



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Concertation publique

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

Annecy, mercredi 17 octobre 2018

**haute
savoie**
le Département

Grand
Annecy
AGGLOMÉRATION

Animateur : **M. Serge DELEMONTX**

M. DELEMONTX.- Nous commençons notre soirée de concertation, merci à tous d'être là.

Mon rôle va consister à faire en sorte que l'on puisse avoir le plus de parole possible. Pour une bonne concertation, il faut une bonne information, j'espère que tout le monde pourra bien prendre connaissance des documents qui ont été distribués.

Nous sommes à la première soirée d'une série de réunions de concertation. Nous allons expliquer en début de soirée ce qu'est exactement ce principe de concertation sur deux projets qui portent sur le Plan de Déplacements Urbains porté par le Grand Annecy, et le projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy porté par le Département de la Haute-Savoie.

Les personnes qui sont là vont pouvoir dans un premier temps nous informer et développer les détails de ces différents projets. Ce sera le début de soirée. Nous parlerons également du principe de concertation, et nous pourrons ensuite vous donner la parole, c'est le principe. Cette parole va être consignée, nous avons une sténotypiste qui va écrire absolument tout ce qui va être dit et tout va être enregistré. Nous verrons avec la garante de cette concertation comment vont être utilisées toutes les minutes de cette soirée, soit les minutes écrites, soit les minutes enregistrées.

Pour nous parler de ce projet ce soir, nous avons face à vous :

- **Christian MONTEIL**, Président du Département de Haute-Savoie
- **Jean-Luc RIGAUT**, Président du Grand Annecy
- **Denis DUVERNAY**, Vice-président du Département aux Infrastructures, Mobilité et Bâtiments
- **René DESILLE**, Vice-président Mobilité, Transport en Commun du Grand Annecy
- **Christophe VANDEPOORTAELE**, Directeur Général Adjoint du Grand Annecy
- **Patrice VIVIER**, Directeur Général Adjoint aux Infrastructures du Département.

Avant de parler des deux projets, nous allons en propos liminaire expliquer ce qu'est une concertation et pourquoi une concertation avec en même temps ces deux projets.

Pourquoi les deux projets en même temps, Jean-Luc RIGAUT ?

M. RIGAUT.- Bonjour à toutes et tous. J'en profite pour vous accueillir comme Maire d'Annecy dans cette salle, il aurait fallu pousser les murs. Merci d'être là, trop nombreux peut-être, peut-être aurions-nous pu imaginer une salle plus grande, il y a déjà des commentaires qui s'expriment... C'est trop petit, mais c'est déjà bien d'avoir cette salle, nous aurons plusieurs rencontres, j'espère que l'affluence et l'audience seront les mêmes tout au long de ces différentes réunions pour amener de la richesse à ces débats.

Je salue également mes collègues élus nombreux ici pour porter ces projets à nos côtés.

C'est le rendez-vous qui avait été promis il y a plus d'un an avec plusieurs acteurs citoyens, plusieurs associations, nous avons été interpellés bien souvent avec le président du Département sur un débat sur la mobilité, sur un Grenelle des transports.

J'avais toujours dit en son temps qu'on le ferait lorsque l'outil Plan de Déplacements Urbains serait suffisamment avancé pour le mettre à la concertation et au débat et que l'on ait des choses à dire, à partager et à soumettre à vos avis, à nos échanges. C'est le cas ce soir avec le Plans de Déplacements Urbains du Grand Annecy.

Ce n'est pas la Nouvelle Commune d'Annecy, le Grand Annecy, c'est l'agglomération qui aujourd'hui représente l'ensemble du bassin de vie, du Col d'Evires à Saint-Félix, le Pays d'Alby, et les deux rives du lac, c'est le nouveau territoire. Et sur ce nouveau territoire, les questions de mobilité se posent.

Nous avons déjà fait pas mal d'échanges sur ce nouveau territoire avec le projet « *Imagine le Grand Annecy* », avec des débats, des diagnostics, et sur l'ensemble des réunions qui ont eu lieu sur tout le territoire, chaque fois la mobilité est revenue comme sujet prioritaire. Il y a bien d'autres sujets qui concernent l'avenir de notre territoire, mais ce soir, c'est la mobilité qui vous intéresse.

Ce sujet est revenu à l'ordre du jour en disant qu'il faut faire des choses pour la mobilité. Notre projet de réponse, c'est ce Plan de Déplacements Urbains, un plan pour organiser la mobilité, les transports, dans une vision court et moyen termes ; court terme, c'est 2 ou 3 ans, moyen terme c'est une dizaine d'années, de façon à répondre aux enjeux stratégiques que nous connaissons.

Ce Plan de Mobilité, nous allons vous l'expliquer, est multiface et complémentaire sur l'usage de tous les modes pour les articuler de la meilleure des manières. Et le stationnement évidemment y trouve sa part.

La deuxième concertation, mais cela va ensemble, dans le cadre de ce grand plan de mobilité est le projet de la rive gauche, le projet LOLA. C'est un projet d'envergure, soumis à concertation et débat public. Il nous a semblé intelligent de les traiter ensemble, la partie plus précise de LOLA et de la Rive Gauche dans le plan global qui concerne le sud de notre département, pour faire simple, on parle du Grand Annecy mais on ne peut pas ignorer

Faverges, et on prend en compte bien sûr Rumilly, l'Avant-Pays Savoyard, les Vallées de Thônes..., tout ce qui fait notre vie du quotidien au sens large du terme.

Tels sont les enjeux.

Je suis heureux qu'enfin ce débat ait lieu et que nous ayons tenu notre promesse du débat public. J'avais toujours dit qu'on le ferait, c'est ce soir, cela commence maintenant et il y en aura beaucoup.

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

Nous allons tout de suite donner la parole à Christian MONTEIL, c'est la même question : pourquoi, du point de vue du Département, avoir choisi de porter les deux concertations en même temps, Plan de Déplacements Urbains et Liaison Ouest du Lac d'Annecy ?

M. MONTEIL.- D'abord, je me rallie aux salutations de Jean-Luc RIGAUT, je suis désolé moi aussi que des personnes soient debout alors que nous sommes assis, mais je voudrais vous dire que je ne suis pas venu ce soir ni pour me faire applaudir, ni pour me faire siffler, je veux que l'on puisse échanger ensemble.

Nous avons choisi de travailler ensemble sur la Liaison Ouest du Lac d'Annecy, c'est une infrastructure, et en même temps le Plan de Déplacements Urbains tout simplement parce qu'on construit la voie, on l'améliore et on prévoit son usage. C'est cet échange qui nous permettra, avec cette double concertation, de tirer quelques leçons en fin de soirée.

C'est essentiellement ce que nous avons voulu échanger avec vous ce soir.

M. DELEMONTX.- Merci, Christian MONTEIL.

Je l'ai dit, c'est une concertation, qui se place dans un cadre général qui est très normé, nous avons la chance d'avoir avec nous une garante, il s'agit de Mme Isabelle BARTHE.

Vous êtes ici dans le cadre de cette Concertation Nationale du Débat Public, nous aimerions en savoir un peu plus, qu'est-ce que cette Commission Nationale du Débat Public et quels sont les grands principes de cette concertation, Isabelle BARTHE ?

Mme BARTHE.- Bonsoir à tous et à toutes, je constate que cette concertation suscite un grand intérêt, c'est très intéressant, c'est très encourageant pour le dialogue environnemental.

La Commission Nationale du Débat Public est ce que l'on appelle une « autorité administrative indépendante », c'est une administration publique mais qui n'est pas rattachée fonctionnellement à un ministère, ce qui lui confère une indépendance par rapport au pouvoir exécutif, au pouvoir politique.

Le principe du dialogue environnemental est un principe inscrit dans la Constitution en France, il s'agit de permettre au public, lorsqu'il y a des grands projets d'infrastructures, d'aménagement, de participer au processus de décision.

Cela veut dire que selon les montants, la nature des travaux, la Commission Nationale du Débat Public peut organiser elle-même un débat public ou demander au maître d'ouvrage d'organiser une concertation pour laquelle elle va désigner un garant. Le garant va être chargé, comme dans le cadre de débats publics mais sans l'organiser lui-même, de veiller aux principes qui sont ceux de la Commission Nationale du Débat Public, veiller au respect des bonnes conditions d'information du public. Une information, même si elle est technique, doit pouvoir être comprise et débattue, l'idée est de vous permettre de vous emparer des informations qui vous sont données pour que vous puissiez en débattre.

En effet, dans une concertation, dans un débat public, on doit pouvoir mettre en débat tous les aspects d'un projet y compris l'opportunité.

Contrairement à la période d'enquête publique, qui est le moment ultime où l'on va pouvoir se décider sur le projet, au moment de la concertation ou au moment du débat public, le projet n'est pas encore verrouillé, il y a des aspects qui sont à débattre et c'est un moment où le projet est suspendu et où vous, public, allez pouvoir vous prononcer notamment sur son opportunité.

Autre point important, dans un débat public, dans une concertation, toute parole a le même poids quel que soit le statut de la personne qui s'exprime.

M. DELEMONTEX.- C'est ce que nous allons pouvoir faire ensemble, vous êtes là ce soir, vous avez un rôle à jouer ce soir mais vous aviez un rôle à jouer également pendant toute la préparation du dossier. C'est bien cela aussi le rôle de la garante que vous êtes.

Mme BARTHE.- Tout à fait. Les missions du garant sont d'apporter des conseils méthodologiques au maître d'ouvrage et, effectivement, j'ai été associée à la phase de préparation, même si le maître d'ouvrage reste responsable de son dispositif, c'est un rôle d'observation et un rôle d'interface avec le public, je suis à la disposition du public s'il y a des observations, non pas sur le fond du projet puisque je n'ai pas à me prononcer sur le fond, mais sur les dispositifs de la concertation.

Je suis neutre, indépendante du maître d'ouvrage, bien qu'étant de la région, je ne suis pas d'Annecy, je suis de Grenoble, je n'ai aucun lien ni avec le Département, ni avec le Grand Annecy, et mon rôle est de veiller à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité de l'information dont vous disposerez, de vous permettre de formuler toutes les questions que vous voulez formuler et de donner votre avis.

Un dernier point que je veux souligner, c'est qu'une concertation publique, ce n'est ni un référendum ni un sondage. Ce qui veut dire que l'on ne va pas compter les voix pour, les voix contre mais que l'on va travailler sur l'argumentation. C'est un débat d'idées auquel vous êtes invités à participer dès aujourd'hui, tant lors des réunions publiques que sur le site Internet de la concertation.

En fin de concertation, je remettrai un bilan qui sera public. Encore une fois, il ne porte pas sur le fond du projet mais sur la manière dont cela s'est déroulé et les arguments en présence.

M. DELEMONTX.- Vous allez être ce soir en capacité d'intervenir à tout moment puisque vous avez votre micro et vous êtes là avec nous pour toute cette soirée de concertation.

Je vais vous donner la parole rapidement déjà sur ce sujet. On va finir de préciser avec M. DESILLE, vous êtes Vice-Président du Grand Annecy, vous êtes là ce soir pour nous parler du Plan de Déplacements Urbains. Un mot sur ce dispositif de concertation, en quoi consiste-t-il exactement ?

M. DESILLE.- Pour nous, ce sera un moment d'échange. Nous avons beaucoup travaillé sur le Plan de Déplacements Urbains, ce n'est pas un document graphique, c'est un document d'objectifs. Nous avons déjà réuni un certain nombre d'ateliers, de personnes et de représentants de la société en général, nous avons déjà élaboré des pistes de réflexion avec des objectifs et des ambitions. Cette concertation va donc nous conforter ou nous faire modifier les choses d'ici l'année 2019.

M. DELEMONTX.- Donc la parole de tous va être très importante. Merci Monsieur DESILLE.

Nous allons vous poser une première question, avec Isabelle BARTHE, nous voulions savoir si vous aviez déjà des questions sur le principe de concertation.

Une première parole avait été demandée au préalable par M. Olivier LABASSE pour l'association du Grenelle de la Qualité de l'Air et des Transports.

Je vous propose de vous donner la parole.

M. LABASSE.- Monsieur le Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie, Monsieur le Président du Grand Annecy, Madame la Garante, Messieurs les Vice-Présidents DESILLE et DUVERNAY, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs les Habitants,

Nous avons aujourd'hui à résoudre des problèmes très importants qui impactent tous les jours et impacteront de plus en plus le cadre et la qualité de vie des habitants du bassin annécien.

Urbanisation galopante, celle qui, sur la rive ouest du lac, a disqualifié la candidature du lac d'Annecy au classement du Patrimoine mondial de l'UNESCO en 2007, un lac urbain ceinturé de routes, des embouteillages sans cesse croissants, des difficultés de mobilité que vous vivez au jour le jour, comme moi, de la pollution de l'air, il n'en était pas question lorsque le Grenelle a démarré, aujourd'hui elle est avérée, reconnue et prise en charge par nos élus, merci à eux, cette pollution de l'air joue sur la santé (microparticules, dioxyde d'azote, CO2, PPM), elle joue sur le climat (gaz à effet de serre), aujourd'hui, ici, il y a le feu au lac.

Nous avons appelé en 2014 un Grenelle avec un peu moins d'une dizaine d'associations. Il s'est renforcé ensuite de nouvelles associations.

Pourquoi Grenelle ? En hommage ou en référence à ce qui s'était passé en 1968, qui s'est passé aussi en 2007, une réunion, une sorte de concertation pour résoudre des problèmes extrêmement complexes, des problèmes à polémique. En général, un Grenelle, c'est suivi d'accord. C'est pour cela que nous aimons bien ce terme de « Grenelle », « Grenelle Annecy », cela ne sonnait pas si mal.

Aujourd'hui, nous avons une concertation, nous nous en félicitons, nous vous en remercions. Heureusement, nous avons aussi une garante, merci à elle, et heureusement, nous avons aussi une charte : nous avons une charte de la participation du public, elle est ici, nous l'avons signée. Que nous dit-elle ?

Elle nous dit : « *le public a accès à une information complète* », oui, c'est la moindre des choses, « *transparente, pertinente, et intelligible.* » Elle dit aussi que « *Les porteurs du projet présenteront, lorsque cela est pertinent, un scénario alternatif.* »

Nous sommes ici pour créer de l'intelligence collective, cela a été dit d'une autre façon, nous sommes tous d'accord et une fois encore, nous vous remercions de l'exercice décisionnel. C'est, je pense, une première à Annecy à ma connaissance depuis 30 ans que je suis là.

Nous sommes d'accord avec le président du Conseil départemental sur son constat : un projet majeur.

Nous sommes d'accord avec le président RIGAUT sur ses objectifs : désengorger, et aussi sur son constat - il me pardonnera - ce matin à RCF, vous avez dit : « *Le projet est discutable* », on est d'accord, on l'a compris, c'est un projet discuté ; ce n'était pas sur le fond, c'est sur la forme, c'est cela.

Pour autant, nous avons des divergences fortes et motivées.

Sur les modalités, toute l'information doit être là, elle ne doit pas être édulcorée, voire biaisée, dans tous les documents de la concertation. Nous montrerons dans le débat tout à l'heure que sur certains points pris en exemple, non pas pour engager une polémique mais juste pour créer de l'intelligence collective, ce n'est pas toujours le cas, cela l'est souvent, cela ne l'est pas toujours.

Nous ne sommes pas d'accord non plus sur les solutions qui sont proposées sans alternative. Moins sur le Plan de Déplacements Urbains, nous avons une alternative dont nous parlerons, que sur LOLA qui aggraverait, d'après les études du Conseil départemental et de l'ex-C2A, les embouteillages sur la rive ouest du lac d'Annecy et aussi par report de trafic, celui que nous connaissons aujourd'hui.

Dans ce que l'on présente au Grenelle, aucun chiffre ne vient de chez nous, ce sont des chiffres officiels que vous pouvez trouver sur les sites.

Selon les comptages du Conseil général, il y a 28 000 véhicules/jour actuellement en heure de pointe sur la rive ouest. Voici le trafic horaire, on voit où sont les pointes et on voit à peu près comment on peut répondre aux besoins des gens parce que les besoins ne sont pas les mêmes que ceux des gens le reste du temps, il y a donc des moyens pour répondre aux besoins des gens.

Sur l'autre rive, la rive est – je n'aime pas tellement cette notion de rive « droite » et « gauche », et nous ne sommes pas là pour cela -, il y a 23 449 véhicules en pointe et 17 600 véhicules par jour.

Ce sont les comptages du Conseil départemental de 2012, ils ont été suspendus en 2013, 2014, 2015, 2016, 2017.

Il y a une très forte augmentation du report de transit de la rive ouest depuis la rectification de la RD 909, et il n'y a pratiquement pas de transport en commun.

Nous sommes là pour résoudre ces problèmes, nous ne sommes pas d'accord sur les solutions parce qu'elles vont aggraver ces phénomènes et elles ne régleront rien sur la mobilité.

Nous proposons de mettre un terme au monde archaïque - pas le vieux monde -, c'est-à-dire celui des années 1950, avec le chaînon manquant, il n'y avait pas beaucoup d'autoroute, il n'y avait pas beaucoup de voitures, on voulait absolument faire une liaison Genève-Albertville et les stations de Maurienne qui passait le long du lac.

Essayons de retenir les leçons du Docteur SERVETTAZ, que certains d'entre vous ont bien connu, et oublions les vieilles lunes du passé.

Pour moi, le marqueur de cette réunion de concertation, comme dans tous les Grenelle et dans ce type d'exercice décisionnel que l'on pratique dans le monde industriel dont je viens, est qu'à la fin, les décisions qui sont prises et le projet qui est présenté diffèrent de celui qui vous est présenté aujourd'hui, sinon elle n'aura pas servi à grand-chose ou alors nous avons mal lu les études.

Merci Mesdames et Messieurs.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Merci, Monsieur LABASSE.

On vous avait proposé de poser une question éventuellement sur la concertation, pas sur les dossiers que l'on va vous présenter, nous aurons tout le temps du débat. Y a-t-il une question, une réflexion sur la concertation ?

M. Gilles GODET.- Association Age 21 sur le bassin Fier-et-Usses. On parle d'une concertation pour la rive gauche, pour le Plan de Déplacements Urbains, mais pourquoi n'a-t-on pas fait la même chose pour la partie nord-ouest d'Annecy quand on a prévu des deux fois deux voies, des aménagements d'autoroutes ? N'aurions-nous pas pu faire une grande concertation pour toute la mobilité de tout le grand bassin ? Merci.

M. DELEMONTX.- Merci. Monsieur RIGAUT, une réponse ?

M. MONTEIL.- La 1508 et la 3508 sont des dossiers vieux d'une dizaine ou d'une quinzaine d'années, cela ne surprendra personne que j'évoque le même sujet tout à l'heure sur la durée de maturation, on dit que ce sont des vieux dossiers, archaïques, oui, il faut du temps pour mûrir un dossier.

Les deux dossiers de la 1508 et 3508 sont des dossiers très anciens, qui ont figuré pour l'un au contrat de plan, pour l'autre non, ils se sont enchaînés comme on a enchaîné d'autres infrastructures sur le département dans l'agglomération, dans la vallée de l'Arve ou dans le Genevois.

M. DELEMONTX.- Encore une question sur le principe de concertation, je pense que vous êtes là pour rentrer dans le détail.

M. Jean-Marie HUBERT.- C'est le petit document de concertation qui m'intéresse, j'ai besoin de précisions sur certaines choses, pas sur toutes maintenant, je vous rassure, mais au moins une ou deux.

Il est écrit : « *Le porteur de projet présente, lorsque c'est pertinent, un scénario alternatif.* » Je me suis posé la question, que veut dire « *lorsque c'est pertinent* » ? S'il considère que ce n'est pas pertinent, ce n'est pas présenté ?

Plus bas : « *Les participants reconnaissent mutuellement et respectent les expertises réalisées par les porteurs de projet (...), les savoirs des usagers...* », cela veut-il dire qu'il ne faut pas critiquer ?

Qu'est-ce que cela implique concrètement ?

Mme BARTHE.- Je vous remercie de poser cette question, cela me permet de rebondir sur la charte de la participation du public qui a été évoquée par M. LABASSE et qui a été signée sur ma proposition par le Département et par le Grand Anancy. C'est une proposition qui émane du ministère de l'Environnement, pour aller vite, c'est une proposition pour être un outil de dialogue. Il y a une reconnaissance mutuelle de toutes les parties qui permet d'avancer dans la construction d'un dialogue intelligent et respectueux.

Cela veut dire que toutes les paroles sont reconnues comme des paroles expertes au même titre que celle des experts sachant et que, si c'est pertinent, chacune des parties analyse la pertinence de cette question, il peut y avoir des alternatives étudiées et proposées, bien sûr. Si dans le public des alternatives sont proposées, elles seront mises dans le débat, c'est tout à fait normal.

Ce que je veux dire par là, c'est que la charte de la participation du public est un outil qui va me permettre à moi de savoir à tout moment si on est dans le cadre de la concertation ou si on en sort. Cela permet aussi à chacun de rester dans le cadre du débat, dans un échange d'arguments et pas dans un comptage d'opinions pour ou contre. C'est important également.

C'est un outil que l'on utilise régulièrement dans les débats publics, qui n'est rien d'autre que la transcription en langage plus compréhensible des éléments qui figurent par ailleurs dans le Code de l'environnement.

M. DELEMONTX.- Merci, Madame BARTHE. On prend une dernière question et on vous redonnera la parole une fois que l'on aura présenté les deux projets.

M. Bruno CALMELS.- Simple habitant d'Anancy mais habitant au cœur du problème. J'ai entendu parler de la concertation, il y a manifestement des gens ici qui ont

bien préparé cette réunion, qui ont des chiffres, des éléments, je pense que l'ensemble des gens qui sont présents n'ont pas forcément tous ces éléments en-tête.

Pour qu'il y ait une bonne concertation, il y a un élément qui est très important, quand on annonce des chiffres, il faut pouvoir les prouver.

La première personne qui est intervenue nous a indiqué que dans certaines études, il était démontré que si le projet dont on parle aujourd'hui était mis en place, cela aggraverait la circulation, je pense qu'il est très important pour tout le monde de savoir d'où viennent ces chiffres. Il y a deux solutions : soit c'est faux, et il faut qu'on le sache, soit c'est vrai et c'est manifestement un gros problème.

Je pense que c'est un élément majeur pour ne pas avoir un débat biaisé et qui soit uniquement sur de l'idéologie.

M. DELEMONTX.- Une réponse sur la qualité des études. Patrice VIVIER, Christophe VANDEPOORTAELE peuvent peut-être nous rappeler d'où proviennent les études. C'est justement ce que l'on va voir au fil de la réunion, je propose donc que l'on réponde à cette question tout de suite.

Je vous propose que l'on commence par le Plan de Déplacements Urbains avec René DESILLE, Vice-Président du Grand Annecy et Maire de Chavanod, pour déjà nous rappeler ce qu'est un Plan de Déplacements Urbains, c'est normé, que vous pouvez nous présenter pour savoir de quoi l'on parle.

M. DESILLE.- Je l'ai dit tout à l'heure, ce n'est pas un document d'urbanisme, c'est un plan d'objectifs. Les agglomérations sont en obligation d'avoir un Plan de Déplacements Urbains. Pour le Grand Annecy, c'est effectivement ce qui nous arrive.

M. DELEMONTX.- Le Grand Annecy est l'organisme qui est chargé de cela ?

M. DESILLE.- Oui. La Communauté d'Agglomération d'Annecy avait un Plan de Déplacements Urbains qui s'est terminé en 2015, il a fait 2000-2015, l'idée aujourd'hui est de rediscuter, de remettre sur la table un plan qui va nous emmener jusqu'à 2030 à peu près, avec des objectifs nouveaux qui tiennent compte à la fois des modifications de nos populations, de notre cadre de vie et de nos comportements.

M. DELEMONTX.- Un Plan de Déplacements Urbains, c'est une planification. Forcément, on regarde sur le long terme.

M. DESILLE.- Bien sûr, avec une particularité par rapport au précédent plan de déplacements qui est que notre territoire s'est modifié, s'est agrandi, avec des conditions et des demandes de mobilité qui ne sont pas les mêmes dès lors que l'on est dans le cœur urbain ou dans la périphérie urbaine, ou dans les espaces un peu plus isolés de nos communes qui sont plus rurales, par exemple. Cela a nécessité un grand travail de clarification et de voir la manière dont on peut organiser les mobilités entre tous ces territoires.

M. DELEMONTX.- Il y avait une logique à poser la question maintenant puisque cela s'inscrit dans un agrandissement du territoire de cette autorité de mobilité que vous représentez ? Que représente aujourd'hui cet agrandissement de territoire, de quoi parle-t-on ?

M. DESILLE.- Aujourd'hui, ce sont 200 000 habitants sur un territoire qui est vaste, géographiquement on va du sommet des Glières au Pays d'Alby et des rives du lac, en prenant la ville-centre.

M. DELEMONTX.- Combien de déplacements ?

M. DESILLE.- À peu près 700 000 déplacements/jour, ce sont des déplacements relativement courts en moyenne, il y a des personnes qui font 15 kilomètres, d'autres 2 kilomètres, on est à peu près à 4 kilomètres de moyenne.

M. DELEMONTX.- Quelle est l'ambition de ce Plan de Déplacements Urbains ?

M. DESILLE.- Il y a de grandes ambitions, on les verra tout à l'heure peut-être dans un PowerPoint.

M. DELEMONTX.- Que présente-t-on ce soir ?

M. DESILLE.- Nous lançons le Plan de Déplacements Urbains. Vous avez un document qui est consultable et téléchargeable, dans lequel sont répertoriées toutes les actions qui ont déjà été discutées, qui étaient prêtes à être arrêtées avant cette concertation, nous avons déjà beaucoup travaillé sur ce plan, depuis 2016 à peu près, il y a eu beaucoup

de réunions avec beaucoup de participants, les gens se sont bien mobilisés. On a parlé de la mobilité individuelle, de la qualité de l'air, de l'offre de transports en commun bus et des mobilités douces bien évidemment.

M. DELEMONTX.- Qu'est-il ressorti de ces 9 groupes de travail, ces enquêtes et cette concertation ? Il y avait déjà des axes qui avaient été définis.

M. DESILLE.- Sur les orientations dites « stratégiques » par exemple :

- développer un réseau de transport collectif, c'était une forte demande qui a été largement reprise dans nos réunions d'« *Imagine le Grand Annecy* »,
- améliorer le réseau routier, cela fait partie des demandes de tous ceux qui ont besoin d'être sur la route, on pense aux usagers du domicile/travail et des entreprises bien sûr,
- inciter à l'évolution du comportement, c'est une réalité, aujourd'hui les comportements sont différents selon les tranches d'âge, avec des mobilités différentes, des possibilités numériques bien avancées par rapport à ce que nous avions il y a 10 ans,
- les modes doux, c'est un grand sujet, on se rend compte que sur ces 700 000 trajets, si en moyenne ils sont de 4 kilomètres, on peut estimer qu'en favorisant les modes doux, on peut capter des voitures pour les mettre sur les pistes cyclables, il faut les réaliser,
- redéfinir et aménager un espace public apaisé, c'est l'objectif en général,
- garantir la cohérence entre les mobilités et les aménagements, c'est de plus en plus vrai, cela l'était moins puisque chaque collectivité avait son plan de développement, son plan d'urbanisme. Aujourd'hui on va avoir un plan d'urbanisme intercommunal, cela permettra d'avoir quelque chose de plus cohérent en matière de déplacements, d'installation d'activités et d'habitat.

M. DELEMONTX.- Ce sont les 6 orientations stratégiques qui sont proposées et que vous allez mener sur les semaines et les mois à venir.

M. DESILLE.- Oui, avec l'apport de toutes les réflexions sur le sujet.

M. DELEMONTX.- Vous vouliez nous montrer deux cartes.

M. DESILLE.- Il y a une carte très parlante sur laquelle on voit le cœur urbain, la périphérie et les territoires plus diffus, nous allons travailler sur des corridors d'accès sur lesquels nous pourrions renforcer les offres de transport.

M. DELEMONTX.- Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Pour que l'on comprenne bien, nous avons un film de 2 minutes qui résume très bien ce que va couvrir ce Plan de Déplacements Urbains et les 6 orientations stratégiques. Je vous propose de regarder tout de suite ce film.

UN INTERVENANT.- (*hors micro*) Une question à Madame Isabelle BARTHE, avez-vous noté qu'il n'y a pas eu de réponse ou que la réponse a été esquivée concernant les chiffres qui ont été avancés ?

Mme BARTHE.- Une précision, vous avez raison, chaque fois qu'il y a une question ou une opinion qui est avancée, il faut bien évidemment qu'elle soit étayée par un argument.

J'ai bien entendu que M. CALMELS demande des explications, ces explications vous seront données à la fois par le porteur de projet et elles pourront obtenir une réponse sur la lecture qui en a été faite par le Grenelle. Vous avez raison, c'est tout à fait cela le débat d'idées.

M. DELEMONTX.- On va maintenant présenter ce film qui résume en 2 minutes ce Plan de Déplacements Urbains, ensuite on passe à la Liaison Ouest du Lac d'Annecy et nous aurons tout le temps du débat, nous avons encore du temps à passer ensemble.

(Projection vidéo).

M. DELEMONTX.- Vous avez bien noté qu'il y a 3 réunions qui sont communes, nous allons parler de LOLA et du Plan de Déplacements Urbains, et il y a également 4 soirées qui vous sont proposées, toujours dans ce cadre de concertation, pour parler spécifiquement et uniquement du Plan de Déplacements Urbains. Mais quoi qu'il en soit, dans le débat tout à l'heure, nous pourrions revenir sur ce sujet.

Je propose que l'on rentre en détail sur le deuxième sujet, Liaison Ouest du Lac d'Annecy, Christian MONTEIL et Jean-Luc RIGAUT vont présenter en détail ce projet.

Je vous propose que l'on commence avec Christian MONTEIL pour parler d'un projet dont on parle depuis 50 ans, il y a eu des débuts de concertation, il y a eu une première concertation qui portait sur un projet de BHNS seul, c'était il y a quelques années.

M. MONTEIL.- Je ne sais pas si on en parle depuis 50 ans, je peux vous dire qu'au Conseil départemental, on en parle au moins depuis 30 ans, que l'on a créé un syndicat mixte d'études pour imaginer les solutions.

Je pense que nous sommes à peu près tous d'accord sur l'hypothèse que le trafic est insupportable, que les heures d'attente ne peuvent pas être supportées encore longtemps et qu'il faut trouver une solution.

Nous les avons recherchées, à une époque, un Bus à haut niveau de service uniquement, nous nous sommes rendu compte qu'il allait être victime des problèmes d'engorgement.

Nous avons étudié une deuxième solution, la solution du tunnel, qui ne fonctionnait pas si on n'avait pas du transport collectif. Nous avons même étudié un dispositif qui s'appelait « Navibus », des navettes sur le lac d'Annecy. C'est le Département qui a financé ces études, nous pouvons vous les communiquer, il y a déjà 7 ou 8 ans. Lorsque nous avons fait rouler toutes ces idées, consulté, nous avons considéré que la meilleure formule était de vous présenter le projet global de Bus à Haut Niveau de Service, de tunnel sous le Semnoz, de nouvelles voiries urbaines pour se raccorder au secteur de la Croisée à Seynod. C'est l'objet de la séance de ce soir, qui va vous être présenté dans les détails, dans les chiffres, tout va vous être dit.

Je confirme qu'il y a un vrai sujet sur la fréquentation, il y a un sujet également très important sur les délais d'attente dans les files d'attente, cela nous attend, dans quelques minutes nous allons trouver ces chiffres, pas de problème.

M. DELEMONTX.- Merci, Christian MONTEIL.

Jean-Luc RIGAUT, un mot sur ces études de projet de tunnel sous le Semnoz qui ont été conduites depuis plus de 20 ans.

M. RIGAUT.- Cela fait un long moment, Christian MONTEIL l'a dit et finalement, nous n'avons pas abouti parce qu'il n'y avait jamais de solution satisfaisante : il y a eu la version « tout routier » avec deux fois deux voies, c'était à exclure, la version « rien du tout », on voyait que c'était compliqué aussi. Il y a eu surtout un déclic des élus du mandat précédent qui a été de dire que l'on ferait quelque chose dès lors que l'on aura su maîtriser l'urbanisation des bords du lac. C'est déterminant.

C'est un outil qui s'appelle le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui traite de la capacité et des évolutions en matière d'aménagement et d'urbanisation de l'ensemble de la cluse du lac, jusqu'à Faverges, et qui a défini de limiter l'urbanisation des bords du lac et de repenser l'organisation des plans locaux d'urbanisme.

Cela permettait aussi de dire qu'il fallait améliorer la qualité de vie de chacun, terminer le contournement d'Annecy pour la partie la plus urbaine - c'est une des rares villes importantes en France où il n'y a pas de contournement complet pour éviter l'hypercentre, cela passe dans Annecy du fait du Semnoz et du lac -, c'est cette équation qui nous a permis aujourd'hui de réfléchir et de résoudre autrement.

Le territoire de l'agglomération s'est agrandi, il y a la même vision et la même cohérence en matière d'aménagement urbain qui se fait sur les deux rives, il est opportun aujourd'hui de pouvoir maîtriser l'ensemble du dispositif et l'équation logement, limitation de la construction, maîtrise des espaces verts, maîtrise des espaces agricoles, maîtrise des espaces naturels et besoins de mobilité pour fluidifier l'ensemble. C'est bien cette équation globale.

On reviendra après sur les chiffres, je répondrai à Monsieur plus tard dans la soirée quand on sera bien avancé.

Pourquoi une solution est meilleure qu'une autre ? Parce qu'il y a également dans cet ensemble une équation qui est de la responsabilité des élus, c'est la supportabilité financière de l'ensemble du projet et la capacité à ce que tout fonctionne à des coûts acceptables parce que finalement, ce sont les contributions publiques qui sont au rendez-vous, ou pas.

M. DELEMONTE.- Un mot sur le projet de BHNS Annecy/Faverges seulement, lui aussi a montré des limites.

M. RIGAUT.- C'est technique, on va utiliser beaucoup ce terme, « Bus à haut niveau de service », à ne pas confondre avec « voie réservée pour les bus ». La voie réservée pour les bus, c'est comme rue Vaugelas, rue Sommeiller, il n'y a que les bus, les taxis et vélos qui y circulent. Le Bus à haut niveau de service, c'est le service qui compte, c'est-à-dire sur un parcours donné, Annecy-Faverges, cela se fera en 35-40 minutes, temps garanti, fréquence garantie, un bus toutes les demi-heures, toutes les heures en fonction du trafic et correspondances ainsi induites parce que le temps est garanti, on peut faire du maillage et des temps de correspondance.

C'est une manière de faire du transport en commun avec des bus ou des cars quand c'est un peu plus loin, comme un maillage se ferait avec le métro mais justement à des coûts plus supportables parce qu'on n'a pas la taille du métro, voire du tramway ; je rêve d'un tramway ! Mais on dira pourquoi il faut commencer par les bus avant d'arriver à cela.

M. DELEMONTX.- Christian MONTEIL, quels sont les effets attendus pour le département de ce projet, les objectifs du Département pour le territoire ?

M. MONTEIL.- Le Département et l'Agglomération, il est important de le rappeler, ont enfin trouvé le moyen de travailler ensemble sur ce dispositif qui est à la fois un dispositif d'infrastructures, de réflexion sur le développement du transport urbain et le développement du transport à haut niveau de service. Il a fallu du temps, confronter nos capacités financières, confronter les observations que l'on peut avoir au niveau du Département qui gère 3 000 kilomètres de routes départementales, et au niveau de l'Agglomération du Grand Annecy.

C'est pourquoi nous avons proposé ces deux solutions qui sont indissociables et qui nous permettent de gagner du temps, et là où il y aura de la circulation supplémentaire, de gagner toujours du temps. Il faut que l'on puisse rentrer dans ce détail d'explication.

Cette infrastructure routière qui va vous permettre d'utiliser ce Bus à haut niveau de service doit nous permettre d'aller plus vite lorsque nous sommes dans le bus que lorsque nous sommes dans sa propre voiture. C'est imaginé sur plus de 10 kilomètres, sur les 12 ou 13 kilomètres concernés, plus de 10 kilomètres seront en site propre. Sur ces kilomètres, vous irez plus vite dans le bus que vous n'allez aujourd'hui avec votre voiture, c'est une évidence.

Mais pour conserver la force et la puissance de ce gain de temps, qui peut être parfois presque divisé par deux, il nous faut la solution du tunnel qui est complète et qui vient se rejoindre sur le secteur de Seynod - je salue la maire déléguée Françoise CAMUSSO – et là, la concertation doit nous aider aussi et surtout à trouver une option à prendre entre les différentes possibilités techniques de raccordement entre la sortie du tunnel et le secteur de la Croisée.

M. DELEMONTX.- Jean-Luc RIGAUT, on continue à rentrer dans le détail, on va avancer tout à l'heure avec Denis DUVERNAY mais pour que l'on comprenne bien, quelques chiffres qui représentent l'impact en 2030 avec le projet.

M. RIGAUT.- Avec le projet, c'est, comme l'a dit Christian MONTEIL, l'amélioration et la fluidité du trafic, ce n'est pas de l'augmentation induite de trafic, c'est parce que nous maîtrisons l'urbanisation, ce n'est pas non plus encourager le transit pour aller dans les vallées alpines de ceux qui viendraient de la Suisse, c'est améliorer les transports locaux, c'est pour cela qu'il est financé par les seules finances locales du

Département et de l'Agglomération d'Annecy, sinon il y aurait des financements régionaux, voire nationaux.

Les chiffres, c'est moins de 20 000 véhicules/jour sous l'ouvrage tunnel, mais un usage des bus renforcé sur cette voie adaptée et donc fluidifiée sur le bord du lac pour compenser et faire du report modal tel que nous le souhaitons, c'est en gros le trafic aux Marquisats divisé par 2 en heure de pointe, c'est baisser de 30 % également l'usage sur l'avenue du Crêt du Maure et redonner de la fluidité dans la partie la plus urbaine d'Annecy pour les différents modes, c'est l'amélioration de la qualité de l'air qui va avec, et c'est surtout aussi baisser l'usage sur la rive est du lac.

On parle peu de la rive est du lac, aujourd'hui, elle est saturée, j'entendais quelqu'un dire que c'est une rive où il n'y a pas de transport en commun. Il y en a, mais aujourd'hui ils sont dans la circulation et donc, ils ne sont plus pertinents.

C'est une rive où le Département avec le syndicat du lac fait le bouclage cyclable, il est important d'avoir ce mode doux qui peut être utilisé. On ne peut pas faire de voie réservée en plus. C'est une rive où il faut qu'il y ait un flux global de circulation qui soit faible et qu'il n'y ait plus de transit, que ce ne soit que de la desserte locale pour que l'on puisse mettre du transport en commun qui redevient pertinent.

Et pour éviter le transit qui se fait aujourd'hui par effet de report, il faut redonner un axe capacitaire pour les voitures, de manière à avoir un axe aménagé tunnel plus voie d'accès pour avaler ces 20 000 véhicules/jour, qui sont à peine plus qu'aujourd'hui, il n'y a pas une grosse augmentation, il ne faut pas dire que demain on construit une autoroute.

Devant la mairie d'Annecy, il passe 28 000 véhicules/jour à peu près, bien plus que ce qu'il y aura sur le projet. Il faut se remettre cela en tête.

M. DELEMONTX.- Un mot de chacun sur la concertation, ce que vous en attendez.

M. MONTEIL.- On brûle d'impatience que les questions sortent de la salle, donc il faut vite conclure et donner la parole à la salle.

M. DELEMONTX.- On continue sur le projet, le plan a été bien modifié. Un mot sur les coûts du projet, est-ce que c'est le moment d'en parler, Christian MONTEIL ?

M. MONTEIL.- Oui, on va le faire. J'évoquais l'accord que nous avons trouvé pour ce financement, qui est en fait le bouclage sud, c'est du bouclage de l'agglomération

d'Annecy dont on parle, et peu d'agglomérations de cette importance sont en panne comme nous le sommes aujourd'hui d'une façon ou d'une autre, cela nous plaît ou pas, c'est quand même la réalité.

Cette réalité va coûter 300 à 320 millions, une partie financée pas le Département de Haute-Savoie, c'est l'accord que les élus ont trouvé, 150, 160, 170 millions d'euros, une autre partie cofinancée par le Département et par l'Agglomération, le Bus à haut niveau de service, une soixantaine de millions d'euros, et une partie financée par le Grand Annecy, c'est le raccordement de la Croisée jusqu'à l'entrée du tunnel avec trois options - la concertation va nous aider -, des options plus ou moins sécurisées, c'est le sujet qui va vous être présenté, sur lequel on attend des réponses de votre part.

M. DELEMONTX.- Merci. Je vous propose que l'on puisse vous en parler en détail, on va vous montrer comment est construit ce projet, avec Denis DUVERNAY qui est vice-président aux Infrastructures, Mobilité et Bâtiments au niveau du Département.

Tout d'abord, quelques chiffres, un constat.

M. DUVERNAY.- Des chiffres ont été donnés ce soir. Il est important de revenir à l'objectif : décongestionner la rive ouest. Pour cela, on s'appuie sur les résultats du SCoT du bassin annécien.

D'ici 2030, il est prévu 24 000 logements supplémentaires, ce qui générera 66 000 déplacements journaliers supplémentaires. Il faut en tenir compte et faire en sorte que les projets que l'on va mettre en place soient suffisamment ambitieux pour faire face à cette augmentation.

Jean-Luc RIGAUT a évoqué des chiffres et les passages au niveau de certains secteurs. On oublie souvent de dire que l'augmentation du trafic que l'on va générer sur Saint-Jorioz n'est pas induite par le tunnel, c'est un report de la rive est sur la rive ouest qui va se faire.

Que va-t-il se passer en 2030 dans une commune comme Talloires ? On va passer de 11 200 véhicules/jour à 5 600 véhicules/jour. Ce qui veut bien dire que demain, sur la rive est, nous allons avoir une très forte diminution de la circulation.

Toutefois, il ne faut pas se baser uniquement sur les problèmes de trafic, ce qui est important et qui a été dit par les intervenants précédents, c'est le gain que l'on va avoir sur ce trajet. Les chiffres qui ont été évoqués avec Ambition 2030 font que l'on sera capable de gagner 20 minutes entre Saint-Jorioz et Annecy. C'est un trajet qui fait 12,5 kilomètres de long, sur ces 12,5 kilomètres de long, 11 kilomètres seront en site propre, le bus sera prioritaire, une voie lui sera dédiée et ainsi, ce projet sera peut-être évolutif.

Dès lors que l'on a un site propre, rien n'empêche demain, après-demain, dans quelques années, d'y mettre des rails pour faire circuler un tramway, parce que nous aurons anticipé cela.

M. DELEMONTX.- On peut présenter plus en détail le tracé de ce Bus à haut niveau de service, René DESILLE.

M. DESILLE.- Très rapidement parce que le sujet n'est pas tellement de savoir qu'il y aura un bus toutes les 10 minutes aux heures de pointe et que l'on mettra 35 minutes de Faverges à Annecy. Comme l'a dit Denis, le bus va être prioritaire par rapport à la voiture, y compris dans la traversée des giratoires. Vous avez vu ce qui se fait par exemple au giratoire d'Epagny, on sait traverser un giratoire, on arrête les véhicules qui tournent et on laisse passer le bus en central, c'est une nouveauté mais cela fonctionne très bien pour les bus.

M. DELEMONTX.- Avançons. On parle du tunnel, mais quand on parle du tunnel, on parle aussi de la voirie urbaine qui va être induite et qui est indissociable, Denis DUVERNAY, donc un tunnel et bien sûr une voirie qui va être à la sortie de ce tunnel.

M. DUVERNAY.- Le tunnel fait partie des trois éléments qui composent ce projet :

- [une Nouvelle Voie Urbaine](#) qui part du giratoire de la Croisée et qui va jusqu'à la carrière de Vovray,
- [le tunnel](#), un tunnel de 2 920 mètres de long, qui sera monotube, avec 2 voies et une voie centrale de sécurisation.

M. DELEMONTX.- Gratuit ou payant ?

M. DUVERNAY.- Ce tunnel sera gratuit, contrairement à ce qu'a dit une étude autrefois où il avait été évoqué la possibilité de faire un tunnel dans le prolongement de l'autoroute avec AREA. Non, on précise bien que ce tunnel sera gratuit. Il va déboucher vers l'ancien hôtel Riant Port, qui n'existe plus, c'est vers le Mc Do pour être plus précis.

- [le BHNS](#) qui va jusqu'à Duingt, jusqu'à Faverges et même Val de Chaise parce qu'on a voulu le faire aller jusqu'à ce secteur.

M. DELEMONTX.- Pour être complet, on va présenter ces trois scénarios de nouvelles voies urbaines. On est côté Annecy du Semnoz.

M. DUVERNAY.- Trois scénarios pour la NVU.

✓ 1^{er} scénario : [tranchée ouverte et couverte](#)

Sur 1,9 kilomètre de long, on aura à la fois des parties couvertes, notamment une qui le sera dans tous les scénarios, c'est le giratoire de la Croisée, puis vers le secteur de Barral qui est fortement urbanisé, nous aurons des tranchées couvertes quand c'est en alternatif, et des tranchées ouvertes.

Cela permet une meilleure fluidité du service et de faire fonctionner les galeries commerciales qui existent de chaque côté.

✓ 2^{ème} scénario : [tranchée couverte](#)

C'est le coût le plus important mais le plus intéressant, pour la population en termes de nuisances sonores, on évite le bruit pour les habitants de Barral notamment, et on peut utiliser le dessus de la tranchée pour y faire des modes doux et un certain nombre de véhicules qui vont traverser cette zone de Vovray.

✓ 3^{ème} scénario : [le boulevard urbain](#)

C'est une deux fois deux voies de la tranchée couverte de la Croisée jusqu'à la carrière de Vovray, c'est-à-dire à l'entrée du tunnel. Tout sera à niveau. En revanche, cela génère des nuisances sonores, des giratoires et il est plus compliqué d'accéder aux zones commerciales ou industrielles qui longent ce tracé.

Ce tracé de voie urbaine serait le moins cher. Mais c'est l'objectif de cette concertation, écouter les gens pour savoir quel type d'aménagement ils vont solliciter dans cette nouvelle voirie urbaine.

M. DELEMONTX.- Donc trois scénarios, sur le site Internet spécialement dédié, on peut voir en détail ces trois propositions qui sont faites.

Si on se projette, quels sont les effets induits de ce projet ? Quel impact cela aura et quelle sera la situation si c'est réalisé ?

M. DUVERNAY.- Nous comptons faire passer 19 000 véhicules/jour dans ce tunnel, cela correspond à peu près à 1 000 véhicules par heure en heure de pointe. Ce qui va permettre de diviser le trafic notamment aux Marquisats de 50 % et au niveau des Trésums de 35 %. Compte tenu de la fluidité, cela va également faire baisser le trafic sur la rive est du lac entre 50 et 15 % en fonction du lieu où l'on se trouve.

Ce tunnel va fluidifier et désengorger la partie des Marquisats, c'est la partie la plus proche du lac, la plus polluante et lorsqu'il se produit un accident, comme c'est arrivé précédemment, la totalité de la ville d'Annecy est bloquée.

M. DELEMONTX.- Nous y reviendrons avec vous.

Quel est l'impact environnemental de ce projet, Jean-Luc RIGAUT ? C'est une question que vous vouliez aborder.

M. RIGAUT.- C'est majeur, évidemment, tout le monde a le souci de l'environnement, de la santé, de la qualité de l'air et de tous ces sujets.

Si je fais une parenthèse opportuniste, on voit le niveau du lac actuel, qui peut dire qu'il ne faut pas faire attention à l'environnement ? Cela ne remet pas en question la qualité de l'eau du lac mais il y a une forte conscience collective qu'il faut changer de comportement. Nous pouvons tous agir pour cela, je renvoie au PDU et à l'évolution des modes.

Il y aura toujours des voitures avec l'évolution de la mobilité et les besoins de mobilité sur notre agglomération, elles seront demain électriques, à l'hydrogène..., mais nous aurons toujours besoin d'espace pour les faire circuler compte tenu de l'organisation un peu diffuse de notre territoire. Nous allons concentrer le long du lac, regrouper et faire monter dans le bus le maximum de personnes, mais les zones diffuses auront besoin de mobilité individuelle, on le sait très bien.

Nous avons demandé à ATMO (l'association Air Rhône-Alpes Auvergne), qui suit les indices de qualité de l'air et qui fait les mesures, de faire une étude sur l'impact du projet et la manière dont les choses seront rendues.

Je ne sais pas si des restitutions seront faites mais pour ceux qui sont intéressés par ce sujet, dans le cadre du débat, il y aura des ateliers spécialisés avec des experts, des gens qui manient les chiffres. Et je reviens à la réponse à Monsieur, nous avons tous envie d'avoir les mêmes bases, nous n'avons pas envie de casser le thermomètre pour faire semblant de savoir si tout va bien ou pas. Ce n'est plus le sujet, c'est un débat qui a pu avoir lieu, les évolutions de trafic, depuis 2002, nous en avons parlé, il a fallu réactualiser les comptages routiers, réactualiser les procédures.

La ville d'Annecy à elle seule accueille 1 500 habitants de plus par an, et chacun se déplace 2 fois ou 2 fois et demie plus qu'avant, il faut que toutes ces personnes se déplacent plutôt à pied, en vélo ou en bus mais elles se déplaceront encore en mode individuel. C'est bien cette équation qu'il faut résoudre.

Il y a des ateliers spécialisés sur les évolutions de trafic et de comportement, l'insertion et les perspectives d'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement, c'est

la bonne occasion d'avoir un débat lié à ce projet LOLA et, à travers le Plan de Déplacements Urbains, de prendre cette question à bras-le-corps collectivement. Je renvoie au collectif Grenelle qui attend cela et nous aussi.

M. DELEMONTX.- Il va être temps très rapidement de passer au débat. Nous allons quand même, pour bien avoir en tête ce dont nous parlons, regarder un film, il résume ce qui a été dit.

(Projection d'une vidéo).

M. DELEMONTX.- Je propose que l'on regarde les deux calendriers de mise en œuvre, le calendrier pour la Liaison Ouest du Lac d'Annecy, les temps forts et les dates, que vous retrouvez dans tous les documents qui vous sont remis, et le calendrier du Plan de Déplacements Urbains fin janvier 2019.

Pour le Plan de Déplacements Urbains, tous les détails figurent dans votre dossier : la concertation, l'avant-projet, l'enquête publique qui va se dérouler ensuite car nous ne sommes qu'à une première étape.

Je vous propose maintenant que l'on passe aux échanges. Présentez-vous quand vous prenez la parole puisque tout est enregistré, il y a une sténotypiste, tout va venir alimenter la concertation. Nous sommes avec Mme BARTHE, garante, pour la durée de ce débat.

Nous allons parler de la Liaison Ouest du Lac d'Annecy, on sait que les débats existent, nous sommes là pour en discuter, et l'association du Grenelle de la Qualité de l'Air et des Transports a demandé, dans le cadre de cette concertation, de pouvoir intervenir après la présentation des maîtres d'ouvrage, vous pourrez le faire dans toutes les réunions publiques qui ont été annoncées.

Monsieur LABASSE, je vous laisse tout de suite la parole.

M. LABASSE.- Je vais en même temps répondre à une question qui a été posée tout à l'heure.

J'ai présenté dans l'état des lieux des graphiques des comptages permanents du Conseil général 74 à l'époque pour vous montrer qu'il y a des écarts de trafic entre les jours de pointe et les jours moyens, qui sont de 6 000 plus 200 du côté de la rive ouest, et de 6 000 moins 200 du côté de la rive est. Cela montre bien qu'il y a du trafic de transit.

Notre vice-président M. DUVERNAY a indiqué tout à l'heure qu'un projet de tunnel avait été proposé par l'AREA, on voit bien que ces gens-là ne se sont pas intéressés au

trafic urbain mais beaucoup plus au trafic de transit. C'est une façon de répondre, les besoins du transit ne sont pas les besoins des habitants.

J'ai montré aussi tout à l'heure qu'il y avait dans les fréquentations le trafic par heure sur la rive ouest, à Sévrier, 900 véhicules d'écart entre les heures de pointe et la moyenne journalière, cela veut bien dire qu'il y a des trafics notamment pendulaires ou école.

La réponse à ces besoins n'est pas la même que la réponse à des besoins de : je prends ma voiture pour aller faire des courses et ramener un aspirateur, je ne peux pas le faire sur mon vélo, en bus ce n'est pas forcément évident. En revanche, pour le trafic pendulaire, il y a des solutions.

Ce que l'on vous propose dans le scénario alternatif au Grenelle, c'est justement de répondre aux différents besoins de mobilité des gens et, en plus, ces besoins sont différents pour nous-mêmes. C'est-à-dire que l'on a des besoins multiples : quand je vais prendre un TGV pour aller à Paris, je n'ai pas besoin de ma voiture si j'ai un transport en commun ; quand je veux aller me balader ou que j'ai un peu de temps, que je n'ai pas besoin de mettre une cravate – cela m'arrive aussi –, je suis très content de prendre un vélo ; quand il pleut, que j'ai une réunion et que je dois mettre une cravate, je prends ma voiture, ou si je vais faire des courses à Epagny, je prends ma voiture.

Si on identifie ces besoins et on peut le faire, on a des réponses différentes.

Je voudrais que l'on envoie la *slide*, j'ai été interpellé tout à l'heure sur la notion de trafic induit par le tunnel. Voilà les chiffres que vous pouvez trouver dans l'étude. BG du 4 octobre 2018, c'est l'effet du projet sur le trafic routier journalier : le trafic sans projet sur Sévrier-Saint-Jorioz : 18 000, le trafic avec projet : 24 400, donc le trafic induit par le projet est plus 36 %. Ce n'est pas une invention, c'est dans l'étude BG pages 65 et 74. Vous avez la même chose pour Saint-Jorioz-Doussard, c'est plus 44 %.

Si je lis mal, je suis complètement d'accord pour qu'on en parle, on est là pour créer de l'intelligence collective, on a peut-être tous mal lu au Grenelle mais c'est ce que l'on a lu. Peut-être que l'étude n'est pas bonne, qu'on nous le dise.

La même chose sur les heures de pointe.

Le Département ou la C2A à l'époque a fait 3 études.

La première s'appelle TTK, ce sont des Allemands, Karlsruhe, elle date de 2012, c'était une étude multimodale, il y avait des scénarios alternatifs, il y avait un TCSP guidé, c'est-à-dire un genre de tramway à fil, guidé, cela ne prend pas de place, et il n'y avait pas de tunnel ou il y avait des tunnels avec un BHNS. Et il y a des écarts.

La deuxième étude a été faite par SYSTRA TRANSITEC, filiale SNCF RATP, ce ne sont pas des rigolos non plus, ils nous disent qu'il y a une augmentation considérable du trafic avec le tunnel dans les scénarios avec ou sans tunnel.

La troisième est l'étude BG Conseils, elle a été réactualisée au mois d'octobre de cette année, ce sont ces chiffres.

Vous trouvez tous les chiffres des études sur le site du Grenelle.

Mme BARTHE.- Monsieur LABASSE, une des règles du débat public est que la parole circule.

La parole a été demandée officiellement par le collectif Grenelle, c'est la raison pour laquelle j'ai demandé que ce dispositif soit possible ce soir. Évidemment, toutes les personnes qui souhaiteraient présenter, comme le fait le collectif Grenelle ce soir, des vues, des arguments de manière un peu structurée, peuvent faire la demande, il y a mon adresse mail sur le site Internet de la concertation, c'est possible. Il n'y a pas une faveur qui est faite au collectif Grenelle, c'est le principe du débat, toute personne peut s'exprimer.

Des personnes ont travaillé en amont et ont demandé à s'exprimer, il est normal qu'un temps de parole leur soit donné. On va demander simplement, Monsieur LABASSE, que vous alliez plus vite pour qu'un débat s'installe avec la salle.

M. LABASSE.- On fait remarquer simplement que dans la même étude BG, je ne sais pas quand le phasage de la solution préconisée sera abouti, la promotion de la voiture sera mise en place, on nous dit en tout cas dans cette étude qu'il y aura 137 jours de saturation du tunnel en 2030. Il y a bien quelque chose qui va se passer.

La deuxième *slide* est celle du report modal. Ce qui est fondamental, c'est passer d'un mode à l'autre en fonction de ses besoins. On peut lire dans la plaquette de présentation : « *Le projet permettrait une hausse de la fréquentation des TC en rive ouest d'environ 25 % par rapport à la situation sans projet.* » Ce n'est pas exact. Le chiffre exact du report modal, vous le trouvez à la page 55 de l'étude BG Conseils, est entre 0,5 % à 0,9 %, c'est-à-dire des automobilistes qui prendraient un BHNS, pas 25 %.

Je suis désolé, j'ai été un peu long mais cela fait 4 ans qu'on y travaille.

Voici l'étude TTK dont je parlais, elle nous montrait qu'avec un TCSP guidé, celui que M. RIGAUT appelle de ses vœux, le tramway, il y a un report modal entre 24 et 26 %, c'est-à-dire des gens qui sont en voiture qui prendrait ce TCSP guidé. On est beaucoup mieux que 0,5 à 0,9 %.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Merci, Monsieur LABASSE. Qui demande la parole ?

MAITRE Pierre-Gilles.- Je suis un habitant d'Annecy qui emprunte le trajet de la rive ouest deux fois par jour aller et retour.

Sur le principe de la concertation publique, je suis d'accord pour dire qu'effectivement, c'est de la multitude des avis que naît la bonne décision, mais je crains quand même que la seule concertation publique et l'avis du préfet ne soient pas suffisants pour être certain que toute la population du bassin est d'accord avec le projet. Je pense qu'il faudrait peut-être un référendum de la population sur ce projet parce que c'est un gros projet, avec des finances importantes.

Par ailleurs, si je regarde les délais, cela va nous mener à 10 ans. D'ici 10 ans, on sait très bien les progrès qui seront faits en matière de déplacements, on nous parle maintenant de véhicules autonomes, qu'il faudra sans doute partager, on voit aujourd'hui le partage avec BlaBlaCar, on va devoir sans doute davantage se déplacer collectivement, l'économie va beaucoup évoluer dans les 10 prochaines années dû au réchauffement climatique, les transports en commun se développent également. Je suis d'accord pour qu'il y ait une amélioration du transport en commun sur la rive ouest.

M. DELEMONTX.- Avez-vous une question ?

MAITRE Pierre-Gilles.- S'il fallait un tunnel, on a parlé de l'engorgement à partir des Marquisats, je pense qu'il y a une option de tunnel qui n'a peut-être pas été réfléchi, c'est celle qui consiste à faire un tunnel à partir de Beau Rivage, qui traverse le massif et qui rejoint à hauteur de la déchetterie, là où il y a la voie ferrée.

M. DELEMONTX.- Votre réaction est enregistrée.

M. RIGAUT.- Je propose de ne pas forcément réagir et répondre à chaque fois.

Des études avaient montré que le tunnel ultracourt n'était pas le plus pertinent, il y en a qui proposaient un tunnel ultra-long pour aller pratiquement au-delà de Duingt. Il y a un modèle économique entre le trop court ou le trop long, on est là sur le médian.

M. DELEMONTX.- Une autre question ?

Mme Marie-Hélène DUPERRIER.- Je suis née à Annecy, j'ai vécu à Annecy, je l'ai vue s'améliorer, s'embellir et là je la vois s'enlaidir de plus en plus, elle pue, l'odeur de pollution sur Annecy est abominable.

Vous voulez déplacer le problème de l'engorgement des Marquisats au niveau de Vovray. Le soir, le matin, l'avenue Zanaroli est complètement engorgée, il y a un trafic énorme, c'est un trafic qui va du côté de la Savoie, pour éviter de passer par la voie centrale de Géant, il passe par Vovray. Si l'on rajoute le trafic qui va aller du côté de Sévrier, Saint-Jorioz, ce sera abominable.

De plus, cette zone de Vovray est une zone Seveso. Avez-vous pensé vraiment faire ce tunnel si proche de cette zone Seveso et de ses citernes qui sont là-bas ? S'il y a un problème industriel, comme cela s'est déjà produit en France, avec les conséquences qu'il y a eu, pensez-vous qu'il soit très raisonnable de faire ce projet là-bas ?

Il y a un autre projet qui n'a pas été vraiment nommé, ce sont les projets par câble, faire passer des cabines par un moyen suspendu, il n'y aura plus de problèmes de neige, de circulation, on peut faire cela au-dessus des voies existantes, je pense qu'il y aurait un moindre coût et un moindre impact.

(Applaudissements.)

UN INTERVENANT.- Je voudrais intervenir sur le projet qui date de plus de 50 ans maintenant, le fameux tunnel long. En 1967, il s'agissait de la déviation de la nationale 508 dont un tunnel mais on parlait de la déviation, les Ponts et Chaussées à l'époque avaient prévu de faire ce tunnel long au départ de Vieugy, exactement à l'échangeur de Chaux-Balmont aujourd'hui, et qui aboutirait sur les hauts de Saint-Jorioz. Par l'intermédiaire de la commune de Saint-Jorioz, les Ponts et Chaussées nous avaient demandé de bloquer les terrains, dont nous sommes toujours propriétaires, sur les hauts de Saint-Jorioz si ce projet se réalisait. C'est pour dire que ce projet avait été vraiment étudié, ce n'est pas du roman, en 1967, il y a 51 ans.

Ma question est la suivante : ce projet ne pourrait-il pas faire partie d'une alternative ? A-t-il été étudié par le Département qui a repris le projet depuis 30 ans ?

M. DELEMONTX.- Merci beaucoup. On note donc, tunnel court, tunnel long, on va pouvoir répondre sur ces deux questions.

M. Claude MAURIANGE.- Cela fait 40 ans que j'habite à Sévrier, dans la conférence de presse de M. Christian MONTEIL, je m'étais battu pour que l'on réutilise le tunnel de La Puya, l'ancien tunnel ferroviaire qui ne fait que 1,9 kilomètre, on m'avait toujours dit : « Tu racontes des conneries, ce tunnel est en mauvais état, on ne pourra jamais

le remettre en route... » Finalement, une étude a été faite, il est en parfait état, on peut l'utiliser facilement etc.

Et brutalement, ce projet a été abandonné au profit du tunnel et de faire passer le transport en commun par le tunnel.

Je voudrais vous rappeler simplement qu'en 1999, il y a eu 39 morts sous le tunnel du Mont-Blanc, qui est un tunnel monotube. La législation européenne a évolué dans ce sens que la Directive 2004/54/CE précise qu'il est interdit de faire des tunnels de plus de 500 mètres de long et si la circulation attendue est supérieure à 10 000 véhicules/jour. Or vous annoncez 19 000 véhicules/jour, on tombe dans ce cas.

L'ancienne nationale, la route départementale, est toujours une route à grande circulation, elle fait partie du réseau européen, à ce titre, elle tombe sous la Directive européenne.

Je voudrais savoir ce que vous comptez faire à ce sujet.

M. DELEMONTX.- Merci beaucoup. Encore une question sur le tunnel, puis on va y répondre.

Mme Jocelyne GALLARD.- Tout le monde me connaît.

On en a parlé, il y a une solution pour désengorger Annecy, tout le monde le sait, c'est prouvé, plus de gens monteraient dans les bus, ce sont les bus gratuits. Vous déplacez le problème ailleurs mais cela va être autant le bazar qu'actuellement. Il faut faire les bus gratuits.

M. DELEMONTX.- C'est bien noté. On fait une réponse sur ces différentes questions, tunnel court, tunnel long, le tunnel de La Puya et les bus gratuits.

M. RIGAUT.- Sur les bus, je vais me concentrer sur ce volet, en répondant également à Madame, c'est le Plan de Déplacements Urbains qui le prévoit, nous prévoyons trois lignes de bus dits « à haut niveau de service » :

- la ligne le long du lac qui fera une boucle, elle ira sur l'autre rive, avec des améliorations, au moins jusqu'à Talloires en première étape,
- une autre ligne très structurante entre Cap Périaz, le haut de Seynod, il y a déjà un parc-relais, qui n'est pas suffisamment utilisé, une ligne hyperstructurante qui ira jusqu'aux Glaisins,

- la ligne est-ouest renforcée Epagny-gare pour rejoindre la croix de BHNS et une liaison sur l'hôpital.

Ce sera un renforcement très marqué, donc du report modal attendu, pour répondre à votre question du trafic important sur le secteur Zanaroli. Les débats vont avoir lieu au sein de l'Agglomération très prochainement pour mettre en place ce projet court terme.

Voilà la cartographie, ce sont les lignes rouges qui renforceront le transport, avec chaque fois des parcs-relais et des parkings pour faire un transfert modal. C'est prévu globalement, y compris sur les rives du lac.

Vous avez évoqué la question du câble, pourquoi pas ? Il y a une association avec laquelle nous avons eu pas mal d'échanges sur Sillingy, sur la desserte Sillingy-Annecy par câble.

C'est une vraie difficulté, tout le monde fait du ski ou en a fait, c'est bien pour aller d'un point A à un point B, éventuellement avec une gare intermédiaire, mais quand vous voulez commencer à faire du transport en commun avec des montées et des descentes, il faut monter sur les pylônes, il faut des gares en l'air, je ne parle même pas de l'insertion dans l'environnement, tous les citoyens réclament que l'on enlève les pylônes pour qu'Annecy soit plus belle, cela repose cette question, cela repose les questions en zone urbanisée du survol des habitations, un câble est à 30 ou 40 mètres au-dessus des habitations, s'il y a un incendie, il ne faut pas que la cabine tombe etc. C'est très complexe dans un milieu urbain de faire de la desserte avec des arrêts réguliers et d'avoir une capacité suffisante. Je ne parle même pas de prix.

Quand on réfléchit à l'usage du câble, ce sera étudié, est-ce le meilleur mode, le mieux adapté pour le cas présent ? Je n'en suis pas certain. Cela mérite d'être creusé dans l'atelier *ad hoc*, il serait bien que vous puissiez y aller, Madame, pour échanger avec les experts.

Sur la gratuité, il y a toujours quelqu'un qui paye, il paraît basique de le dire, mais si ce n'est pas l'usager, ce sont les citoyens. Sur l'agglomération d'Annecy, nous, les élus, pensons que c'est mieux que l'usager paie une quote-part.

Globalement sur le réseau de la Sibra, qui est plutôt bien exploité, la billetterie représente 28 % du prix global du transport, le reste, ce sont les contributions publiques notamment par la contribution financière par les entreprises. C'est un petit tiers qui est payé par l'usager, cela représente 6 millions d'euros de recettes, si cela devait être gratuit, ce sont 6 millions de contributions publiques en plus. C'est une première raison économique.

La deuxième raison, nous sommes tous attachés à des tarifs particuliers pour les jeunes, les anciens, les seniors, ceux qui ont moins de moyens etc., si c'est gratuit, comment se fait la tarification sociale ? Il n'y a pas plus inéquitable que la gratuité dans les transports en commun.

M. DELEMONTX.- Sur les tunnels, tunnel court, tunnel long ?

Mme Jocelyne GALLARD.- (*Hors micro*)

M. VIVIER.- Tunnel long, tunnel court, ce sont des sujets connus, dont nous avons repris à notre charge les études, nous les avons consultés.

D'abord, sur la question du trafic à l'intérieur du tunnel, Monsieur, vous parliez de 10 000 véhicules par jour, c'est par sens, ce qui explique que l'on a une capacité avec un tunnel monotube de 20 000 véhicules par jour, mais la vraie limitation, c'est 1 000 véhicules par heure et par sens.

Sur le tunnel long, aujourd'hui cela ne répondrait pas aux besoins. On parle souvent du trafic de transit, c'est moins de 20 % du trafic total. Les tunnels longs avaient pour objectif, à l'époque où l'État pilotait ces études, de créer un nouvel accès vers Albertville et d'offrir un itinéraire alternatif à l'autoroute qui passe aujourd'hui par Chambéry.

Ce n'est plus du tout le projet, le projet n'est vraiment pas d'induire du trafic, contrairement à ce qui est dit. Le projet tel qu'il est présenté n'induit pas de trafic. Il y a des reports avec des augmentations, on a déjà parlé, mais on n'induit pas de trafic.

Il fallait ensuite prolonger les tunnels longs par des encorbellements, des routes en corniche..., au-dessus du lac ce n'est vraiment plus d'actualité, la loi Littoral ne nous permettrait pas de faire cela et c'est très bien.

Sur le tunnel court, c'est aussi quelque chose que l'on a beaucoup regardé. Vous savez sans doute que c'est un ancien tunnel ferroviaire, il n'est pas au gabarit routier, même s'il est en bon état, comme vous le signalez, pour faire passer les voitures, il est inadapté parce que son gabarit nécessite d'être réalésé, c'est plus compliqué de réaléséer un tunnel comme celui-là qu'un tunnel neuf, il faut mettre tous les équipements. Et il ne vous aura pas échappé que les accès de part et d'autre sont plutôt difficiles.

Dernier point sur lequel je peux répondre très rapidement, l'installation Seveso a bien été identifiée, il y a des protections spécifiques qui sont prévues dans le projet.

M. DELEMONTX.- Nous allons donner la parole à d'autres personnes.

Mme Hélène MATHURIN.- Je suis habitante d'Annecy. Une question très simple, pourquoi ne pas utiliser des navettes électriques sur le lac d'Annecy comme on le fait sur la Seine à Paris ?

M. DELEMONTX.- On va vous répondre. Cela alimente le débat.

Mme Hélène MATHURIN.- Vous parliez tout à l'heure, Monsieur le Maire, de changer les comportements, je suis tout à fait d'accord. En revanche, je pense qu'il est important que ce soit incité et accompagné par la commune, par les élus et par vous, Monsieur le Maire, et pour cela, pourquoi ne pas proposer des parkings de covoiturage, des aides pour acheter un vélo électrique pour les personnes à mobilité réduite, d'autres alternatives qu'un gros tunnel dans une belle montagne ?

M. MONTEIL.- Je reviens un instant sur Navibus, vous n'étiez peut-être pas arrivée, Madame, j'expliquais il y a un peu plus d'une heure que le Département il y a une petite dizaine d'années a lancé une étude pour trouver une desserte lacustre. L'étude a été faite il y a une dizaine d'années en considérant que le petit lac ne pouvait pas être concerné pour des questions d'environnement, et dans la partie grand lac, c'est une hypothèse qui reste sérieuse.

En revanche, la technologie de l'électrique n'était pas développée comme elle l'est aujourd'hui, elle le sera peut-être demain avec l'hydrogène, c'est un vrai sujet, mais ce n'est pas un sujet qui nous permettra de traiter la totalité du problème. Il y a des questions d'infrastructures à terre qu'il faudra imaginer, mais ce n'est pas impossible non plus.

C'est une bonne question, on la conserve dans nos archives, c'est un vrai sujet.

Mme Martine DEROIDE.- J'habite à Sévrier, au Brouillet, c'est presque à la sortie de Sévrier, côté lac, vers le rond-point.

Il ne faut pas raconter d'histoires aux gens, nous avons bien compris que le tunnel court va fluidifier la partie des Marquisats et peut-être la rive est, mais ne va pas du tout fluidifier la partie entre Riant Port et le bout du lac. Il est dommage de faire un projet à moitié, qui ne va pas solutionner les problèmes. Il n'y a que le tunnel long qui sortirait au bout du lac qui réglerait le problème.

Il faut libérer la rive, libérer la voie pour les riverains, la vie devient vraiment difficile sur cette route. Il ne faut pas raconter d'histoires aux gens.

M. DELEMONTX.- Merci. Il est clair qu'on ne pourra pas répondre à toutes les questions. On avait prévu 2 heures de débat, jusqu'à 21 heures mais nous allons aller au-delà. Quoi qu'il en soit, on ne pourra pas donner la parole à tout le monde.

M. Bruno D'HALLUIN.- Je suis aux Amis de la Terre en Haute-Savoie. On a vu qu'il y aurait une augmentation de trafic très importante sur la rive gauche entre Sévrier et Doussard, entre 36 et 44 % de voitures supplémentaires, cela veut dire autant de pollution supplémentaire par rapport à une situation sans projet sur la rive gauche du lac.

Je voudrais surtout dire un mot sur le climat. C'est le grand absent du dossier de concertation, je n'ai rien pas trouvé sur l'impact climatique du projet. En ces temps d'urgence climatique, demander aux citoyens de donner un avis sur un projet sans avoir aucune idée de son impact sur le climat est compliqué.

Cet impact climat doit être fait en rapport avec les objectifs français et européens de diminution de gaz à effet de serre. Les objectifs européens sont de diminuer de 40 % les gaz à effet de serre d'ici 2030, les objectifs français sont de diviser par 4 d'ici 2050. Ce projet est-il dans les clous par rapport aux engagements français et européens de diminution des gaz à effet de serre ?

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Merci pour cette question.

UN INTERVENANT.- Une première question très courte suivie d'une remarque très courte également.

J'ai entendu nos élus évoquer très rapidement des possibilités d'alternative, ainsi que le porte-parole de l'association Grenelle qui regroupe plusieurs associations, je connais le coût qui a été présenté par M. MONTEIL concernant le projet, qui s'élève à 320, 350 millions d'euros sur un temps relativement court, peut-être que le tunnel était à revoir, c'est la possibilité d'un tramway ou d'un pendulaire, j'aimerais savoir quel serait le coût financier puisqu'on s'inscrit dans du temps long. Comme l'a très bien dit le rapporteur de l'association Grenelle, il faut répondre aux besoins des Annéciens et des habitants du Grand Annecy.

Ma remarque concerne Mme BARTHE, qui est la garante, qui a évoqué dans son propos la possibilité pour les citoyens d'avoir un pouvoir décisionnel. En l'occurrence, je m'interroge sur ce pouvoir dont vous nous avez parlé puisque pour l'instant, il semble que les citoyens vont se prononcer pour ou contre le projet qui nous est proposé par les élus.

Ce que j'aimerais, c'est que l'on puisse travailler sur ces alternatives et en connaître le coût financier.

M. DELEMONTX.- On va répondre tout de suite.

M. RIGAUT.- Il y a deux choses majeures sur le climat, vous avez complètement raison, cela joue sur la santé publique, il faut que l'on aille au bout de cette démarche et sur les améliorations.

Il y a le projet LOLA mais l'essentiel est le Plan de Déplacements Urbains et ses perspectives, qui répondra à nos attentes climatiques avec tous les transferts de mode, parce que le climat est global.

Vous citez une augmentation de trafic d'une rive, mais c'est avec la baisse équivalente de la rive d'en face, c'est la même chose, ce sont des effets report, cela fait le même niveau de pollution sur l'ensemble de la cluse du lac, c'est bien de cela dont il s'agit.

L'Agglomération avec le Département, nous sommes engagés à travers les Plans Climat Énergie Air territoriaux, à travers l'ensemble des données, sur la diminution de nos émissions polluantes de toutes les manières, pour l'habitation, les transports etc., avec un usage accru du transport en commun, des vélos etc. C'est le Plan de Déplacements Urbains qui répond à ces engagements. Le projet lui-même y contribuera avec le transfert modal du fait d'un bon usage du bus et du bus à haut niveau de service.

On y reviendra après, les ateliers spécifiques viendront nourrir la réflexion, on ne peut pas aller dans des débats d'experts qui deviennent très compliqués.

Une donnée ou deux sur le tramway. Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, je rêve du tramway, depuis longtemps, on avait même parlé à l'époque d'un tram-train pour utiliser la voie ferrée unique notamment vers le nord et d'un tracé le long du lac, surtout là où il y a davantage d'usage, vers le sud, sur la plaine de Chaux-Balmont etc. On avance doucement.

Sur le nord, c'est l'arrivée du CEVA en 2019, avec les gros travaux qui se terminent, la liaison Genève-Annemasse-Annecy avec un train toutes les demi-heures, des arrêts à Pringy, à Saint-Martin, à Groisy, avec un usage du train au même prix que le ticket de bus, on y travaille avec la Région et les TER, on va complètement repenser l'usage du train, c'est le début du premier tram-train.

Le tramway sur la rive du lac, peut-être un jour mais pas tout de suite. Pourquoi ? Deux données clés.

La première, pour qu'un tramway soit viable, il faut qu'il transporte au moins 20 000 voyageurs par jour. C'est vérifié.

La deuxième, qui est essentielle, pour qu'un tramway fonctionne avec suffisamment de gens dedans, il faut au moins 300 logements à l'hectare pour avoir la zone d'attractivité d'un tramway, au-delà il y a du report modal ou du transit, on prend d'abord sa voiture et un autre mode ensuite.

Ce sont les clés pour faire fonctionner un tramway.

Sur la rive du lac, globalement il y a 15 000 habitants, l'ancienne communauté de communes, j'en rajoute autant pour Faverges, on a 20 à 25 000 habitants en tout. Il faudrait que les 20 à 25 000 se présentent en même temps pour aller dans le tramway. On sait bien qu'il y en a la moitié qui se déplace par jour, le taux de mobilité est déjà important.

Le bus à haut niveau de service répond pleinement au besoin mais un tramway, de manière objective, ce n'est pas possible. Un tramway, c'est pour aller de zones denses et urbaines à zones denses et urbaines.

Certaines disent que Besançon en a un, bien sûr, c'est génial ! Besançon c'est une vallée, la ville-centre et la zone d'activité économique et industrielle 5 kilomètres plus loin, et un tramway unique qui fait des allers et retours. Cela pourrait être nous à petite échelle, la ville-centre avec Epagny, la zone commerciale. Mais ce n'est même pas assez dense, il vaut mieux travailler sur un bus à haut niveau de service.

Voilà les études qui nous ont conduits à vous proposer cela, mais c'est à mettre au débat et à la réflexion.

M. DELEMONTX.- On va donner la parole à Mme BARTHE, qui a été questionnée directement.

Mme BARTHE.- C'est un point très important que vous avez soulevé, Monsieur. Donc précisons les choses.

Une concertation, un débat public, c'est ce que l'on appelle la démocratie participative, le public a le droit à participer au processus de décision. C'est très important.

Le projet vous a été présenté tout à l'heure, les élus qui sont enthousiastes pour défendre leur projet parlent au futur conditionnel. En réalité, ils devraient parler au conditionnel parce que la concertation est un temps où le projet est posé et la décision de poursuivre ou non le projet, avec éventuellement, s'il est poursuivi, des améliorations, des modifications, un phasage qui n'est peut-être pas celui qui est proposé aujourd'hui, ne peut être prise qu'à l'issue de la concertation, du bilan qui sera dressé par la garante et des enseignements qu'eux-mêmes vont tirer de la concertation. C'est là tout le sens de cette participation du public.

La démocratie participative est là pour enrichir et solidifier la décision qui appartient bien à la démocratie représentative. On ne met pas les deux en opposition, la démocratie participative est là pour enrichir et mieux qualifier la décision qui appartient bien aux élus qui ont vocation à prendre les décisions ultérieurement.

Le projet est bien évidemment totalement ouvert et totalement sur la table aujourd'hui, il y a énormément de questions qui sont posées et comme l'a dit Monsieur, on ne pourra pas tout évacuer en une seule réunion, il y aura plusieurs réunions publiques, des

ateliers plus précis sur des points techniques et il y a toute la contribution que vous allez fournir sur le site Internet. C'est de la matière qui va nourrir la réflexion des élus sur la poursuite ou non du projet et sur éventuellement, si le projet se poursuit, des modifications, des améliorations, un phasage etc.

M. DELEMONTX.- Je rajouterai que vous êtes joignable directement, vous avez une adresse qui vous est attribuée, qui est portée dans les différents dossiers.

Mme BARTHE.- J'ai déjà reçu des contributions sur cette adresse mail dédiée, bien évidemment je répondrai à tous. Il y a des contributions qui me sont envoyées à moi, qui en réalité devraient être portées sur le site Internet du projet, il y a un forum qui doit être ouvert à partir d'aujourd'hui.

Mon rôle est vraiment de répondre aux questions qui concernent le dispositif de concertation. Je ne suis pas là pour prendre position sur le fond du projet.

Mme Marjorie VANIER.- J'habite à Doussard. J'ai regardé les chiffres, les scénarios avec ou sans projet, j'ai fait un petit calcul avec ma calculatrice parce que je ne suis pas très forte en maths, effectivement il n'y a pas de trafic induit, on retrouve bien le même chiffre avec ou sans projet, c'est juste du trafic déplacé à Saint-Jorioz ou ailleurs. Il n'y a pas de trafic réduit non plus.

C'est conforté par l'étude environnementale qui dit : « *Le projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy, sans impact sur la qualité de l'air globale.* »

Ma question est la suivante : le trafic ne changeant pas avec et sans projet, qui prend le bus ? Si des gens prennent le bus, pour moi il y a moins de gens qui prennent la voiture.

Et est-ce que ce n'est pas dommage de mettre 350 millions dans un projet qui ne permet pas de réduire la prise de la voiture alors que tout le monde s'accorde, à tous les niveaux, gouvernementaux, société civile, scientifiques, associations, pour dire qu'il y a urgence et qu'il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre et nos pollutions ?

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- La question a été posée sur la qualité de l'air.

M. RIGAUT.- Je suis heureux que l'on applaudisse ce type de question, c'est une de nos préoccupations majeures. La concertation, c'est aussi un instant d'écoute et de partage de données. Après chacun juge.

Nous sommes de plus en plus nombreux sur notre bassin de vie et notre agglomération. Ceux qui ont suivi *Imagine le Grand Annecy en 2050*, sachez que sur notre agglomération, le territoire dont on parle, en 2050, c'est plus 40 000 personnes qui seront accueillies, on ne va pas mettre des frontières et des barrières à la ville, plusieurs d'entre nous sont arrivés depuis quelques années sur notre territoire pour y vivre, y travailler, par choix, et cela va continuer, avec une augmentation démographique de 1,5 % par an, plus le besoin constant d'augmentation du nombre de déplacements. Regardez les constats aujourd'hui : un citoyen se déplace 3,49 fois par jour sur notre territoire en moyenne. Faites l'addition des deux.

Ce projet est juste pour réguler les augmentations de trafic et l'objectif du Plan de Déplacements Urbains - vous allez dire que c'est un objectif, nous ne sommes pas très ambitieux -, c'est simplement maintenir la part modale de la voiture à son niveau d'aujourd'hui, essayer de la baisser mais en tout cas la maintenir à son niveau actuel, et toute l'augmentation des déplacements des 40 000 habitants plus les besoins de mobilité qui croissent, les faire à vélo, en transport en commun.

Sur un territoire en hyperdéveloppement - prenez conscience que nous sommes dans les territoires les plus dynamiques de France, ce n'est pas le sujet de ce soir, mais parce que nous avons toutes les données pour cela -, notre urgence collective est bien de régler la question de la mobilité et de prendre conscience que ce projet qui est présenté est déjà une belle ambition, c'est de l'investissement public pour continuer à bien vivre demain comme aujourd'hui.

Que voulez-vous ? Juste continuer à bien vivre ensemble sur notre territoire. C'est cela l'enjeu, je voulais juste le redire.

Mme Marjorie VANIER.- Je n'ai peut-être pas très compris mais on compare bien dans le document une situation à horizon 2030 dans les deux cas, dans les deux cas il y a la croissance démographique, et dans les deux cas il y a la même qualité de l'air.

M. DELEMONTX.- Oui parce que si j'ai bien compris, on a réussi à ne pas impacter avec la croissance démographique, à ne pas faire plus de circulation, je pense avoir compris cela.

Mme Marjorie VANIER.- Il y a une situation 2030 sans projet avec 61 000, et une situation 2030 avec projet avec le même trafic. C'est avec le même nombre de personnes autour du lac.

M. DELEMONTX.- C'est le moment d'être précis.

M. MONTEIL.- J'ai cru comprendre effectivement que le trafic est maintenu, ce sont des reports, et que les autres personnes sont dans le bus, c'est cela la différence.

M. DELEMONTX.- Ce qui explique qu'il n'y a pas d'augmentation.

UNE INTERVENANTE.- Si j'ai bien compris, la route entre les Marquisats et Sevrier, qui borde le lac, ne sera pas exclusivement réservée aux bus. J'ai du mal à comprendre comment on peut inciter les gens à prendre davantage le bus s'il y a deux fois plus de facilités à emprunter sa voiture avec le tunnel plus la route.

(Applaudissements.)

M. Jean-Claude HANON.- Je suis de Doussard. Quand on regarde le planning, vous avez toujours annoncé 2030 la fin du projet. Que fait-on d'ici 2030 ? Une dame parlait de Saint-Jorioz, à Saint-Jorioz le soir ou le matin il y a au minimum un à deux kilomètres de bouchons de chaque côté. Quand fait-on sauter le verrou de Saint-Jorioz et quand fait-on au moins une déviation ou quand supprime-t-on ce feu qui permettra d'avoir une meilleure fluidité en attendant 2030 ?

Les bus sont pris dans les bouchons. Moi aussi je prends le bus, j'essaie de ne pas prendre ma voiture, mais quand je me rends compte que dans le bus je mets autant de temps qu'avec ma voiture, je suis plus confortable dans ma voiture que dans le bus.

Autre problème, quand regarderez-vous le tarif et un tarif incitatif pour prendre le bus ? Doussard-Annecy, 3,50 euros. Pour un jeune, un retraité, ce n'est pas gênant, je peux me le permettre, mais pour des jeunes qui travaillent à Annecy, 3,50 euros quatre fois par jour, c'est le prix d'un repas, c'est la réflexion qu'ils me font quand je les prends en stop et qu'ils ne prennent pas le bus.

Si vous voulez mettre les gens dans le bus, d'ici 2030, on peut faire quelque chose, on peut améliorer la situation sur Saint-Jorioz et on peut inciter les gens à prendre le bus en travaillant sur les tarifs.

Merci.

(Applaudissements.)

M. Michel MOREL.- *(Seynod)* Je souhaiterais que la concertation s'exprime sur l'un des trois scénarios proposés.

Tout d'abord, le tunnel, oui, je préfère voir les poids lourds de 30 tonnes dans le tunnel qu'aux Marquisats.

Ensuite, cela fait trente ans que les habitants de Faverges attendent de ne plus être enclavés, sinistrés économiquement à cause des embouteillages.

Enfin, il ne faut pas occulter que les études du SCoT sur les évolutions démographiques prévoient 24 000 logements supplémentaires d'ici 2030.

Sur le plan de la sécurité, il me semble que le projet LOLA et le Plan de Déplacements Urbains vont sécuriser l'accès au personnel de secours sur cette voie en cas d'accident, ce qui est aujourd'hui inaccessible.

M. ? .- je suis de Meythet. Les plages sont surfréquentées, quand il fait beau le Semnoz est surfréquenté, j'étais au plateau des Glières, il était surfréquenté ce week-end, La Clusaz est surfréquentée, une heure et demie pour y aller si on part à 7 heures le matin pour aller faire du ski.

Pourquoi veut-on encore que des gens arrivent sur le territoire ? Si vous posez la question à 9 personnes sur 10, elles vous répondront pourquoi encore attirer des gens sur le territoire ? Pourquoi continuer à construire de grands immeubles ? Pourquoi continuer à construire des grands commerces où les gens sont payés au SMIC, ils n'arrivent pas à se loger, ils n'arrivent pas à vivre, ils sont là et ils ont besoin d'être logés.

Quelles sont vos possibilités pour réduire l'arrivée des gens dans le département ? Est-ce que ce ne serait pas cela la vraie solution ?

M. Clément VICHERY.- Je suis chauffeur de car sur la ligne 51-52, c'est pour cela que je tenais à être là ce soir et à donner mon avis.

Par rapport aux tarifs, je rappelle que 1,50 euro l'aller et 3,50 euros l'aller depuis Faverges comprend derrière une heure de bus Sibra gratuite. Si on prend l'aller et retour directement au départ de Faverges, cela fait 7 euros mais les bus de la Sibra sont gratuits toute la journée. Je pense qu'il y a un gros manque de communication sur ce sujet.

Sur le fait que l'on soit bloqué dans les bouchons à Saint-Jorioz, je suis d'accord. Auparavant, c'était une trois voies. Il y a deux gros points noirs sur cette ligne 51 : Saint- Jorioz le soir en retournant vers Faverges, et Sévrier entre le rond-point du Brouillet et le rond-point qui descend du col de Leschaux le matin en venant vers Annecy. Il y a largement la place à Saint-Jorioz, cela demanderait juste un coup de peinture, la chaussée existe déjà, cela nous ferait gagner 20 minutes, et dans l'autre sens, si on faisait un couloir de bus au milieu, cela ferait gagner 20 minutes très rapidement et à moindres frais.

M. DELEMONTX.- Il est temps que l'on réponde un peu. Nous avons la chance d'avoir un pompier, la question sécurité est aussi à aborder.

M. DUVERNAY.- Sur les deux bouchons, Sévrier et Saint-Jorioz, vous avez raison de les évoquer.

Je parlerai de Saint-Jorioz, nous avons un projet également qui a été initié par la collectivité pour tenir compte du projet du passage du BHNS ultérieurement. Cela veut dire que les feux dont vous parlez vont bientôt disparaître pour faire place à un giratoire avec la commune qui a fait des sens de circulation à l'intérieur de son territoire. Le cœur de Saint-Jorioz va être revu.

Par ailleurs, vous parlez d'une déviation, il y a un terrain qui appartenait autrefois à l'État, que la commune est en train de s'approprier, nous avons négocié ensemble pour faire en sorte que nous puissions bénéficier du foncier pour faire une déviation.

Les deux sujets sont à l'ordre du jour sur le cœur de Saint-Jorioz.

Sur Sévrier également, M. le Maire est en train de réaménager son cœur de village avec un certain nombre de giratoires, une fluidification au cœur de Sévrier et déjà, par anticipation, le fait de pouvoir faire passer le BHNS au cœur de son village.

Les travaux devraient démarrer autant pour Saint-Jorioz que pour Sévrier début 2019.

Voilà ce que je peux vous apporter comme information précisément sur ces deux dossiers.

M. DELEMONTX.- Merci. Nous avons une personne des services de secours, pouvez-vous donner rapidement une indication sur la notion de sécurité et des embouteillages ?

M. Philippe CHAPPET.- Du SDIS de la Haute-Savoie. Concernant l'accès des secours sur la rive gauche du lac, il est clair qu'on subit la circulation. Quand on nous annonce des gains de temps pour le trafic, la circulation des voitures, nos ambulances devraient pouvoir en bénéficier.

Le gain sera sur l'accès sur les lieux du secours et l'impact majeur, d'après ce qui nous est présenté, sera essentiellement sur l'accès vers les centres hospitaliers, nos transports se font tous vers Annecy, et pour le retour nos véhicules sont dans le flot de circulation. Donc le gain sera conséquent.

M. DELEMONTX.- Merci de ce témoignage.

M. Gilles GODET.- Association Age 21. Un rectificatif sur ce qu'a dit M. RIGAUT concernant le transport par câble, j'ai lancé avec mon association l'idée du transport par câble en 2008, cela s'appelait le projet Fil.

Aujourd'hui, vous nous dites que ce n'est pas possible si ce n'est d'un point A à un point B, éventuellement avec une gare intermédiaire. Ce n'est pas tout à fait juste puisque Genève est actuellement sur un projet de 8 stations qui partiraient de Cointrin jusqu'à Bardonnex, et peut-être même jusqu'à Vitam'Parc avec une neuvième station. Il est donc tout à fait plausible de faire plus de stations.

De plus, les fabricants de câbles sont des entreprises de Rhône-Alpes, il vaut mieux essayer de les soutenir que médire sur ce qu'elles fabriquent.

M. DELEMONTX.- Merci de cette précision.

M. André VALIBUS.- Je suis président d'une association qui défend l'environnement et les pêcheurs à la ligne. J'ai déjà dit ce que coûte actuellement une heure d'embouteillage, si vous multipliez par 50 000 personnes et si on compte l'essence, la pollution, à 50 euros par personne, on obtient le chiffre faramineux de trois quarts d'un milliard d'euros par an. Vous pouvez vérifier quand vous voulez, ce n'est pas difficile, 50 000 multipliés par 50 et multipliés par 300, cela fait ce chiffre-là.

Tel qu'il est, d'après le Grenelle de l'Environnement, le projet est sous-dimensionné. Je regarde les deux, je ne suis pas un grand expert, il est sous-dimensionné. Ce que je sais, c'est que pour des projets de tunnel, c'est toujours multiplié par 2. Je voudrais savoir si ce sont des chiffres fermes et définitifs, cela m'étonnerait fort.

Le financement est basé sur l'augmentation de la population, les rivières c'est mon problème, s'il y a 40 000 personnes en plus sur l'agglomération annécienne, le Fier ne supportera pas l'augmentation des effluents de la station d'épuration qui n'épure jamais à 100 %, ce n'est pas possible pour le moment.

M. DELEMONTX.- On est sur un autre débat.

M. André VALIBUS.- Il y a un autre moyen pour financer, ce serait un emprunt participatif. Cela a été fait pour le tunnel sous la Manche, les petits actionnaires ont mangé leurs mises mais maintenant c'est une grande usine à gaz pour des gens qui en profitent.

Plutôt que dépenser 3 000 euros par an juste pour l'essence et les frais de voiture, on ne parle pas du reste, je pense que les gens seraient prêts à mettre la main à la poche pour participer à un emprunt. Merci.

M. DELEMONTX.- Un emprunt participatif.

M. Philippe DUPRE.- Je suis habitant d'Annecy mais je travaille sur Saint-Jorioz et sur Annecy.

C'est un point technique. Concernant le tunnel au niveau de Riant Port, comment va se faire l'entrée au tunnel, est-ce que ce sera un giratoire ou pas ? Auquel cas on reporte le problème des Marquisats.

Saint-Jorioz sera toujours la même galère, avec encore plus de gens parce que l'urbanisation va augmenter énormément sur cette rive du lac, on va avoir exactement les mêmes problèmes pour les riverains de Duingt, Saint-Jorioz et Faverges.

Quelles sont les solutions ? Mais je ne crois pas qu'il y ait de solution miracle, sinon on l'aurait trouvée, nos élus sont assez intelligents pour cela.

M. DELEMONTX.- Que fait-on avec Saint-Jorioz ?

M. Philippe DUPRE.- Surtout dans la mesure où l'on va densifier le centre-ville. Où va passer la déviation ? Va-t-elle rester dans le centre de Saint-Jorioz ? Auquel cas, ce sont d'autant plus de voitures et de pollution pour nos enfants qui sont dans les écoles aux alentours et pour le cadre de vie de ce tranquille village.

M. DUVERNAY.- La sortie du tunnel avec la 1508 se fait par un giratoire, en effet, vers le McDonald's vous aurez un giratoire pour que tout le monde puisse s'insérer sur la 1508. Quand on a calculé les 20 minutes de gain pour Saint-Jorioz-Annecy, on a tenu compte du fait que l'on avait un giratoire sur la 1508 à la sortie du tunnel. Cela a été calculé.

Sur Saint-Jorioz, il y a deux giratoires, un à la place du feu et un autre qui se fera un peu plus loin, là où il y a un marchand de fruits et légumes l'été, donc deux giratoires qui vont fluidifier, avec la rue qui descend vers le lac qui sera en sens unique, et la déviation, c'est le foncier en direction de Duingt sur la droite, en contrebas du village, les anciens terrains qui appartenaient à l'État.

Cela longe la piste cyclable mais ce n'est pas sur la piste cyclable.

M. Philippe DUPRE.- *(Hors micro.)*

M. BULOT.- Je suis habitant d'Annecy. Deux questions sur les lignes à haut niveau de service, en admettant qu'elles soient valables. Ils se sont aperçu dans les grandes agglomérations qu'il fallait que le bus en question soit tout le temps sur sa propre voie. Est-ce quelque chose que vous avez envisagé ?

On a parlé de la qualité de l'air, ces bus fonctionneront-ils soit à l'électricité, soit à une énergie propre ? Sinon on rajoute du CO2.

M. DELEMONTX.- Merci.

M. Laurent MARY.- J'habite sur la rive est, je travaille sur Annecy.

Au cours du débat ce soir, j'entends beaucoup parler de climat, d'environnement, alors que dans la présentation qui nous a été faite, on a beaucoup parlé de fluidité du trafic, il y a déjà une petite incompatibilité entre les deux sujets.

Dans la charte, il est dit que le porteur de projet devait présenter, lorsque c'était pertinent, un scénario alternatif. Comme l'a précisé M. le Maire, le report modal est l'élément clé, y a-t-il un projet alternatif pour augmenter ce report modal ?

Dans les éléments qui ont été présentés ici, on a vu que c'était 0,9 %, 1 % de report modal, sachant qu'on va mettre 300 millions d'un côté dans un tunnel pour 1 000 voitures, de l'autre côté on parle d'un BHNS avec, aux heures de pointe, un véhicule toutes les 10 minutes, 6 véhicules par heure à comparer aux 1 000 véhicules de l'autre côté, comment améliorer ce report modal et ce BHNS ?

M. DELEMONTX.- Merci. On note les questions.

On peut répondre sur le report modal.

M. DESILLE.- Le report modal est très important dans les discussions du Plan de Déplacements Urbains notamment, c'est là que l'on va gagner nos GES, il y a un accroissement de véhicules dans tous les cas compte tenu de l'accroissement de population. Il faut compenser cet accroissement et si possible gagner. Et pour cela, il faudra inciter le report modal.

Il y a plusieurs formules, les vélos sont de plus en plus à la mode, il faut travailler sur les pistes cyclables, il faut travailler après sur le covoiturage, c'est important, on peut gagner beaucoup en matière de GES sur le covoiturage, des applications se mettent en place qui seront sans doute plus pertinentes. Il y a le comportement individuel, c'est très important, le comportement des personnes qui ont entre 25 et 40 ans aujourd'hui n'est pas

le même que celui des seniors, ceux-là sont prêts à changer de comportement. Je pense que c'est gagnant.

M. DELEMONTX.- On prend encore deux questions.

Madame LOMBARD.- Les Amis de la Terre. Je voudrais revenir sur la charmante vidéo sur le Plan de Déplacements Urbains, l'élément essentiel du projet LOLA et du Plan de Déplacements Urbains, ce sont des projets routiers, il y en a pour 400 millions d'euros, et tout démontre qu'il n'est pas possible avec ces projets de diminuer les GES et les polluants.

Sur la concertation, vous marquez que le projet de liaison ouest est sans impact sur la qualité de l'air globale, nous aimerions avoir les éléments qui permettent de dire cela.

Par ailleurs, dans le Plan de Déplacements Urbains, il y a non seulement le tunnel mais il y a deux autres projets routiers d'envergure, l'élargissement à 4 voies de la RD 3508, nous n'avons aucun élément d'étude environnementale sur l'ensemble de ces projets.

Nous demandons de faire une analyse des effets cumulés de ces projets en continu qui, de toute façon, vont créer un transit qui va traverser l'agglomération annécienne et pour l'instant, il n'y a aucun élément lisible sur cette évaluation environnementale.

Je conteste totalement le fait que dans le projet de concertation qui est présenté au public, on ne donne pas d'éléments suffisants pour que le public puisse appréhender ceci.

Le trafic de transit supplémentaire qui va traverser l'ensemble du bassin annécien et la réalisation vont plomber l'utilisation des transports en commun.

Nous demandons avec les associations de réfléchir à cette deuxième stratégie qui pourrait être sans les projets routiers, puisqu'il y a toute une offre ferroviaire et il y a, comme on le voit développer dans d'autres villes, toute une stratégie de transport en commun qui évite de refaire des routes en agglomération.

M. DELEMONTX.- Merci, Madame. Encore une question.

Je vous rappelle que nous sommes à la première réunion, il y en aura d'autres, la concertation dure jusqu'au 31 décembre, nous aurons d'autres occasions de se voir.

Mme Dominique TALIN.- Je suis élue à Sévrier. J'ai cru comprendre que ce soir il s'agissait d'une concertation et d'un débat, je voudrais un peu rééquilibrer le débat

dans le sens où on a entendu énormément parler les gens opposés au projet et peu de gens qui soutiennent le projet.

Je pense que dans cette salle, il y a un certain nombre de personnes qui croient en ce tunnel parce qu'on en a besoin sur la rive, qui croient que le BHNS est une solution, j'aimerais bien être la voix de ces gens-là.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Vous l'avez été.

Mme Dominique TALIN.- Une dernière chose, on a beaucoup parlé de la qualité de l'air, c'est un vrai problème, rassurez-vous, quand on est dans les embouteillages pendant une heure et quart à 10 km/h, on pollue beaucoup plus que si on prenait un tunnel à 30 km/h.

M. DELEMONTX.- Merci, Madame.

On se donne rendez-vous à la prochaine réunion. Le débat a duré pratiquement 2 heures et demie, c'est très long, nous sommes obligés d'en finir là.

Merci de votre patience, merci à tous !

(La réunion est close à 21 h 23.)