donnée. En 2030, y aura-t-il plus de voitures ou pas ? Le temps de déplacement urbain à l'étude sur l'agglomération d'Annecy ne prend pas en compte Faverges, mais je pense que c'est dans la même dynamique.

Aujourd'hui il y a une augmentation démographique que l'on connaît de 1,5 à 2 % sur notre territoire et dans les 20 prochaines années, on va se retrouver avec 20 à 25 000 habitants de plus sur l'agglomération d'Annecy, avec les emplois et les besoins de mobilité qui vont avec.

Les objectifs que nous avons sont de maintenir l'usage de la voiture individuelle au maximum au niveau actuel, et que tous les besoins de mobilité des 25 000 habitants - et en Haute-Savoie il y en aura encore bien plus, ils viennent sur les territoires -, l'augmentation de mobilité parce qu'il y a de nouveaux habitants, de nouvelles entreprises et des besoins de mobilité supplémentaires, se fassent sur des modes différents. Déjà cela, croyez bien que c'est un objectif assez ambitieux.

M. David SANCHEZ.- Il y a plus de voitures avec que sans !

M. RIGAUT.- Après, ce sont les effets report d'une rive à l'autre.

Madame Jeannie TREMBLAY.- Je suis conseillère municipale à Faverges et conseillère communautaire. C'est au titre d'institutrice de Duingt que j'ai envie d'intervenir.

Je m'étonne qu'il n'y ait pas eu de réunion telle qu'on la fait ce soir sur Saint-Jorioz et Duingt, c'est certainement pour cela que les gens de Saint-Jorioz sont là ce soir, parce qu'il me semble qu'ils sont drôlement concernés par le projet et eux n'ont pas la parole. C'est étonnant.

Bien qu'étant de Faverges, j'ai envie ce soir de parler en leur nom.

J'ai été nommée à Duingt en 2016. En décembre 2016, il y a eu 10 jours d'alerte préfectorale à la pollution où on nous conseillait de ne pas sortir les enfants, les personnes âgées, de ne pas faire courir les enfants dans la cour etc. J'ai donc gardé les enfants en récréation dans la classe pendant 10 jours en décembre 2016 et de nouveau quelques jours en janvier.

Je me dis que l'augmentation de trafic telle qu'elle est annoncée, ce n'est pas juste le report d'une rive à l'autre qui va augmenter, c'est aussi un raccourci pour aller sur les stations de ski, c'est aussi un raccourci pour rejoindre Aiton et le tunnel du Fréjus, donc les camions qui vont payer beaucoup moins, ils paieront très peu, en frais d'autoroute ils ne paieront que le tronçon Albertville-Aiton, ils ne paieront plus jusqu'à Chambéry, et après Chambéry-Aiton, ce sera moins cher et cela fera moins de kilomètres en passant de ce côté, avec l'augmentation de trafic induit (les stations de ski...), en faisant une voie plus large, on attire les voitures qui auraient fait un autre trajet.

Je comprends, cela dégage Annecy.

Vous venez d'expliquer qu'il faudrait que l'augmentation de population se reporte sur du transport collectif, mais il y aura entre 0,5 % et 0,9 % de personnes qui lâcheront la voiture pour prendre le bus, la population qui va arriver va engorger, elle ne va pas prendre le bus.

Ce que vous espérez, c'est qu'avec l'augmentation du coût de l'essence, les gens finissent par prendre le bus, il me semble l'avoir bien entendu de la part d'un de nos élus qui est dans la salle, et vous, vous pourrez continuer à circuler en voiture. Mais c'est un raisonnement qui est insupportable !

La question qui se pose, c'est est-ce qu'enfin on nous propose une autre alternative que prendre notre voiture ? La plupart des gens ici aimeraient qu'on puisse faire autrement que prendre la voiture.

Je suis bien d'accord que l'essence augmente pour nous inciter à avoir un comportement écologique mais qu'avons-nous comme autre solution ?

Je prendrai le bus demain matin, il ne met pas un quart d'heure. Je vais juste à Duingt, vous avez écrit « Duingt-Faverges, un quart d'heure », il ne mettra jamais un quart d'heure de Duingt à Faverges, je le prends, actuellement il met une demi-heure.

À l'aller, je suis à l'heure, il passe à l'heure, mais au retour j'attends au bord de la route et j'attends encore parce qu'il est prévu à une heure mais il a 10 minutes, 15 minutes, 20 minutes de retard ; si c'était régulier, je viendrais 20 minutes après, sauf que ce n'est jamais le cas.

Quand je suis prête, je vais au bord de la route, je prends celui qui est arrivé en retard, qui est celui d'avant, ou j'attends le mien qui est en retard et j'attends encore, et cela,

c'est quasiment insupportable. Quand ce n'est pas la belle saison, je ne peux pas y aller en vélo électrique, je subis ces erreurs de bus et c'est insupportable.

(Applaudissements.)

Mme Guylaine SANCHEZ.- Je voulais rebondir sur les raisons qui faisaient que M. RIGAUT n'était pas vraiment pour un tram-train, contrairement à son rêve.

Vous avez dit tout à l'heure que les gens ne se déplaceraient pas pour un arrêt de tram-train s'il était loin, d'autres personnes ont partagé cet avis. Vous avez dit que c'était 300 mètres pour un arrêt de bus, 500 mètres pour un autre arrêt. Je suis désolée mais habitant à Faverges, la piste cyclable n'est pas à 300 mètres de chez moi, elle est à 1,5 kilomètre. Si je prends la piste cyclable, qui est à un kilomètre et demi de chez moi, je prendrai l'arrêt de tram qui sera à un kilomètre et demi de chez moi.

Les gens qui vivent sur Seythenex n'ont pas la piste cyclable non plus à côté, donc ils ne la prennent pas non plus. Donc c'est un faux prétexte.

Or ceux que vous trouvez dans les voitures, qui arrivent sur Saint-Jorioz et Annecy, ce sont les gens qui travaillent. Donc c'est un faux prétexte.

Vous avez dit tout à l'heure que vous vouliez associer les deux projets qui sont sur la table depuis 30 ans, le tunnel et le BHNS. Pourquoi ne feriez-vous pas éventuellement une portion tram si vous trouvez qu'il y a de l'effectif, et un BHNS pour la partie où il n'y a pas d'effectif ? Pourquoi concentrer tout sur la voiture ?

Je partage également l'avis de Monsieur, j'ai moins de 40 ans, je vois le projet aujourd'hui et je le vois pour plus tard. Vous parlez d'environnement, il n'y a pas de prise en compte de l'environnement dans votre projet.

Je rebondis également sur l'intervention du Premier adjoint d'Albertville, on parle d'Annecy-Faverges, or vous me dites « oui, mais aujourd'hui vous avez besoin d'un service ». Je rebondis sur nos services, je suis une ancienne avocate jusqu'à il y a très peu de temps, on sait très bien que tout est délocalisé actuellement, tout. Albertville va s'appauvrir en termes de services publics, je suis persuadée qu'il n'y aura pas d'offre en termes de tribunaux, je parle de ce que je connais. Le tribunal de Grande instance d'Albertville est en voie de disparition, le tribunal d'Instance d'Annecy est en voie de disparition, il va peut-être, je dis bien peut-être, survivre. Si on ne fait pas joindre et que l'on ne met pas en place des transports publics, il n'y aura pas de service aux usagers et aux citoyens.

Je pense que votre vision est beaucoup trop restreinte, il faut vraiment beaucoup plus l'ouvrir, penser à l'entièreté de l'agglomération, pas seulement au Pays Favergien, mais jusqu'à Albertville, et Annecy, et Genève. C'est un tout. Ce n'est pas simplement le transport, ce sont tous les services.

Et l'environnement, je suis désolée, mais votre projet ne tient absolument pas compte de l'environnement. J'ai 36 ans, nous avons acheté notre dernière voiture il y a peu de temps au regard de la prime à la reconversion et des émissions de CO2, notre futur achat sera nécessairement une voiture électrique parce que je suis convaincue, parce que je ne veux plus polluer.

Ce que vous me proposez, c'est de la pollution.

(Applaudissements.)

M. Jean-Paul BEZONNE (?).- Par rapport à M. RIGAUT, votre exposé m'a amené une réflexion.

Qu'objectivement vos études vous amènent à privilégier le bus, peut-être, si l'on compare le retour sur investissement. J'ai cru lire quelque part que le bus ne circulerait pas après 20 heures, entre 20 heures et 6 heures ou 5 heures du matin, cela fait 30 % du temps où ce bus ne circulera pas, alors qu'un tramway serait en mode automatique et pourrait non seulement permettre à des gens d'aller travailler, mais nous sommes dans une région touristique, que des touristes puissent aller le soir à Annecy au restaurant, au cinéma, au spectacle, il n'y a pas que le travail dans la vie, on a aussi tout un environnement touristique qui nous amène à un déséquilibre de flux qui est incroyable. On peut alors moduler, l'automatique à cet avantage qu'il est programmable et modulable peut-être plus facilement que la contrainte physique qu'impose un bus.

D'autant plus que dans vos études, vous parlez de gens qui vont aller travailler à Annecy, bien sûr, mais je suis un professionnel du tourisme, je vis du tourisme, je suis sur la route du col de Tamier, je ne vais pas délocaliser mon activité à Annecy. Ce qui m'intéresse, c'est le développement d'ici, et vous êtes en train de nous proposer un aspirateur et une vision jacobine du développement.

Je veux que le territoire vive avec ses atouts et sa personnalité, c'est ce qui m'intéresse, et je ne veux pas qu'il y ait des effusions de travailleurs qui vont tous aller 4 fois par jour, comme les Annéciens...

M. DELEMONTX.- Merci beaucoup mais c'est la deuxième fois que vous parlez, excusez-moi, il y a beaucoup de doigts qui se lèvent, je ne vous avais pas reconnu.

M. BEZONNE (?).- Ce n'est pas au même niveau du débat.

M. DELEMONTX.- D'accord, mais nous allons essayer de donner la parole au plus de monde possible.

Pour répondre à Madame sur les réunions publiques sur Duingt, Saint-Jorioz, deux ateliers sur le trafic et la qualité de l'air sont prévus et annoncés sur le site, deux sur Saint-Jorioz, un sur Duingt et un sur Doussard. Vous allez pouvoir vous exprimer.

Il nous reste un peu plus de 15 minutes, je vous demande de raccourcir les interventions pour donner la parole au plus de monde possible.

M. Jérôme GRETZ.- Bonsoir, merci de me donner la parole. Je suis maire adjoint à Menthon-Saint-Bernard, l'autre rive.

Je ne vais pas vous faire un cours, ce serait prétentieux de ma part, mais un petit rappel géographique. La cluse du lac d'Annecy est une cluse entièrement fermée, avec une ville-centre qui est Annecy et des zones de travail qui sont Epagny, les Glaisins, Altaïs, Rumilly, Chambéry et bien sûr Genève, de l'autre côté.

C'est la première constatation.

La deuxième chose, comme on l'a déjà évoqué, la population sur le bassin annécien depuis cette décennie n'a cessé de croître. Or le dernier projet structurant en termes de mobilité, voire même de voirie, a été la voie des Aravis en 1994. Depuis, il y a eu des améliorations, certes, mais pas suffisantes.

Aujourd'hui dans le projet qui nous est proposé, il ne faut surtout pas que l'on rentre dans le clivage, il ne faut surtout pas que l'on s'y oppose, il ne faut surtout pas s'opposer à l'idée d'un tram-train par exemple, et l'opposer au BHNS et au tunnel sous le Semnoz, ce sont deux choses complémentaires.

La population d'Annecy et du grand bassin dans lequel nous sommes, c'est 250 000 habitants à peu près, si l'on veut tenir compte d'un paramètre économique, Dieu sait qu'il est important, l'équilibrage financier d'un tram seul aujourd'hui, on le sait, les études le démontrent, n'est pas viable pour l'instant.

Bien évidemment, permettons aux gens qui vont travailler, aux gens qui se déplacent pour le loisir, aux gens qui se déplacent quelles qu'en soient les raisons, de pouvoir le faire, rendons notre trafic fluide à travers ce tunnel qui nous est proposé, à travers ce BHNS, d'ores et déjà pensons à l'avenir et pourquoi ne pas travailler sur un tram-train pour le futur.

Je pense que ces deux projets ne s'opposent pas, bien au contraire, l'un est une nécessité absolue et immédiate, cela fait 40 ans que l'on en parle et rien ne se fait, on continue à s'engorger aux abords d'Annecy. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de continuer avec une grande agglomération comme la nôtre à converger vers La Puya pour ressortir par la côte de l'ancien hôpital, c'est devenu insupportable. On parlait d'une heure et demie tout à l'heure pour faire Faverges-Annecy, parfois c'est plus de 2 heures et demie. Il faut faire cela en urgence et penser à la suite, effectivement.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

M. Pierre REY (?).- Habitant de Faverges, je représente le groupe Santé de Pays de Faverges Environnement.

Je vais la faire courte, on ne va pas s'étaler. Il y a deux choses qui me frappent.

La première, on parle très peu de santé et je suis bien content que l'ex-avocate en ait parlé, c'est primordial, on va être obligé de confiner nos enfants comme dans la vallée de l'Arve parce qu'on va faire une pompe à camions, une pompe à voitures, la pollution va être un vrai drame.

Je suis d'accord qu'il ne faut pas se placer en disant que dans 10 ans, ce sera tout électrique, c'est faux, on sait très bien que cela met un temps fou à changer.

Et La deuxième, à Faverges, nous n'avons pas intérêt à ce projet parce que cela ne va rien changer, cela va augmenter la circulation sur Faverges. Je comprends très bien le maire adjoint de Veyrier-du-Lac, les communes les plus intéressées sont évidemment Annecy, Veyrier-du-Lac, Talloires d'un côté et Sévrier de l'autre, donc les communes pauvres, tout le monde le sait...

Et nous, au bout du lac, nous allons avoir la pollution maximum avec nos enfants qui seront confinés pendant des centaines de jour, puisqu'il est question de confiner les enfants dans la Vallée de l'Arve cent jours par an.

Je suis extrêmement choqué que le principe de santé ne soit pas au centre de ce débat et que l'on parle de finances, d'amortissement, que l'on dise qu'il n'y a pas assez de monde pour le tram etc. Ce n'est pas primordial, je parle en tant que père et grand-père, quand je vois mes petits enfants qui vont être dans des écoles fermées toute la journée, cela me rend malade !

(Applaudissements.)

Mme Elsa MENOIS (?).- J'habite Faverges, je travaille sur Annecy, cela fait 15 ans que je fais la route, je vous remercie du débat, simplement je pose la question de certaines modalités.

J'ai reçu ce papier aujourd'hui dans ma boîte aux lettres, heureusement que je suis en RTT pour le lire et pour me rendre à la réunion, je m'interroge aussi sur le nombre d'actifs ou d'étudiants présents dans la salle qui ont pu avoir l'information et participer au débat. J'aimerais presque que lèvent la main tous ceux qui font la route quotidienne Annecy-Faverges... Merci, il y a un panel bien panaché...

Je m'interroge aussi, comme une dame l'a évoqué, sur les raisons de l'absence de réunion dans certaines communes tout autant concernées que la nôtre.

Je travaille dans le commerce, j'ai beaucoup d'amis qui font la route Annecy-Faverges tous les jours, qui travaillent dans le centre hospitalier, dans les usines, en équipe, en 2x8, en 3x8, nos horaires ne correspondent pas avec l'ouverture de la ligne de 6 heures à 20 heures 30.

J'aimerais bien pouvoir mettre mon vélo dans un tram et je suis prête à faire des kilomètres en vélo pour ceux qui me restent à faire.

J'aimerais bien, Monsieur RIGAUT, que vous accédiez à vos rêves parce que tout homme politique doit aller vers ses rêves, et qu'au lieu de trouer les montagnes, vous les souleviez...

(Applaudissements)

J'aimerais aussi reprendre vos calculs car je n'ai pas compris vos calculs tout à l'heure, vous êtes descendu à 700 habitants par heure pour la rentabilité du tram en ne comptant que les habitants de Faverges. Mais où sont les habitants de Doussard, de Duingt de Talloires, de Saint-Jorioz..., tous les gens qui pourront l'utiliser ? A mon avis, on monte largement à 1 500 par heure.

Vous êtes politique, tous les projets ne se font pas en fonction de la rentabilité, sinon on n'avance pas.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Vous avez posé deux fois la question des réunions publiques, on vous rappelle les lieux et les dates.

M. MORDACQ.- Effectivement, toutes les communes n'ont pas été concernées par des grandes réunions publiques, il faut savoir que l'on a panaché entre des ateliers thématiques et des réunions publiques pour pouvoir toucher l'ensemble des communes qui sont sur la rive Ouest ou les principales communes de la rive Ouest.

Sachez que deux ateliers thématiques auront lieu à Saint-Jorioz, un atelier thématique sur le trafic et un atelier thématique sur les transports en commun, qu'un atelier thématique aura lieu à Duingt sur les trajets domicile/travail et qu'un autre atelier thématique aura lieu à Doussard sur la qualité de l'air spécifiquement.

Tous les sujets sont abordés, toutes les communes sont touchées, effectivement pas toujours dans le cadre d'un périmètre de réunion publique, mais nous avons pu ainsi dispatcher les thèmes et les réunions sur l'ensemble des communes. Nous avons fait attention à cela.

Vous pouvez trouver les dates de ces ateliers thématiques sur le site et sur le papier distribué, ils n'étaient pas dans cette Newsletter, ils sont affichés, je les donne très rapidement :

- Saint-Jorioz : 22 novembre atelier-débat sur les transports en commun de 10 heures à 12 heures 30,
- Saint-Jorioz : 29 novembre salle Coutin, atelier-débat sur le trafic à 19 heures,
- Seynod : 28 novembre atelier-débat sur le renouvellement urbain
- Duingt : 13 décembre atelier-débat sur les trajets domicile/travail.

Il y a une réunion publique à Sévrier le 19 novembre mais tout le monde est au courant, elles sont bien identifiées, et le 13 décembre à Veyrier-du-Lac.

L'atelier sur la qualité de l'air sera le 1^{er} ou le 7 décembre, vous serez tenus au courant dès lundi.

M. DELEMONTX.- Merci. Vous avez bien les documents qui vous sont remis à l'accueil.

Mme LOMBARD.- Des Amis de la terre. Je voudrais vous parler de l'environnement qui a deux volets : la pollution et le climat. La pollution est un peu abordée dans le dossier mais les gaz à effet de serre et le climat ne sont pas du tout abordés, ce qui me semble incroyable dans un dossier de mobilité.

Vous arrivez à la conclusion que la pollution supplémentaire en 2030 sera minime en utilisant les moyens de compensation d'une rive à l'autre et les moyens d'amélioration des véhicules automobiles, moyens d'ailleurs qui ne sont pas véritablement maîtrisés puisque nous n'avons aucun chiffre.

Rien sur les gaz à effet de serre qui vont être produits inévitablement par les 432 millions de projet routier sur l'ensemble du bassin.

En fait, nous n'en sommes plus là, c'est-à-dire qu'il n'est pas question actuellement de compensation, il est question de diminution des polluants et des gaz à effet de serre.

Je vous rappelle rapidement que les derniers rapports du GIEC sont alarmants concernant les gaz à effet de serre, qu'Annecy est ville des Alpes, c'est-à-dire très sensible au réchauffement climatique, que les problèmes de pollution touchent la santé publique, et le bassin annécien est particulièrement sensible aussi aux polluants qui restent l'hiver en zone basse et donc touchent tous les habitants.

Les engagements de l'État et les engagements européens sont de diminuer, ils ne sont pas de compenser pour arriver à un taux 0, mais de diminuer de 40 % les gaz à effet de serre et de 30 % la pollution. Vous le reconnaissez vous-même, votre projet ne parvient pas à cet objectif, c'est-à-dire que vous en restez à une compensation en 2030. Donc parmi les projets qui vous sont proposés en alternative, ce n'est pas un bon projet, ce n'est pas un projet qui permet de respecter les engagements de l'État.

Cela m'étonne qu'il n'y ait pas d'autre solution, cela m'étonne que sur ce territoire, on ne prenne pas en compte tous les engagements sur ce sujet. Je pense qu'il y a une grande responsabilité sur ce point.

(Applaudissements.)

Mme Cécile LECOANET.- Habitante de Lathuile, j'ai été élue à Lathuile entre 2008 et 2014, j'ai beaucoup travaillé sur les transports à cette époque. Je crois donc que nous sommes tous à peu près d'accord pour dire que l'on n'a pas spécialement besoin d'un transport collectif qui soit sexy, on veut juste qu'il soit efficace.

Le bus à haut niveau de service que vous proposez n'est pas vraiment à haut niveau de service, il est plutôt à moyen niveau de service, on a bien compris que pour avoir un haut niveau de service, il fallait un site propre qui soit intégral dans les portions qui sont contraintes.

Les portions contraintes, on le sait tous, c'est la portion Sévrier où on ne peut pas avoir une voie dédiée au bus parallèle à la route.

Je reviens sur l'idée de M. RIGAUT, vous n'êtes pas d'accord pour que sur cette courte portion, 2,5 kilomètres, il y ait une voie de bus qui longe la piste cyclable, c'est votre avis, vous avez le droit d'avoir cet avis. Il y a quand même une étude financée par le Conseil général qui a été faite en 2012 et 2013 par le bureau d'études SYSTRA qui a validé la possibilité de ce tracé. C'est un bureau d'études spécialisé dans les transports collectifs, qui a dit qu'il était possible de faire une voie de bus parallèle à la piste cyclable.

De l'autre côté du lac, à Angon, cette piste cyclable est à côté d'une route fréquentée par des voitures dans les deux sens toute la journée.

Donc je pense qu'il est tout à fait possible d'envisager une voie de bus avec un bus électrique toutes les 10 minutes, parallèle à la piste cyclable sur 2,5 kilomètres. Si l'on roule assez vite en vélo, on peut même ne pas voir passer le bus.

Sur l'argument de cette petite portion qui serait trop loin des habitants, c'est une portion où la distance entre la route départementale et la piste cyclable ne dépasse pas 300 mètres. Vous disiez que pour 500 mètres, les gens peuvent se déplacer, cela tombe bien, nous sommes dans les 300 mètres. C'est donc un argument qui n'est pas valable.

Il y a un petit problème effectivement dans le cadencement, on s'arrête à Duingt, on a l'impression que la vie s'arrête à Duingt, on va descendre de ce bus à moyen niveau de service - que l'on espère devenir à haut niveau de service - à Duingt pour prendre un autre transport.

Je sais que les bus ne peuvent pas circuler de la même manière entre les villes ou dans les zones urbanisées mais quand même, jusqu'à Doussard, l'urbanisation est continue, un bus urbain pourrait très bien circuler jusqu'à Doussard avec éventuellement une ambition de boucler le tour du lac parce que quand on habite Doussard et qu'on veut aller à Talloires, il n'y a pas de moyens de transport.

Et l'horaire, 20 heures 30, est un peu limité pour les sorties, pour les adolescents, pour tous les touristes.

Ce qui est important, c'est que le bus soit efficace. Pour être efficace, il faut qu'il soit en site propre dans les secteurs contraints.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Merci. Il est 21 heures, c'est l'heure que nous avons fixée pour terminer, je vous propose que nous prenions encore 15 minutes. Cela fait déjà plus d'une heure et quart que vous avez la parole, il est difficile d'aller trop tard dans la soirée, on prend encore 15 minutes pour des interventions rapides, courtes.

Mme Sylviane REY.- Je suis élue à Faverges-Seythenex, également élue au Département, et bien entendu utilisatrice de la RD 1508 et de la RD 909, que j'utilise pratiquement tous les jours.

Dans un premier temps, je voudrais vous lire une lettre ouverte qu'a écrite Jean-Paul AMOUDRY, qui est également élu de ce territoire au Département, il ne pouvait pas être présent ce soir.

« En tant qu'élue de ce territoire du bassin de Faverges, je soutiens avec la plus ferme conviction le projet de réalisation d'un tunnel sous le Semnoz et d'aménagement de la RD 1508 pour la mise en service d'un bus à haut niveau de service.

Dans ce bassin du lac d'Annecy où s'additionnent et s'entrecroisent les trajets du quotidien et les échanges interdépartementaux et internationaux, l'ouverture d'un nouvel itinéraire tunnel sous le Semnoz doit permettre de mieux répartir les flux.

Ce tunnel offrira aux automobilistes venant des communes du bassin de Faverges et de la rive droite du lac un accès direct au centre hospitalier, à l'aérodrome, à l'autoroute Annecy Sud et à tous les lieux de décision et d'activité de l'Ouest et du nord de

l'agglomération annécienne, également à Genève puisque, dans notre territoire, beaucoup de frontaliers travaillent à Genève et habitent notre territoire.

En outre, la mise en service du BHNS favorisera une utilisation plus importante des moyens de transport collectif avec pour effet bénéfique une réduction de l'usage des véhicules individuels.

Ces réalisations propres à favoriser les changements de comportement des usagers de la voie publique doivent contribuer significativement à améliorer la mobilité mais n'excluent pas, évidemment, que d'autres mesures soient déployées par le développement des modes de mobilité douce et décarbonée, qui méritent d'être vigoureusement promues sur la base d'infrastructures existantes (véhicules électriques).

À terme, rien n'empêche que soit mis en œuvre, sur l'emplacement du site propre, un transport par tram quand les conditions démographiques le permettront.

J'appelle toutes celles et ceux qui subissent la situation actuelle et partagent cette conviction à s'engager en faveur du projet considéré en exprimant leur opinion dans le cadre de la concertation publique actuellement lancée.

Nous ne pouvons et ne devons pas nous résigner à l'immobilisme... »

(Brouhaha)

Nous avons tous eu l'élégance de nous écouter, j'aimerais que cela continue...

Mme BARTHE.- C'est un des principes de la concertation, toute parole a sa légitimité, quelle que soit l'opinion, qu'on la partage ou pas, merci de la respecter.

Mme Sylviane REY.- Merci.

« Il nous faut doter notre territoire des moyens de mobilité nécessaires à ce dynamisme et à sa situation de carrefour régional et national.

Ces infrastructures, complétées par des moyens de mobilité douce et décarbonée, sont nécessaires pour maîtriser notre développement. Ne rien faire, c'est continuer à subir ce développement. Donc agissons. »

Bien entendu, je m'associe totalement à cette déclaration de mon collègue Jean-Paul AMOUDRY.

Je voudrais dire simplement que je suis née dans ce territoire et cela fait 30 ans, voire 40 ans que l'on entend parler de différents projets : une voie à flanc de montagne, un tunnel long, un tunnel court, jamais aucun projet n'a abouti.

Nous avons là un projet qui est financé, un projet qui n'est pas tout à fait abouti puisque nous sommes dans cette concertation pour le faire éventuellement évoluer mais de

grâce, ne reportons pas encore de 20 ans ou 30 ans ce projet qui amènera de la fluidité à notre territoire.

A ceux qui disent que l'argent n'a pas d'importance, je signale qu'en ce moment on entend aux informations des personnes qui s'expriment en disant qu'il y a trop de taxes, que c'est trop cher. Si on fait des équipements plus chers que ceux qui sont prévus, bien entendu c'est vous et nous qui les paierons, il ne faut pas croire que l'argent se trouve sous le sabot d'un cheval.

(Applaudissements.)

M. Jean DAVIET (?).- Je suis un ancien garagiste. J'ai deux ou trois petites questions.

Le train Annecy-Albertville, qui passait avant, a été arrêté, j'aimerais savoir par quel biais ? Il était prévu une voie rapide Annecy-Albertville, on conserve les voitures qui font des tours dans des villages, notamment à Duingt où elles s'amuse à faire le tour du château, c'est amusant, c'est un très joli village, mais les gens qui travaillent et les entreprises qui ont un atelier dans les zones artisanales, Doussard, Faverges, Saint-Jorioz, ont très peu de facilité d'être desservis pour le transport de leurs marchandises. Comment fait-on ?

J'aimerais savoir.

M. Edmond LUCA.- Je voudrais reparler des notions de comparaison de coûts. On compare toujours le coût du tram-train ou du tram à celui du BHNS. Bien entendu, le BHNS est nettement moins cher, c'est vrai. Mais compte tenu de l'efficacité que l'on aura avec le tram-train qui a été défini dans l'étude TTK, Monsieur LABASSE le rappelait tout à l'heure, on aurait un report modal de plus de 25 %, 27 % exactement si on fait un tram de Faverges à Annecy, et dès lors le tram-train coûterait 260 millions d'euros pour le trajet Annecy-Albertville.

C'est à comparer au coût du projet pour le tunnel plus la nouvelle voie urbaine et les voies de BHNS d'Annecy à Duingt seulement, qui coûterait entre 300 et 350 millions. En définitive, pour délester totalement la rive Ouest, avec le tram-train on arrive à une économie de 24 à 34 % par rapport au projet.

Et en ce qui concerne les coûts de fonctionnement, le tunnel plus la nouvelle voie urbaine et le BHNS, c'est de l'ordre de 9,16 à 10,6 millions d'euros, pour le tram-train c'est 7,5 millions d'euros.

En termes de fréquentation pour le BHNS, il est prévu 6 000 voyageurs par jour, et compte tenu de l'accroissement du report modal sur le tram-train, on arriverait *grosso modo* à 14 000 voyageurs par jour.

Je rappelle que le tram T2 de Valenciennes a été réalisé, plutôt que le BHNS, pour 12 000 voyageurs par jour.

En conclusion, le tram-train est économiquement plus rentable, si l'on peut dire, que l'ensemble du projet.

(Applaudissements.)

M. Guy OVIGNEUR.- Je suis de Doussard. Je voulais suggérer d'avoir des projets un peu plus ambitieux. Je vais m'expliquer, cela a été signifié par le premier adjoint d'Albertville.

Ayez des projets ambitieux, à savoir, c'est Annecy-Albertville qu'il faut voir et non pas un petit bout de tunnel.

Je m'aperçois d'ailleurs que l'on a très peu parlé du tunnel, on a surtout parlé non pas du BHNS mais surtout du tram-train, du transport collectif en site propre. Bien que ce soit le TCSP (transport collectif en site propre), le tram-train, qui soit évoqué ici, nous n'avons pas parlé beaucoup du tunnel.

Je terminerai par une plaisanterie, je crains que vous fassiez passer d'ici quelque temps - je resterai en Haute-Savoie encore pendant 4 ou 5 ans, je signale que je suis là depuis 22 ans, que j'entends parler du tunnel depuis 22 ans - le bus à haut niveau de service, à mon grand regret et, je pense, celui de la salle, et que l'on verra un bout de tunnel.

Quand j'ai entendu parler du tunnel il y a 20 ans, il m'a fait penser à Henri Tisot dans les années 60, on n'avait pas d'autoroute et avec la voix du Général de Gaulle, il disait : « *En France, on n'a pas d'autoroute mais on a des bretelles !* ».

Le bout de tunnel me fait penser à une bretelle, tout simplement, puisqu'on va aller engorger encore cette route sur laquelle j'habite d'ailleurs, qui va être saturée.

Je suis assez désolé parce que je pense, après avoir entendu ce qui s'est passé à Annecy, ce qui se passe ici et ce qui se passera à Sévrier, que vous ne tiendrez pas compte de cela.

J'ai participé au transport collectif en site propre, c'est un projet très ambitieux qui a été mené par Lathuile, il y a un dossier qui tient la route, le long de la piste et qui ne supprimait pas la piste cyclable. Je sais qu'il est rejeté notamment par le maire.

Il faut avoir davantage d'ambition, vous avez déjà perdu il y a 22 ans le grand projet de voie haute qui était décidé, qu'Hervé GAYMARD souhaite d'ailleurs et qui est tombé à l'eau, on n'en entend plus parler, un viaduc qui allait d'Annecy à Albertville.

J'ai terminé.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Qui veut faire la dernière intervention ?

Mme Florence MAY (?).- Je suis de Faverges. Faire ici une deuxième vallée de l'Arve, parce que pour nous, c'est cela, est une responsabilité. Êtes-vous prêts à assumer la responsabilité de la dégradation de notre santé ici, de notre pollution ?

Vraiment, je ne vois pas comment on peut faire une deuxième vallée de l'Arve.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Merci à tous.

Je vous propose que nous donnions une dernière parole au maire de Faverges qui nous a accueillis dans sa salle.

Auparavant, je vous rappelle à tous que la concertation continue, prochain rendez-vous le 19 novembre à Sévrier au complexe d'animation.

M. Marcel CATTANEO.- Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Merci, Président MONTEIL, merci Jean-Luc RIGAUT, président de l'Agglomération, merci de la qualité de ces débats, Faverges-Seythenex était heureuse de vous accueillir.

Je pourrai dire également - c'est un avis personnel - que ce projet a le mérite d'exister, bien sûr il peut être amendé, mais sur le plan sécuritaire, sur le plan environnemental, sur le plan tourisme, sur le plan économique, pour l'instant il y a ce projet.

Merci beaucoup, Mesdames et Messieurs, bonne soirée !

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Bonne soirée à tous, rendez-vous à Sévrier et sur le site de la concertation.

(La séance est levée à 21 heures 15.)