



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Concertation publique

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

Sevrier, lundi 19 novembre 2018

**haute
savoie**
le Département

**Grand
Annecy**
AGGLOMÉRATION

Animateur : **M. Serge DELEMONTX**

M. DELEMONTX.- Je vous propose que nous commençons notre réunion de concertation. C'est une concertation qui a débuté le 17 octobre à Annecy, qui va se poursuivre jusqu'à 31 décembre, nous en sommes à notre troisième réunion publique ici, à Sevrier.

Le principe est de faire une présentation en introduction sur le projet de Liaison Ouest Lac d'Annecy et du Plan de Déplacements Urbains, nous allons prendre le moins de temps possible pour vous laisser le plus de temps pour vous exprimer, 20 à 25 minutes en introduction pour apporter des informations. Elles ne sont pas exhaustives, les réponses aux questions que vous poserez seront l'occasion de revenir en détail avec, pour parler du projet :

- les deux Présidents des deux entités porteuses :
 - **Christian MONTEIL** pour le Département
 - **Jean-Luc RIGAUT** pour le Grand Annecy
- deux Directeurs Généraux Adjointes des deux structures :
 - **Patrice VIVIER**
 - **Christophe VANDEPOORTAELE**
- les vice-présidents :
 - **René DESILLE**
 - **Denis DUVERNAY**
- le cabinet d'études **ITER** qui a réalisé les différentes études et monté les dossiers.

Comme nous sommes à Sevrier, je vous propose que nous donnions la parole à Jacques REY, le maire de Sevrier.

M. Jacques REY.- Bonsoir à tous, je savais que Sevrier était une ville accueillante, cela se confirme quand je vois le nombre de personnes qui nous ont rejoints ce soir. J'imagine que le sujet est suffisamment important pour que vous vous sentiez tous concernés.

Sachez que nous, commune de Sevrier, comme tous mes collègues de la rive Ouest, sommes très concernés par ce projet et nous vous apporterons peut-être en fin de soirée notre position officielle.

Je laisse la parole aux grands élus qui sont derrière moi et à Mme BARTHE, qui est la maîtresse de cette concertation.

Merci beaucoup, bonne soirée à tous !

M. DELEMONTX.- Madame BARTHE va vous présenter cette concertation. Je me dois de vous dire que le principe de cette soirée est de vous entendre, vous écouter et répondre à vos questions, tout est enregistré, nous avons une sténotypiste qui prend les minutes de tout ce qui va être dit et il y a également un enregistrement audio. Lorsque je vous donnerai la parole, je vous demanderai chaque fois de vous présenter et de dire en quelle qualité vous intervenez, si vous êtes un habitant, de quelle commune, ou un élu.

Nous sommes 600 ce soir, il est bien évident, et je m'en excuse par avance, que je ne pourrai pas donner la parole à tout le monde. Nous allons essayer de donner le plus de parole possible, nous allons faire des réponses courtes, des questions courtes, des prises de parole courtes pour que le plus de monde puisse s'exprimer. Tel est le principe.

Puisque nous sommes avec ce système de concertation, avant de donner la parole à Mme BARTHE qui va nous expliquer son rôle et le principe de la concertation, je vais peut-être donner la parole aux deux présidents.

Christian MONTEIL, Président du Département de Haute-Savoie, qu'attendez-vous de la concertation ?

M. MONTEIL.- Mesdames, Messieurs, nous partageons tous à ce moment précis la même analyse, c'est le temps insupportable que nous passons sur la route dans les deux sens, le matin dans un sens, le soir dans l'autre, une heure, une heure et demie, deux heures et souvent davantage, de bouchons, une paralysie complète de la circulation.

Alors que le Schéma de Cohérence Territoriale prévoit d'ici 2030 20 000 logements supplémentaires, depuis que nous réfléchissons à ce sujet, nous avons une proposition à vous faire, elle s'appelle Liaison Ouest du Lac l'Annecy, elle combine le percement du tunnel sous le Semnoz et la mise en place d'un BHNS, vous verrez tout à l'heure dans la présentation et dans les échanges que ces deux dispositifs sont véritablement complémentaires et à notre avis indissociables et indispensables. C'est la nature de la discussion qui nous attend dans quelques instants.

M. DELEMONTX.- Jean-Luc RIGAUT, cette concertation pour vous en tant que président du Grand Annecy ?

M. RIGAUT.- Pour l'Agglomération d'Annecy, il y a une dimension supplémentaire à cette concertation, c'est la concertation du Plan de Déplacements Urbains.

Vous circulez sur le territoire de l'agglomération d'Annecy qui souffre de l'asphyxie liée à la congestion de la circulation. Nous mettons en place un nouveau Plan de

Déplacements Urbains alors que l'agglomération s'est agrandie, ce territoire de Sevrier n'était pas dans l'agglomération il y a encore quelques années, les deux rives du lac, l'ex-Communauté d'Agglomération d'Annecy, le Pays d'Alby, le Pays de Fillière jusqu'au col d'Evires font partie d'un même territoire. Il nous faut repenser la mobilité sur ce grand territoire, d'où ce Plan de Déplacements Urbains soumis à la concertation.

Un Plan de Déplacements Urbains, c'est une addition, c'est une complémentarité entre les différents modes.

Les modes dits « doux » : le vélo, il y a une piste cyclable, comment on se déplace plus largement à vélo et on pense demain au vélo électrique, les transports en commun, notamment les transports urbains en bus mais aussi en car.

Je fais une parenthèse, le Département de la Haute-Savoie était compétent pour les transports dits « interurbains » entre les villes et les agglomérations avec les cars rouges, les cars LIHSA. Il a aujourd'hui perdu cette compétence au profit de la Région qui s'occupe des transports, notamment des transports ferrés, les trains TER, et qui a redonné aux agglomérations, pour nous, à Grand Annecy Agglomération, la compétence de tous les transports collectifs de personnes.

Il y a aujourd'hui les bus de la SIBRA mais également les cars LIHSA, les exploitants, qui sont sous la même « autorité organisatrice », c'est le mot consacré, des transports portés par le Grand Annecy.

Il nous faut donc repenser la mobilité sur ce grand territoire, avec des avantages, c'est qu'il y a finalement les mêmes conditions tarifaires pour l'ensemble du territoire, cela veut dire que de Saint-Félix à Duingt ou de Talloires jusqu'au col d'Evires, on circule pour le même prix, le ticket de bus à 1,50 euro.

En même temps, cela nous fait repenser l'organisation, la coordination des horaires, la structuration des lignes, c'est pour cela que l'on propose dans ce Plan de Déplacements Urbains une refonte du réseau sur la partie la plus urbaine, là où il y a le plus de monde à transporter mais par extension, dans les corridors de circulation, là où il y a le plus de besoins de transport, avec des lignes renforcées, on va parler de BHNS (bus à haut niveau de service).

Il s'agit de voir comment on renforce une ligne de bus très performante, qui utilise parfois des tronçons de transport en commun en site propre (TCSP), les voies de bus en site propre, où il n'y a que les bus, les vélos et les taxis, nous en avons déjà quelques-uns. C'est la combinaison de transports en commun en site propre, de voies de bus en site propre et l'amélioration de la performance de ces transports qui pourra se faire.

À travers cette concertation et l'exemple de la desserte de la rive qui est à l'étude, il s'agit de voir comment on combine moins de trafic automobile, ou un trafic automobile maîtrisé, avec des transferts de modes qui se font au profit des transports en commun, des vélos et des modes doux. C'est cet équilibre.

Nous n'opposons personne. Nous sommes de plus en plus nombreux parce que tous les ans, notre territoire accueille 1 500 à 2 000 personnes par an, si chacun se déplace, cela fait plus 20 000 en 10 ans. C'est le passé. Les prévisions sont du même ordre.

En termes d'aménagement du territoire, nous sommes très attentifs à réguler les autorisations de construire, notamment sur les rives du lac, pour préserver les espaces agricoles, nous en voulons tous, les espaces naturels, combien ils sont importants sur l'ensemble du territoire mais aussi entre le lac et le Semnoz, donc à réduire la constructibilité de l'ensemble de ces communes. Je sais que c'est très difficile actuellement pour les maires qui vivent beaucoup de réprobation de la part de nombreux concitoyens dont le terrain n'est plus constructible comme avant.

Nous allons donc réguler aussi l'évolution de la population sur cette berge de façon que cela reste vivable. Et pour que ce soit vivable, il faut repenser notre organisation du transport collectif.

Pardon d'avoir été un peu long mais j'avais envie de dresser ce paysage global pour que, pendant le temps de cette concertation où l'on a besoin d'entendre les choix des uns, les avis des autres, l'on n'oppose pas un mode à l'autre, c'était avant, aujourd'hui on a envie d'être complémentaire.

La dernière grande compétence de l'Agglomération est la compétence environnement, derrière l'environnement, c'est tout ce qui préoccupe chacun, la qualité de l'air avec la santé publique. La santé, c'est l'État, la qualité de l'air, ce sont les territoires, et la qualité de l'eau, l'eau du lac le plus pur d'Europe, on veut le garder. C'est comment l'on maintient tous ces équilibres dans le rapport nature/environnement/aménagement/mobilité. Je ne parle pas d'économie, qui est la dernière grande compétence de l'Agglomération, pour que l'économie fonctionne, et elle fonctionne bien, il faut que la mobilité soit bonne et fluide.

M. DELEMONTX.- Merci Jean-Luc RIGAUT.

Vous avez choisi en tant que porteur du projet de placer le débat et cette phase de concertation sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public, et nous avons en tant que garante de ces débats pour cette CNDP Mme Isabelle BARTHE.

Je vais vous poser une première question, quel est le principe de cette concertation et comment s'inscrit-elle dans le cadre de la Commission Nationale du Débat Public ?

Mme BARTHE.- Bonsoir à toutes et à tous et bravo pour la mobilisation sur des sujets aussi importants.

La Commission Nationale du Débat Public que je représente ici est une autorité administrative indépendante qui est chargée de veiller au respect du droit, qui est inscrit dans

la Constitution en France, à l'information et à la participation du public dans le cadre de projets ou de plans et programmes qui peuvent avoir un impact sur l'environnement.

C'est un droit et il vous confère le droit d'avoir des informations complètes, sincères, loyales et précises, également de vous exprimer sur tous les aspects d'un projet qui est soumis à la concertation de manière tout à fait légale et encadrée. « Tous les aspects du projet », cela veut dire que vous pouvez aussi questionner l'opportunité et éventuellement faire des propositions de solutions alternatives. Tout cela fait partie du dialogue environnemental qui permet d'instaurer un dialogue entre la société civile et les porteurs de projet.

Nous sommes ici dans le cadre de ce que l'on appelle la « démocratie participative », qui n'est pas là pour s'opposer à la démocratie représentative mais pour la compléter et la nourrir.

Nous avons une concertation, tout ce qui se dit, tout ce qui s'écrit puisqu'il y a aussi un site Internet avec un forum, fait l'objet d'un bilan que je rédigerai moi, c'est la fonction de rendre compte.

Je suis en tant que garante la représentante de la CNDP, mon rôle est de veiller à la fois à la qualité, à la sincérité et à l'intelligibilité des informations qui vous sont données par la maîtrise d'ouvrage, et de vous permettre d'avoir cette information et la possibilité de vous exprimer.

J'ai été associée par le maître d'ouvrage qui m'a permis de participer à la construction de cette double concertation, puisqu'il y a le Plan de Déplacements Urbains et ce projet de Liaison Ouest, j'ai une mission de conseil mais la responsabilité de la concertation reste celle des maîtres d'ouvrage.

Mon rôle est de mettre à votre disposition - un certain nombre d'entre vous le sait, ils m'ont déjà contactée puisqu'il y a une adresse mail dédiée – les moyens de m'interpeller si vous considérez qu'il y a des questions de concertation qui ne se passent pas bien ou si vous voulez que votre parole se fasse entendre, de faire des propositions par exemple sur la tenue d'ateliers thématiques comme c'est en train d'être organisé, tout cela pour qu'il y ait vraiment une transparence et que cela se traduise ensuite par la manière dont les maîtres d'ouvrage vont tenir compte de tout ce qui s'est dit pour nourrir leur décision, car c'est la finalité d'une concertation, éclairer *in fine* le maître d'ouvrage dans sa décision.

M. DELEMONTX.- Merci beaucoup, Madame BARTHE. Je rappelle que vous allez pouvoir intervenir quand vous le voulez au cours de ce débat pour éventuellement infléchir et donner une certaine direction à la façon que nous allons avoir de dialoguer, l'objectif est bien de recueillir des avis, des témoignages et de répondre aux questions. C'est ce que nous allons nous attacher à faire ce soir.

Nous allons parler de la Liaison Ouest Lac d'Annecy mais nous voudrions en introduction parler du Plan de Déplacements Urbains, même si certaines des soirées que nous faisons actuellement sont uniquement Plan de Déplacements Urbains, nous allons passer un grand moment sur la Liaison Ouest mais nous allons dire un mot de ce Plan de Déplacements Urbains et pour nous en parler, je demande à René DESILLE, vice-président de Grand Annecy, de venir nous expliquer.

L'idée est que l'on comprenne ce qu'est un Plan de Déplacements Urbains et dans quel cadre cela s'inscrit, c'est un cadre tout à fait réglementaire.

M. DESILLE.- Le Plan de Déplacements Urbains est également Plan de déplacements territorial pour nous puisque cette agglomération s'est agrandie.

Le président Jean-Luc RIGAUT a parlé globalement du plan de déplacements, c'est un plan qui détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, c'est-à-dire le Grand Annecy.

Ce plan de déplacements a été engagé en 2016 déjà et il a été discuté avec toutes les nouvelles agglomérations qui nous ont rejoints, Rive Gauche, Pays de Fillière, Pays d'Alby. Ce Plan de Déplacements Urbains a déjà fait l'objet de réunions de travail, de préparation dans le cadre de groupes de travail thématiques sur la qualité de l'air, la mobilité individuelle, la mobilité territoriale. Tous ces travaux s'appuient sur des enquêtes qui ont été réalisées sur les déplacements du territoire, des enquêtes assez fines qui ont été pour certaines initiées par le Département et reprises dans le cadre du Grand Annecy, des enquêtes concernant les cyclistes et l'utilisation des bus urbains.

Nous sommes aujourd'hui dans cette concertation publique. C'est une phase qui n'était pas prévue au début de notre Plan de Déplacements Urbains, nous avons prévu d'aller directement à l'enquête publique de façon à approuver ce Plan de Déplacements Urbains à la fin de cette année 2018. Nous avons pris un peu de retard, nous le passons à la concertation publique, nous sommes la deuxième agglomération en France à le faire après la Ville de Rennes.

Nous aurons à l'issue de cette concertation le bilan tiré par Mme BARTHE, nous aurons ensuite à consulter les personnes publiques associées à ce plan, puis à déterminer les dates de l'enquête publique où chacun pourra encore apporter sa contribution avec, à la fin, l'avis que rendra le commissaire enquêteur sur ce document.

M. DELEMONTX.- En ce moment nous en sommes à une phase d'exploration, il y a des axes stratégiques qui sont définis et sur lesquels vous allez pouvoir travailler, et sur lesquels nous allons intervenir ce soir également si vous le désirez.

M. DESILLE.- Nous allons les reprendre.

Ces objectifs principaux qui ont été retenus, ils ne sont pas classés par ordre de priorité bien évidemment, ils sont simplement numérotés, sont les suivants.

- Le développement du réseau de transport collectif attractif et performant sur la partie urbaine

C'est ce qui est proposé dans le cadre du BHNS sur la rive gauche du lac, et ce sont des améliorations qui vont encore se poursuivre dans les territoires de la périphérie, plus à l'écart.

Cette carte reprend le cœur urbain, il faut relier toutes les petites communes qui sont aux alentours, nous avons défini des corridors d'accès dans lesquels nous ferons passer les véhicules, les modes doux, toutes sortes de transports.

- Améliorer le réseau routier, son usage et son fonctionnement.

Le réseau routier aujourd'hui est plutôt faible, pour faire du transport en commun ou du transport en mode doux, il nous faut des espaces, ce sont les couloirs routiers. L'usage de la route va changer dans les années qui viennent, tant que l'on aura ces couloirs, nous pourrons y faire passer n'importe quel transport.

- Inciter à l'évolution des comportements

C'est un point très important sur lequel nous pensons gagner en termes de gaz à effet de serre. Un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains est de faire baisser cette production de gaz à effet de serre. L'évolution des comportements est un point important, il est d'ailleurs complètement différent entre les générations d'usagers de la route et des transports en général.

- Favoriser l'usage des modes doux

Nous en avons parlé dans le cadre du vélo notamment, c'est un secteur qui demande à être développé en ce moment en tout cas.

- Redéfinir et aménager des espaces publics apaisés et de qualité

Dans les villes, on améliore la circulation.

- Garantir la cohérence entre mobilité et aménagement du territoire

C'est une des difficultés aujourd'hui, nous avons un territoire très divers, de l'habitation un peu partout, des activités également un peu partout, cette difficulté qui est issue des territoires qui se sont organisés dans la commune, nous allons sans doute pouvoir la corriger dans le cadre d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal, nous aurons plus de facilité en tout cas à relier ces zones d'habitat et ces zones d'emploi.

Voilà globalement le Plan de Déplacements Urbains. Ce n'est pas un document d'urbanisme, c'est un document d'objectifs et d'orientations.

M. DELEMONTX.- Merci beaucoup, nous pourrions revenir éventuellement s'il y a des questions sur le Plan de Déplacements Urbains, nous pourrions peut-être rentrer en détail sur telle ou telle question.

Nous allons maintenant parler de cette Liaison Ouest du lac d'Annecy, nous allons faire une présentation qui va apporter pas mal d'informations mais il y a matière à y revenir plus en détail dans le débat.

Je vais commencer avec Jean-Luc RIGAUT, président du Grand Annecy. Nous allons parler tout de suite du BHNS, le bus à haut niveau de service. Il y a eu un projet précédent qui était basé sur le bus, pourquoi ne sommes-nous pas restés sur un projet avec uniquement le bus ? Pourquoi avons-nous fait un projet double ?

M. RIGAUT.- LOLA est un projet complémentaire de différents modes pour désengorger la route, réduire le trafic automobile au profit de plus de transports en commun. Mais il faut que les transports en commun puissent rouler et pour cela, il leur faut une voie bus en site propre en axe central de la route départementale, c'est la proposition qui est faite dans ce projet. La concertation permettra d'enrichir cette proposition en laissant des vélos sur la piste cyclable, nous en avons besoin et il faut la développer.

Tout cela ne fonctionne que dans la mesure où il n'y a plus de voitures sur le tronçon Sévrier-Annecy parce qu'elles sont sous la montagne et qu'elles ressortent de l'autre côté, côté Annecy, Seynod avec des aménagements. Il y a différents scénarios, soit en surface, soit en tranchée couverte, qui est pour l'heure la solution privilégiée. Il y a différentes possibilités d'aménagement.

Pourquoi en sommes-nous là maintenant ? Les anciens le savent, on me dit que l'on parlait du tunnel il y a déjà 40 ans, tunnel long, tunnel moyen, tunnel ultracourt, pourquoi ne pas reprendre l'ancien tunnel ferroviaire etc. La solution proposée avec le Département est ce projet, un tunnel moyen de façon à capter le plus de personnes dans l'ouvrage et à désengorger les parties les plus sensibles de la route pour avoir un transfert d'un mode à l'autre.

M. DELEMONTX.- Christian MONTEIL, votre point de vue sur cette nécessité d'être complémentaire, d'avoir cette double entrée ?

M. MONTEIL.- Plus que des paroles, quelques images. Vous l'avez compris, c'est une complémentarité de deux instances, un Département et une Agglomération, une complémentarité de divers usages en matière de déplacement qui intègrent la voiture mais pas seulement, on a parlé du vélo, du transport collectif.

(Projection vidéo).

M. DELEMONTX.- Je vous propose encore quelques minutes avant de vous donner la parole. Pour compléter ce document avec Christian MONTEIL au niveau du Département de la Haute-Savoie, quels sont pour vous les objectifs de ce projet pour le territoire ?

M. MONTEIL.- Les objectifs pour les élus du Département et de l'Agglomération sont de limiter ces files d'attente interminables que vous vivez, que nous vivons le matin et le soir sur cet itinéraire.

Nous avons bien compris, et nous avons voulu vous faire partager cette idée, que le BHNS tout seul n'est pas fonctionnel quand il arrive dans le secteur de La Puya, il est bloqué, il attend et il est complètement asphyxié dans la circulation. Nous avons besoin de ce tunnel pour donner de l'oxygène et donner de la rapidité pour traiter le trafic.

Nous devons en même temps nous saisir des deux sujets.

Le premier est le bus à haut niveau de service, ce sont 11 kilomètres sur les 12 qui séparent Annecy de Duingt où le bus à haut niveau de service va circuler sur un site propre à lui tout seul, il va dépasser les voitures, il ira plus vite que les voitures sur cet itinéraire. C'est ce que nous recherchons. Il y aura une trentaine d'arrêts, des parcs-relais, tout va être organisé en même temps.

Et lorsque nous regardons ce que nous avons sous les yeux, 20 000 véhicules, c'est vous et nous qui sommes dans ces véhicules tous les jours, il y en a à peu près la moitié, 10 000, qui subissent un blocage d'une demi-heure matin et soir. Dix mille personnes, une seule personne par voiture, s'il y a un peu de covoiturage, cela fait peut-être 15 000 ou 20 000, donc entre 15 000 et 20 000 personnes qui tous les jours perdent une heure. Non seulement elles perdent une heure mais elles produisent des tonnes de CO₂ dans la nature. Je me suis amusé à calculer ce que cela représentait pour vous et pour nous, cela représente tous les jours une dizaine d'années de travail pour une personne ! Imaginez, 10 ans de travail consacrés tous les jours dans la voiture à attendre que cela bouge !

Ceci est inadmissible pour celles et ceux qui travaillent, pour les étudiants, pour celles et ceux qui doivent aller chez le médecin, celles et ceux qui doivent prendre le train à Annecy ou ailleurs. Nous nous battons pour cela, c'est aussi simple que cela.

M. DELEMONTX.- Jean-Luc RIGAUT, il est clair que l'important, c'est le temps de trajet, on donne deux ou trois chiffres sur l'apport du BHNS ?

M. RIGAUT.- Nous allons y répondre à travers les questions.

M. DELEMONTEX.- Effectivement, nous y reviendrons.

Un mot sur le coût du projet, c'est une question qui est importante, Christian MONTEIL.

M. MONTEIL.- Il est partagé par l'Agglomération et le Département, le coût du projet porte sur le tunnel, environ 180 millions d'euros, sur le bus à haut niveau de service, 68 millions d'euros, c'est de la voirie, et la liaison entre l'extrémité du tunnel, on appelle cela la voie urbaine, du secteur de Seynod, entre 60 et 100 millions d'euros.

Cela peut vous paraître extrêmement important, il faut savoir que dans le cadre du désenclavement du Chablais, 130 millions d'euros ont été investis il y a quelques années, que dans le cadre du Contrat de Plan cofinancé avec l'État et RFF - nous espérons que cela ira plus vite qu'aujourd'hui - il y a une opération de 160 millions d'euros entre Annecy et Aix-les-Bains, à laquelle il faudra rajouter une centaine de millions d'euros pour boucler tout cela.

On parle en centaines de millions d'euros, c'est difficile à imaginer et à comprendre mais c'est le cofinancement apporté par l'Agglomération et le Département qui nous a permis de dégager les moyens budgétaires pour avancer.

M. DELEMONTEX.- Jean-Luc RIGAUT, avant de donner la parole à la salle, une question sur la prise en compte ou pas de la notion environnementale sur ce projet ?

M. RIGAUT.- Elle est majeure. J'ai dit tout à l'heure que l'Agglomération avait la charge de l'environnement, cela nous préoccupe. Donc il va y avoir en complément de cette concertation des ateliers spécifiques sur la qualité de l'air. Les voitures qui passent aujourd'hui sur une rive ou sur l'autre, qui demain passeront dans la montagne, pollueront toujours mais elles pollueront moins dès lors que la personne aura laissé la voiture pour monter dans le transport en commun. Ce sont les enjeux de report modal. Ces ateliers vont être intéressants pour approfondir ces questions de qualité environnementale.

Cette nouvelle infrastructure permettra de retraiter l'ensemble de la RD 1508, avec des captages des eaux de ruissellement qui feront que l'on gardera notre eau propre, les reports modaux se faisant demain et de la bonne manière, c'est aussi un engagement citoyen, que chacun se saisisse du choix du bon mode pour aller au bon endroit et la situation sera bien mieux résolue. Que chacun se saisisse des projets de covoiturage, d'organisation pour se regrouper, diminuer l'usage de la voiture et utiliser les autres modes de transport qui vous seront proposés, c'est aussi cela l'enjeu de l'équilibre.

Quand Christian MONTEIL parlait du coût global du projet, il est évident qu'il y a un modèle économique à trouver, un modèle soutenable pour l'ensemble de la population.

Le modèle soutenable, ce n'est pas le Département ou l'Agglomération qui paye, ce sont les citoyens et les usagers des transports collectifs. C'est cette équation qu'il va falloir éclairer à travers ce débat.

M. DELEMONTX.- Nous avons pris cette trentaine de minutes de présentation, nous avons prévu deux heures pour cette soirée et donc de vous laisser la parole pour la concertation pendant une heure et demie. Je vous propose que nous décalions et que nous nous donnions jusqu'à 21 heures 15, nous avons à partir de maintenant une heure et demie pour le débat.

Et pour commencer ce débat, il y a un collectif d'associations qui a fait une démarche auprès de Mme BARTHE, garante de cette concertation, pour faire un exposé liminaire pour introduire le débat. Je vais leur donner la parole. Ce collectif est le Grenelle de la Qualité de l'Air et des Transports. Ils ont apporté quelques *slides* qui vont être commentées par M. Jean-Pierre CROUZAT.

M. Jean-Pierre CROUZAT.- Bonsoir, je suis vice-président régional de la FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature), je suis trésorier de la FRAPNA en Haute-Savoie et d'autres associations dès qu'elles sont concernées par le tunnel, je fais partie de ce collectif Grenelle, et j'habite ici à Sevrier.

On m'a demandé d'être le seul à prendre la parole, je le fais au nom de mes collègues.

Nous considérons que le projet aurait gagné en clarté si les documents qui nous ont été présentés et que vous avez, il y a des documents résumés, des documents plus épais (100 pages...), n'avaient pas présenté essentiellement les éléments en faveur du projet, comme s'il s'agissait d'une plaquette promotionnelle. Or il s'agit d'une concertation publique avec beaucoup d'argent public en jeu.

Dans le dossier on nous dit : « *Le projet permettrait une hausse de la fréquentation des transports en commun en rive Ouest d'environ 25 % par rapport à la situation sans projet.* » Bien sûr, cela dépend du nombre de personnes qui sont dans les bus, où il y a actuellement essentiellement des scolaires.

Dans une étude qui se trouve sur le site LOLA, il faut aller fouiller profondément, en page 61 de cette étude, qui n'est pas la nôtre, qui est celle du porteur de projet, pour lire : « *Le projet provoquerait un report modal de la voiture vers le BHNS entre 0,5 et 0,9 % seulement.* » Cela veut dire que l'on va dépenser 68 millions d'euros pour un BHNS pour que moins de 1 % des conducteurs de véhicule passent sur le transport collectif. Cela fait quand même cher le pour cent de report modal.

Deuxième aspect qui illustre notre propos sur le déséquilibre de cette présentation, le projet parle en page 87 de l'amélioration très nette des conditions de

circulation sur la rive Ouest du lac, et on nous dit que « *le trafic diminue de presque de moitié sur la RD 1508* », il faut lire jusqu'au bout, « *en traversée des Marquisats.* » Certes.

Si nous allons pages 86 et 87, il est écrit par le même bureau d'études : « *Le projet provoquerait une augmentation de trafic journalier : 36 % entre Sevrier et Saint-Jorioz, 44 % entre Saint-Jorioz et Doussard.* »

Dans l'étude de trafic « Modélisation statique » - il faut avoir déjà Bac + 8 pour comprendre ce qu'il y a dedans – page 65, on nous dit : « *Le trafic augmenterait de 62 % en heure de pointe le matin entre Saint-Jorioz et Sévrier.* » Il faut aussi nous le dire dans le dossier de présentation du projet pour pouvoir décider et évaluer la décision prise par les élus.

Par ailleurs, la qualité de l'air se dégrade, on nous dit page 95 : « *Le projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy est sans impact sur la qualité de l'air globale.* » Certes.

Une étude ATMO, l'organisme qui contrôle et qui mesure la qualité de l'air, nous dit qu'à Saint-Jorioz, « *le projet amènerait plus 46 % d'oxydes d'azote et plus 54 % de particules fines cancérigènes, les PN 10.* »

Il serait bon aussi que ce qui est enfoui profondément dans ces études et que tout le monde n'est pas à même d'aller chercher, de trouver, soit indiqué pour que l'on évalue la qualité du projet LOLA.

Venons-en maintenant à cette étude comparative que nous avons faite dans un esprit de contribution, il s'agit ici d'une concertation publique, nous ne sommes pas les opposants au projet ou les opposants à ceci ou à cela, en tant que citoyens habitant ici, nous essayons d'y voir clair et nous avons fait, sous une forme grand public que vous reconnaîtrez et que je ne peux pas citer, une étude comparative non pas pour une machine à laver mais pour un projet à 350 millions d'euros. Il y a 23 critères qui vont du confort à l'intégration paysagère, au coût etc.

Nous avons comparé un bus à haut niveau de service qui réutiliserait le tunnel de La Puya, qui ensuite longerait la voie verte sur environ 2,5 kilomètres pour éviter le centre dense de Sevrier, sortirait au rond-point du Mc Do et prendrait la RD 1508, et un projet d'alternative de tram-train qui relierait la gare d'Annecy à Faverges puis à Albertville. Tous les projets n'ont pas exactement le même périmètre, l'intérêt de ce projet est une vision stratégique d'aménagement du territoire pour relier la Combe de Savoie au bassin annécien. Si cette alternative réutiliserait aussi le tunnel de La Puya, ce serait un tram-train, c'est-à-dire un tram qui peut utiliser les voies SNCF car c'est le même écartement, ce qui permet de réutiliser ensuite les rails existants à partir d'Ugine pour aller jusqu'à Albertville.

Sur la réutilisation de la voie verte, qui est cette voie ferrée que nos anciens avaient construite et que les suivants ont arrachée, nos anciens ont eu la sagesse de prendre une emprise foncière, c'est-à-dire une largeur de terrain, qui est toujours supérieure à 13 mètres. Sur 13 mètres, on peut sans aucun problème faire passer une voie de tram ou de BHNS, il suffit de décaler de 3 à 4 mètres, avec éventuellement un petit talus sur le côté pour un mur

de soutènement d'un mètre, de manière à faire coexister la voie verte, qui est précieuse pour le bassin annécien, et un transport collectif moderne.

Nous avons également évalué une option avant-gardiste de petites cabines, 4 à 8 passagers, le PRT, qui ferait le tour du lac et qui irait de La Balme de Sillingy jusqu'à Faverges.

Tout cela pour dire que lorsque nous faisons la somme des points pour chacun des 23 critères, LOLA obtient en dessous de la moyenne, 8,5, et les autres alternatives ont des notes au-dessus de la moyenne, qui montent pour le tram-train jusqu'au-dessus de 17. Si on était à l'école, on pourrait dire que LOLA devrait revoir sa copie.

(Applaudissements.)

Mme BARTHE.- Ce soir nous sommes très nombreux, il serait bien que la parole circule, ce que vous dites est passionnant, c'est tout à fait intéressant.

(Protestations)

Je respecte votre prise de position mais il faut que tout le monde puisse s'exprimer. Ce que vous dites est très intéressant mais il va y avoir des ateliers qui vont permettre de faire la comparaison entre toutes ces solutions, il sera intéressant qu'on donne les dates des ateliers, nous vous invitons à y participer nombreux, cela permettra d'aller beaucoup plus loin dans les analyses comparatives des solutions.

Je vous redonne la parole mais après, on essaie d'aller un peu vite pour que tout le monde puisse parler.

M. DELEMONTX.- Pour qu'on comprenne un peu mieux, vous vous étiez engagé sur 6 ou 7 minutes, nous sommes à 11 minutes.

M. Jean-Pierre CROUZAT.- Il y a deux diapos, la première sur le tunnel de La Puya. En 2013 une belle étude a été faite avec les deniers publics, une belle expertise qui montre que le tunnel peut être réutilisé. La photo de gauche montre ce tunnel dans lequel les véhicules peuvent circuler. Ce n'est pas un tunnel pour les véhicules mais c'est un grand tunnel parfaitement réutilisable et notamment, si jamais il y avait un accident à La Puya, il pourrait être emprunté par les véhicules de secours.

Il s'agit d'une concertation aussi sur le Plan de Déplacements Urbains, si l'on prend un peu de hauteur et que l'on regarde le bassin annécien, vous voyez entouré en bleu le projet LOLA, on y met par exemple la solution la mieux notée de tram-train, si nous projetons cette solution en nous demandant ce que l'on pourrait en faire au niveau du bassin, « pour un euro de plus » puisque les rails existent déjà, ce tram-train pourrait vers le nord relier Pringy, Saint-Martin, Groisy et le Pays de Fillière, vers le sud relier Albens et Rumilly.

Nous pourrions imaginer, sur la base de cette réflexion concernant la rive Ouest, non pas un Plan de Déplacements Urbains mais un « PDG », un PDG ambitieux, clairvoyant, audacieux et, Jean-Luc RIGAUT, nous aimerions que vous soyez ce PDG qui nous emmène et qui nous fasse rêver avec un projet de ce type, qui pourrait être l'ambition du XXI^{ème} siècle que nous pourrions avoir pour nous et nos enfants.

Plutôt que de nous faire un tunnel routier où l'effet GPS notamment va nous amener toujours plus de trafic, de la pollution, nous pourrions avoir une ambition à la hauteur de ce qu'a fait le Dr SERVETTAZ lorsqu'il a encerclé le lac d'Annecy d'un collecteur pour avoir le lac le plus pur d'Europe, nous pourrions avoir une cluse du lac protégée avec un beau projet ambitieux.

Merci.

(Applaudissements.)

M. DELEMONTX.- Je vous propose de vous donner la parole. Nous avons cette soirée pour, comme on vient de le faire, donner des idées qui sont notées, qui vont être prises en compte dans le cadre de cette concertation, mais également pour poser des questions. Je vous le redis encore une fois, il va être impossible que je donne la parole à tous.

Je vous rappelle la règle, vous vous présentez et vous dites à quel titre vous intervenez et si vous êtes habitant, de quelle commune.

M. Hubert SCHWARTZ.- J'habite Saint-Jorioz et je suis un simple habitant.

Je dis bravo pour ce projet qui mérite d'être soutenu. Après de longues années d'études, comme vous l'avez dit, cela fait 40 ans que j'entends parler de cela, sur des solutions diverses, tunnel et transports en commun divers. Nos élus - je note que c'est dans leur grande majorité - sont parvenus à ce projet que je trouve équilibré, financé, avec tunnel gratuit, répondant à la fois aux besoins des automobilistes et des usagers potentiels des transports en commun.

Il a pour principal intérêt pour moi d'exister. À 80 ans, j'en ai vu passer des choses et quand quelque chose est réel, construit, financé et praticable de suite, c'est important.

Je souhaite développer quelques arguments vis-à-vis de critiques exprimées au cours des débats...

(Brouhaha)

M. DELEMONTX.- Tout le monde va pouvoir parler mais s'il y a bien une règle de base, c'est que si vous n'êtes pas d'accord avec quelqu'un, le minimum est de l'écouter

comme vous, lorsque vous parlerez, vous serez écouté par cette personne qui n'est visiblement pas d'accord avec vous.

M. Hubert SCHWARTZ.- Parmi les critiques, l'augmentation de la pollution. Je rappelle que celle-ci est d'abord induite par des voitures circulant au ralenti dans les bouchons et pas dans le cadre d'une circulation fluide. J'ai entendu dire que cette pollution était diminuée par 16 quand on allait à allure normale.

Une augmentation de la circulation, ce que disent beaucoup d'opposants, c'est vrai pour la circulation de la rive Est du lac mais elle est prise en compte. Pour la rive Ouest, la route d'Albertville dessert actuellement l'Arly, le Beaufortin, la Tarentaise, les véhicules qui vont là-bas passent déjà, je ne vois pas pourquoi il y en aurait plus qui passeraient après. Il n'y a pas d'autres secteurs à distribuer.

La question se pose sur la Maurienne. Or, calculs faits, le nombre de kilomètres entre le péage Sud d'Annecy et l'entrée de la Maurienne à Aiton est exactement le même que par Albertville. En passant du côté de Chambéry, c'est entièrement de l'autoroute, en passant par Albertville, c'est pour plus de la moitié de la route nationale. Il suffirait de faire une information, comme cela a été fait au moment des Jeux olympiques d'Albertville, pour que les camions notamment et les gens passent par les autoroutes de Chambéry et une information auprès de sociétés de GPS.

M. DELEMONTX.- Je vous demande de ne pas être trop long quand même pour qu'on laisse la parole au plus de gens possible, je le dis pour les autres aussi, si vous intervenez et que ce n'est pas une question, essayez de le faire en quelques minutes.

M. Hubert SCHWARTZ.- Je vais essayer de réduire au maximum.

On nous parle de tramway, de BHNS, de télécabine et de navette, je ne vais parler que de tramway.

Pourquoi un transport en commun très efficace ne supprime pas le tunnel ? Celui qui va à Paris, en France ou à l'étranger ne prendra pas le tram, celui qui travaille à Genève, Chambéry, vallée de l'Arve, ne prendra pas le tram. Celui qui va faire des courses dans la zone d'Epagny, surtout s'il a des paquets, ne prendra pas le tram. Celui qui est âgé ou handicapé ne prendra pas le tram. Le postier, le livreur, le travailleur du bâtiment qui a plusieurs chantiers, le commercial qui a plusieurs rendez-vous, celui qui part au ski ou à la montagne, toutes ces personnes ne pourront pas prendre le tram.

Le tunnel reste un besoin même si l'on a un tram. Or tram plus tunnel, d'après les estimations, cela fait 300 millions plus 300 millions, donc 600 millions, le double du projet.

Je termine par un seul paramètre, il est connu que le virage de La Puya est construit sur les déchets de l'ancienne carrière non stabilisée, en cas de tremblement de terre, la route risque d'être coupée, ce cas s'est déjà produit sur la moitié de la route. Faudra-t-il alors faire le tour du lac pour aller à Annecy ? Il serait utile d'avoir le tunnel comme deuxième solution.

Merci à nos élus.

M. Hubert de TROGOFF.- J'habite à Duingt. Je vois que dans la situation aujourd'hui, il y a 18 000 voitures qui partent sur Saint-Jorioz, avec le projet il y en aurait 24 000. Comment améliorez-vous la fluidité de Saint-Jorioz ?

Mme BARTHE.- Je vous exprime une règle. On va prendre des questions par groupe de 4 ou 5 pour permettre à plus de personnes de s'exprimer, mais vous aurez des réponses à toutes les questions. C'est la règle de ce soir si vous voulez que tout le monde puisse s'exprimer.

M. DELEMONTX.- On répond, Patrice VIVIER.

M. VIVIER.- Je réponds tout de suite à cette question. D'abord, les chiffres que vous donnez sont bien ceux du dossier.

Le tunnel n'induit pas de trafic, c'est un élément important du débat qui a souvent été mal compris, le projet LOLA ne génère pas de trafic supplémentaire. Ce qui se passe, c'est du report de trafic d'une rive sur l'autre, mais le projet LOLA ne crée pas de trafic.

Sur Saint-Jorioz, il ne faut pas confondre trafic et congestion. Sur la ville d'Annecy il y a 40 000 véhicules par jour, il n'y a pas de congestion. Il est prévu de réaménager le centre de Saint-Jorioz en créant deux giratoires, en supprimant le feu et en créant un sens de circulation. C'est un projet urbain qui est déposé par la commune de Saint-Jorioz, qui est un vrai projet, qui accompagne l'organisation du centre de Saint-Jorioz et qui redonnera de la fluidité.

M. Ignace VIRZI.- Je suis de Pringy. Je souhaite surtout intervenir sur les problématiques de Grand Annecy et les gens qui prennent les décisions.

Messieurs les Présidents, avant tout je ne pense pas que vous soyez les personnes qui vont apporter des solutions. Monsieur MONTEIL, vous êtes en place depuis le 19 mars 1989, soit presque 30 ans, et je ne compte pas les cumuls de mandats. Et vous, Monsieur RIGAUT, depuis le 27 novembre 2000, soit 18 ans.

Voyant la panade dans laquelle nous nous trouvons, vous proposez les mêmes recettes qui ne peuvent pas apporter d'amélioration. Vous le savez, je vais à toutes vos assemblées et à la vue des votes des présents et de ceux qui ont donné des mandats...

Mme BARTHE.- Monsieur, avez-vous une question qui concerne le projet ?

M. Ignace VIRZI.- Je ne pose jamais de question, je veux donner ma position.

Mme BARTHE.- Votre position concerne-t-elle le projet, Monsieur ?

M. Ignace VIRZI.- Il est écrit : « *exprimez-vous...* »

Mme BARTHE.- On s'exprime sur le projet, Monsieur, pas sur la tête des gens, excusez-moi, c'est une règle du débat public.

DANS LA SALLE : *Vous êtes hors sujet !*

M. Ignace VIRZI.- Pas du tout, pas du tout, pas du tout !

C'est marrant, quand ça ne va pas dans le sens de M. MONTEIL et de M. RIGAUT, ce n'est pas bon... Je voudrais que l'on aille plutôt dans le sens du covoiturage. À Genève ils ont réglé leurs problèmes de covoiturage, nous n'en sommes pas capables, nous ne faisons que du bétonnage, les gens vont habiter à Doussard. Il n'y aura pas plus de voitures parce que les gens qui habitent à Doussard vont quand même passer là.

J'ai déjà participé à la concertation, tous les trois ou quatre jours je fais une intervention, j'enverrai cela bien sûr, mais ce qui m'inquiète le plus, c'est que les deux présidents ne connaissent rien au vélo ! (*Rires*) Je prendrai un exemple tout simple, le Département a mis une prime pour que les gens puissent aller travailler à vélo, 200 euros par an, quelle incitation cela peut amener pour faire du vélo ?

Une dernière chose, j'ai 72 ans, aujourd'hui j'habite à Pringy, je suis allé chez le dentiste à Meythet, je suis redescendu... (*micro coupé*)

Mme BARTHE.- Merci, Monsieur, il faut que la parole circule, ce sont les règles du débat public.

M. Romain PELLÉ.- J'habite Seynod depuis 1994, je suis venu ici parce que c'est un sujet qui depuis 1994, depuis mon arrivée, fait déjà débat.

Pour faire simple, vous l'avez dit en introduction, ce projet aurait pour objectif de diminuer la circulation, mais à la lecture de votre projet, j'ai surtout l'impression qu'il va réduire la circulation sur le bassin annécien, sur la côte de l'hôpital et La Puya. Comme l'a dit tout à l'heure Monsieur, le report va se faire sur Saint-Jorioz.

J'utilise souvent cette route parce que je suis amené à me déplacer sur le département à des heures pas forcément faciles, c'est un vrai problème.

Je m'étais intéressé à ce projet, il avait déjà été évoqué suite à la mise en place de la sortie de l'autoroute de Seynod Sud, cette sortie aurait pour moi et pour certains une légitimité à être repensée dans le schéma de circulation. Depuis Seynod Sud, on arrive à un endroit qui s'appelle « nulle part », c'est-à-dire à Chaux-Balmont, qui rejoint le côté d'Albens. Il pourrait être imaginé à cet endroit un tunnel qui puisse ressortir de l'autre côté et certainement pas à Saint-Jorioz mais plutôt vers Bout du Lac ou à un endroit qui permettrait aux automobilistes de contourner complètement le lac.

Ce schéma aurait aussi l'intérêt pour les touristes - je travaille avec les stations - de ne pas rentrer dans Annecy pour prendre le tunnel sous le Semnoz, mais directement depuis l'autoroute d'accéder de l'autre côté.

Il y a 40 ans nos anciens avaient certainement de très belles idées, je pense que les idées qui sont mises aujourd'hui en avant ne sont plus d'actualité par rapport, vous l'avez très bien dit en introduction, à notre environnement, à la population qui a crû, à notre urbanisation et à l'utilisation de la voiture.

C'était plus une réflexion que je souhaitais évoquer ici, qui n'est pas une idée nouvelle, qui a déjà été débattue mais qui aujourd'hui prend tout son sens par rapport aux problématiques, je ne vais pas rentrer dans les chiffres, certains en ont déjà parlé et on peut toujours leur faire dire ce qu'on veut.

Voilà ce que je voulais dire ce soir, je vous remercie.

M. VIVIER.- Sur cette question de la longueur du tunnel et du départ et de l'arrivée, il faut comprendre que le projet qui est présenté, LOLA aujourd'hui, est de réaliser ce que l'on appelle un « tunnel moyen ». Si on réalise un tunnel long, cela va favoriser le transit vers Albertville et au-delà vers les stations de la Tarentaise.

Le tunnel tel qu'il est imaginé aujourd'hui, c'est le bouclage du contournement d'Annecy et c'est répondre aux besoins de déplacements locaux des gens du bord du lac jusqu'à Faverges.

Si on fait un tunnel plus court, malheureusement on n'arrive pas à soulager assez le trafic dans Sevrier, c'est une option qui n'a pas été retenue.

On est revenu sur un tunnel à deux voies, il y a un moment où l'on était sur un tunnel à deux fois deux voies. Pour calibrer au plus juste, ne pas induire de trafic ni faire un aspirateur à voitures, nous sommes restés sur un tunnel moyen qui est un équilibre subtil par rapport aux déplacements de la rive jusqu'à Faverges, mais il n'a pas vocation à aller au-delà ni à favoriser le transit.

M. Louis VERVIN (?).- J'habite à Eteaux, à côté de La Roche-sur-Foron, ma conjointe habite entre Annecy à Saint-Jorioz, je fais le trajet souvent pour aller la voir.

J'aimerais revenir sur quatre points sur le BHNS, le tunnel ainsi que le tram-train.

Par rapport au BHNS, en premier lieu, je souhaiterais rappeler ce qui a été indiqué sur le site de la concertation et dans l'étude BG, que le BHNS ne sera pas entièrement en site propre, il y aura une petite partie où il sera en site propre central entre Annecy et Sevrier. Après, le BHNS sera dans la circulation, donc il sera pris dans les voitures et les bouchons.

Par rapport au tunnel, il va engendrer une augmentation de 6 000 véhicules/jour. Selon une étude assez intéressante, l'étude BG sur le site de la concertation, entre la situation sans tunnel et la situation avec tunnel en 2030, l'augmentation serait de 6 000 véhicules/jour entre la sortie du tunnel et Saint-Jorioz, et de 6 400 véhicules/jour entre Saint-Jorioz et Doussard avec le tunnel sous le Semnoz.

La circulation diminuera au début des Marquisats mais augmentera énormément sur la rive Ouest du lac d'Annecy. Cela ne répond pas à la volonté de fluidifier le trafic sur cette partie.

Monsieur a dit que les gens ne prendraient pas le tram-train pour aller à Genève, pour aller dans la vallée de l'Arve. Si. Pourquoi ? Tout simplement le tram-train sera plus rapide, il sera en site propre total, intégral de Saint-Jorioz à Annecy, d'Albertville à Doussard sur toute la partie entre Albertville et Annecy, parce qu'il roulera à côté de la piste cyclable sur la voie ferrée entre Ugine et Albertville, et sous le tunnel de La Puya, qui existe déjà, jusqu'à la gare d'Annecy, les gens pourront prendre une correspondance immédiate avec le Léman Express qui arrive le 15 décembre 2019, qui reliera Annecy à Genève, les gens qui vont travailler pourront le prendre.

Évidemment, il y a des gens qui ne le prendront pas mais comme la circulation sera diminuée d'un quart, ce que dit l'étude TTK, un quart des gens vont prendre ce tram-train dès son ouverture, ce qui fait que sur la route, on roulera mieux.

Quant au prix, nous nous faisons l'écho d'un prix bien moindre à celui de LOLA, nous avons pris exemple sur le tramway de Valenciennes, c'est une agglomération à peine plus grande que le Grand Annecy, ils ont fait un tram-train à 10 millions d'euros du kilomètre, cela paraît énorme mais cela reste à peine plus cher que le BHNS seul. Avec le tunnel, c'est bien moins cher. Le tram-train que l'on propose n'est pas à 20 ou 22 millions du kilomètre, il est à

10 millions du kilomètre, donc seulement 250 millions d'euros pour faire Annecy-Albertville via le tunnel de La Puya, avec une voie à côté de la piste cyclable.

Merci.

M. Rémi (?).- Bonsoir à tous, je me présente, Rémi (*inaudible*), galérien de la 1508 depuis 40 ans, autrement dit le projet LOLA m'intéresse beaucoup.

Je ne vais pas revenir dans le détail, je vais essayer d'être très bref pour donner la parole à d'autres personnes.

Je trouve un défaut majeur à ce projet, je vais être un peu provocateur, c'est du « tout bagnole », j'insiste, du « tout bagnole ». Il n'y a aucun autre moyen de transport que les véhicules motorisés.

Je regarde cela du côté de l'écologie et de la qualité de l'air, j'ai des petits enfants, j'ai envie que demain, ils puissent vivre dans cette région sans aller à l'hôpital pour des problèmes respiratoires.

Et je m'étonne que dans une ville comme Annecy qui a eu un maire, M. BOSSON, il y a 40 ans qui nous a mis tout à fait à l'avant en matière d'écologie, l'on n'ait pas plus d'innovation dans les moyens de transport, on ne voit ni tram, ni transport par câble, ni d'autres moyens, mais le « tout bagnole », j'insiste, je trouve que c'est vraiment dommage. On loupe quelque chose et en tout cas on ne prépare pas *inaudible* avec des solutions de cette nature. Cela n'engage que moi.

M. Olivier POCHARD.- J'interviens en tant que Sevriolain, j'habite à Sevrier depuis une quinzaine d'années, je suis hôtelier à Sevrier, donc je vois bien le problème en tant qu'hôtelier, je suis président d'une association sur les bords du lac, j'ai une casquette de représentation des entrepreneurs à la Chambre de Commerce, nous sommes 40 élus qui portons la voix des chefs d'entreprise, enfin, j'accompagne des Startups notamment sur les problématiques de mobilité. C'est au titre de ces casquettes que je me permets d'intervenir.

Sur le constat déjà, je crois que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il va falloir avancer, il y en a marre, cela fait trop longtemps que le problème est devant nous et que l'on n'agit pas. On est au stade des échanges mais demain, il faudra avancer. Nous sommes tous d'accord là-dessus.

Partant de ce constat, nous avons étudié, en tant que chefs d'entreprise et au niveau des Startups que j'accompagne sur la mobilité, les solutions qui sont proposées.

Mon intervention vise à dire que l'intérêt du projet qui nous est proposé ce soir est qu'il s'appuie sur trois piliers. Ces trois piliers sont importants.

1 - Délester le trafic à travers le tunnel ; aujourd'hui, une partie du trafic part sur Genève ou ne s'arrête pas à Annecy, il est très bien d'avoir une voie de délestage.

2 - Avoir un site propre pour pouvoir accepter le transport en direction d'Annecy.

3 - Conserver notre joyau touristique, privilégier la mobilité douce à travers la piste cyclable.

Partant de ce principe, concernant la voie qui sera réservée, j'ai entendu plusieurs fois la notion de « tram-train », je vous promets que dans les ruptures technologiques et dans les innovations liées à la mobilité, le tram-train n'existe plus, il y a d'autres solutions, si on veut aller plus en avant sur un site propre, ce n'est pas à mon avis le tram-train. En revanche, il y a des trams qui sont complètement autonomes, cela ne nécessite ni de voie propre, ni de conducteur.

C'est un axe de réflexion. Et tout l'intérêt de ce débat est de participer aux prochaines réunions qui auront lieu, j'y viendrai avec mes Startups qui m'accompagnent, mais oui à ce projet, parce que ce sont trois piliers sur lesquels on va s'appuyer. Merci.

M. Henri MONGOIT (?).- Je suis résidant de Saint-Jorioz. Je voudrais m'exprimer à la fois sur les chiffres qui figurent dans le document et un certain nombre de notions techniques.

Sur les chiffres, je partage tout à fait ce qui a été dit quant aux évolutions. Il est regrettable que dans un document qui présente un projet, on ne fasse pas référence à la situation d'aujourd'hui en termes de chiffres. La situation d'aujourd'hui, nous la connaissons tous.

Pour regarder ce que serait le projet sans tunnel et le projet avec tunnel, il faut être en mesure de recalculer ce que présentent les évolutions. Je confirme que du côté de Saint-Jorioz, nous aurions une progression de l'ordre de 50 ou 70 %, que du côté de Doussard ce serait uniquement à 40 %.

Je trouve également que faire un projet de BHNS pour capter 1 % de report modal, c'est très faible. Le report modal, c'est quelque chose que connaissent tous les concepteurs de systèmes de transport quel que soit le mode. Quand on obtient en report de la voiture particulière vers les transports collectifs de l'ordre de 5, 6 ou 7 %, c'est déjà quelque chose de bien. Là, on est à 1 %.

Pourquoi ? Parce qu'on se trouve avec un BHNS qui d'une part, se trouve dans des congestions, il y en aura encore, et d'autre part, qui n'a pas de continuité. Nous sommes en voie axiale, ce qui est la plus mauvaise solution. Quand on est en latéral, tout va bien. En plus, il faut sortir au moins deux fois de cette voie axiale pour se ranger dans les voies de circulation automobile pour retrouver plus tard la voie axiale.

Premièrement, c'est très mauvais en termes de réinsertion, deuxièmement c'est mauvais pour la vitesse commerciale de l'autobus.

On est également en voie axiale avec une vraie problématique qui est l'organisation des arrêts. Comment accède-t-on aux arrêts en situation axiale ? Il n'y a pas beaucoup de place, il y a une voie de circulation voitures, une voie de circulation bus et une voie de circulation voitures. Il serait utile que vous nous disiez où les personnes qui vont prendre le bus sont en attente.

Si elles sont en attente près de la voie axiale, cela veut dire que vous avez suffisamment de largeur pour faire des banquettes ; suffisamment, cela veut dire non pas 60 centimètres mais beaucoup plus. Et si vous êtes en situation d'attente sur le trottoir, cela veut dire que quand le bus arrive, il faut traverser la voie de circulation pour monter dans le bus. C'est une problématique assez complexe et j'attire votre attention là-dessus.

Enfin, le tunnel. Il a une capacité de 1 000 véhicules/heure, si on fait un calcul bête qui consiste à dire que c'est symétrique, 500 d'un côté et 500 de l'autre, chaque heure ayant généralement 1 600 secondes, c'est la norme, on se trouve en fait en sortie du tunnel à Sevrier avec un véhicule toutes les 7 secondes.

Quand Monsieur dit qu'il n'y a pas d'effet aspirateur, je pense que si, il y aura un accroissement du trafic lié au tunnel, d'ailleurs dans les chiffres que vous nous avez communiqués, regardez ce que vous mentionnez, entre le projet sans tunnel et le projet avec tunnel entre Faverges et Doussard, vous constatez que dans ces chiffres, il y a une progression de la circulation automobile de l'ordre de 500 ou 600 véhicules par jour du fait du tunnel puisque de toute façon, cela va générer une progression.

Je vous remercie.

M. RIGAUT.- Il y a plusieurs natures de questions, je vais me concentrer sur la compétence de l'Agglomération qui est celle des transports en commun, avec des partis pris, je pense que cette concertation doit éclairer les partis des uns ou des autres dans la salle.

À commencer par l'usage ou pas de la voie verte ou de la piste cyclable actuelle. Le parti pris est de dire qu'on veut développer les modes doux...

(Brouhaha)

Je veux simplement éclairer la position choisie actuellement, mise à la concertation.

On ne touche pas à la piste cyclable ou à la bande cyclable actuellement, on a besoin de celle-ci. Il y a 8 000 vélos/jour qui passent entre Annecy et Sevrier, après Saint-Jorioz cela baisse un peu. C'est la distance aujourd'hui et de plus en plus avec le vélo électrique, donc nous en avons besoin, bien sûr pas quand il pleut ou quand il neige mais le reste du temps.

La volonté est plutôt de voir comment mieux partager l'usage de cette piste entre les vélos et la promenade piétons et non pas rajouter, parce que cela a été dit, un bus ou plutôt un tramway - on verra si on peut se le payer - ou un tram-train en même temps que les vélos. Parce qu'on ne souhaite pas dénaturer du tout cet axe qui est un axe touristique mais

qui sera aussi de plus en plus utilisé pour les transports de la vie quotidienne entre Sevrier, Saint-Jorioz et Annecy.

J'entends dire « 13 mètres de large minimum », bien sûr, quand vous regardez sur un cadastre l'emprise de base, mais c'est toujours en talus ou en déblais. Quand ce sont des propriétés du sommet du talus ou de la fin du remblai, forcément en haut du cône la largeur est la largeur de la piste ou d'un remblai. Si c'est pour transformer avec des murs verticaux en béton qui font des tranchées ou des remblais permanents dans le paysage, comprenez bien que je touche là à une donnée que l'on n'a pas encore abordée, qui est l'acceptabilité sociale et collective d'un changement de mode de transport et la vitesse de cette accessibilité. Pardonnez-moi d'aller dans cette dimension mais c'est l'usage que l'on en fait.

On s'envoie des chiffres à la figure, on peut parler de tout cela mais quel usage en fait-on ? Est-ce qu'une piste ou une bande cyclable qui serait entre deux murs bétonnés quand c'est en creux, dans les déblais, ou au-dessus du lac avec des murs et non plus des talus verts, est acceptable par la population ? On aurait présenté cela, tout le monde aurait dit « Ils sont malades ! Et en plus ils vont mettre nos gamins, nos vélos avec un tram à côté, il y a encore des rails... », enfin quelque chose d'in vraisemblable...

(Brouhaha)

Pardonnez-moi de vous dire pourquoi on n'a pas présenté cela.

Sur l'usage du transport en commun, le parti pris de la proposition, mais la concertation est là aussi pour vous renvoyer cette proposition, est de dire qu'il vaut mieux passer pour du transport en commun là où il y a du monde à desservir, c'est plutôt dans le cœur de chacune des communes, Sevrier, c'est différent, il y a un chapelet de hameaux, Saint-Jorioz et Duingt, que sur la piste cyclable, certes qui n'est pas très loin, mais qui est toujours à 200, 300, 400 mètres, voire un peu plus loin sur Saint-Jorioz, du cœur de village où il y a des habitants à transporter, d'autant que la population est un peu au-dessus.

Vous savez comme tout le monde que l'attractivité d'un arrêt de bus pour y aller à pied, c'est 300 mètres, si c'est un tramway ou quelque chose de plus performant, BHNS, cela peut aller à 400 ou 500 mètres mais au-delà, on y va en voiture, en vélo ou autrement, et dès lors qu'on est dans sa voiture ou à vélo, on continue avec.

C'est la deuxième raison qui nous conduit à dire que si c'est pour mettre des transports en commun, oui, mais il vaut mieux les mettre là où il y a les gens à transporter, c'est-à-dire sur la route nationale actuelle.

Troisième raison, puisqu'on pense que c'est plutôt bien, quelle est la largeur de la route ? Elle n'est pas large partout, on pourrait essayer de pousser les murs mais ce n'est pas tellement possible, seule une voie centrale de bus - ou pourquoi pas de tramway, on verra après pourquoi le bus plutôt que le tramway - fonctionne. Et une voie unique fonctionne très bien pour les bus aussi, on a l'expérience, regardez à Grand Epagny, à Cap Périaz sur Seynod : il y a des voies bus, le bus à priorité quand il rejoint l'arrêt, il y a un feu qui vient réguler les

voitures, c'est la voiture qui est freinée, le bus s'arrête, prend les voyageurs et repart au milieu. Quand un bus arrive en face, ils sont géolocalisés avec les GPS, il y en a un qui s'écarte au profit de l'autre, cela fonctionne plutôt bien. Cela fait partie aussi des innovations des transports en commun, il y a un transport conduit par des personnes et peut-être un jour plus automatisé. C'est le parti pris que l'on vous propose.

Ensuite, c'est un coût acceptable parce qu'il y a également le modèle économique. Je vais passer la parole à mon collègue ingénieur pour vous parler de ratios économiques, pourquoi un mode plutôt que l'autre, et pourquoi un BHNS est mieux qu'un tramway qui est en surcapacité par rapport aux besoins, vu le nombre de personnes à transporter sur la rive du lac. Il y a 15 000 personnes sur la rive du lac, si on prend Faverges on rajoute 10 000, cela fait 25 000 en tout, on ne se déplace pas tous en même temps, quand la moitié se déplace, c'est déjà beaucoup, cela fait 10 000 à 12 000 personnes par jour à se déplacer sur l'ensemble de l'axe très éclaté sur le territoire, y compris Leschaux, Saint-Eustache et au-dessus. Le tramway est quand même fait pour les villes quand il y a 25 000 à 30 000 personnes à déplacer avec une grosse ville à côté, c'est le cas de Valenciennes, de Besançon, nous ne sommes pas du tout dans cette configuration.

C'est juste pour amener des éléments au débat et à la réflexion collective, on peut tous rêver de ce type de mode, encore faut-il qu'il soit adapté à la situation.

M. VANDEPOORTAELE.- On parle du tronçon de 30 kilomètres Annecy-Faverges, la solution présentée aujourd'hui garantit les temps de parcours puisque sur les points durs où il y a la congestion, on aménage spécifiquement une emprise pour le transport en commun, avec, je le rappelle, 32 arrêts pour 60 millions d'euros.

Cela fait plus de 20 ans que je travaille dans les transports pour la collectivité, quand on parle de tramway et que l'on parle de prix, les prix varient très fortement. Il y en a un qui se construit, Annemasse, vous allez sur Internet, vous voyez les coûts sortis pour le tramway d'Annemasse, ce n'est pas comparable, c'est 57 millions d'euros pour 3 kilomètres en hyperurbain.

La moyenne, c'est le chiffre qui est à retenir pour le projet qui nous concerne, on est sur une fourchette de 12 à 18 millions d'euros du kilomètre. Vous ramenez cela à 30 kilomètres, vous avez l'estimation autour de 450 à 500 millions d'euros pour faire les 30 kilomètres. Voilà l'ordre de grandeur pour un tel projet.

Celui-ci répond par rapport à la clientèle que l'on peut capter, on vous l'a dit, toujours par rapport à l'axe, on pourrait capter aujourd'hui 6 000 voyageurs pour le BHNS, avec les temps de fréquences adaptés à l'usage. On peut prendre les simulations TTK, vous faisiez référence aux études de 2012, on est autour de 10 000 à 11 000 voyageurs par jour, donc ramené au nombre de véhicules par rapport au projet, et là je reviens à la personne qui parlait de l'évolution technologique, qui est aussi la genèse du Plan de Déplacements Urbains, nous

sommes dans une logique d'offre, ce projet vous propose de développer l'offre de transport en commun et de développer l'offre automobile.

Parce qu'on sait que l'on vit aujourd'hui une rupture technologique sur la mobilité. Nous tous ici, nous préférons les alternatives à la contrainte. On sait que la mobilité numérique par la voiture partagée, le covoiturage, va fortement évoluer dans les 5 à 10 ans. On le voit bien à Paris, tous les grands opérateurs privés sont en train de se positionner sur l'usage différencié de la voiture.

Dans le projet qui vous est proposé d'un point de vue technique, les infrastructures sont là et elles vont s'adapter à l'usage qui va évoluer dans les 10 prochaines années.

M. Yan MAGNANI.- J'habite Saint-Jorioz, ce n'est pas en tant que citoyen que je souhaite m'exprimer ce soir mais au nom des pêcheurs, je suis administrateur à la Fédération départementale de pêche, 36 000 adhérents, et administrateur à l'Association des pêcheurs du lac d'Annecy, qui sont plus particulièrement concernés, 2 300 adhérents.

Dans les différents documents que l'on peut consulter, nous avons remarqué qu'il y avait un grand absent dans le cadre du projet, qui pourtant occupe une place centrale chaque fois qu'on présente une diapositive technique, j'en veux pour preuve la belle affiche qui est derrière vous, c'est le lac. Nulle part on a trouvé de référence au lac.

On voudrait faire une petite remarque qui va déboucher sur une question.

En 2017, ces deux structures ont commandité à l'Université de Savoie une étude sur le taux de contamination en hydrocarbures et métaux lourds des sédiments et petits coquillages sur tout le pourtour du lac. Nous avons eu les résultats cette année, que l'on a portés à la connaissance des élus en primeur à la commission des élus du SILA, ils doivent être également communiqués à la commission des usagers du SILA prochainement, je vous les livre très rapidement ce soir.

On a constaté au travers de cette étude qu'en moyenne, les taux de contamination aux hydrocarbures et métaux lourds du lac étaient encore en dessous des normes acceptables.

Je signale au passage, pour répondre à M. RIGAUT, et en étant désolé de ternir un peu l'image d'Épinal du lac d'Annecy le plus pur d'Europe, que cette étude montre que le lac d'Annecy est plus pollué aux hydrocarbures que celui du Bourget. La pole position, si je puis m'exprimer ainsi, ne nous appartient plus.

Ce qui est intéressant aussi dans le cadre de cette étude, c'est que, si l'on voit dans la moyenne que les taux sont encore en dessous des normes, il y a des disparités très importantes selon l'endroit où l'on se trouve autour du lac. Les feux sont à l'orange pour toutes les mesures effectuées dans la baie d'Annecy et de Talloires, et surtout au rouge vif sur le

secteur de La Puya où, là, on dépasse de très loin les normes et où les scientifiques nous disent qu'il peut y avoir un impact probable compte tenu de ces taux sur la chaîne alimentaire du lac.

On voit bien quelle est l'origine de la contamination de La Puya, ce sont les 27 000 véhicules/jour qui passent en moyenne aujourd'hui sur la route qui longe le lac et dont les eaux de ruissellements ne sont pas traitées, le traitement de ces eaux, c'est : l'avaloir- le bout de tuyau-le lac.

Nous ne sommes pas contre le projet, chacun des pêcheurs peut se prononcer par rapport à cela, en revanche, en tant que pêcheurs, nous sommes tous unanimes pour voir dans le projet et dans les simulations qui nous sont données dans le document que l'on a reçu dans nos boîtes aux lettres, que certes, le projet va améliorer la circulation à La Puya, c'est une très bonne chose, par contre, on voit avec le projet, cela a été dit à de nombreuses reprises, que la circulation va augmenter sur le bout du lac entre Duingt et Doussard.

Or, le contexte est exactement le même qu'à La Puya, on a une route qui longe immédiatement les rives du lac, le traitement des eaux de ruissellement, c'est l'avaloir-le bout de tuyau-le lac. En tant que pêcheurs et association de pêche et de protection de l'environnement, nous craignons que l'on ait un report de pollution de l'aval vers l'amont qui, vous le comprenez bien, serait dramatique pour le lac.

Suite à ces résultats, j'en arrive à notre question, peut-on enrichir le projet par un volet « traitement des eaux de ruissellement de la RD 1508 » ? On ne se prononce pas pour ou contre, mais quel que soit le projet, peut-on évoquer cette question sérieusement ? On voit mal en effet comment, après des décennies d'efforts pour protéger le lac de la pollution organique, on pourrait continuer en toute bonne conscience mais en tout cas plus en bonne ignorance, à continuer à polluer le lac avec les hydrocarbures. On soumet notre question, peut-on prendre en compte ce constat dans le cadre du projet ?

M. MONTEIL.- Merci. Nous avons regardé le lac de plus près encore il y a quelques années, 7 ou 8 ans, nous avons essayé d'imaginer un transport par bateau, Navibus, c'est une étude qui a été pilotée par le Département de Haute-Savoie pour savoir si nous pouvions faire du transfert modal depuis la route en utilisant le lac.

À cette époque, nous avons constaté l'impossibilité de réaliser ce genre d'opération pour deux raisons.

La première, une raison de protection du petit lac.

La deuxième, une raison de temps compte tenu du délai d'accostage, de débarquement et d'embarquement des passagers.

Et une troisième raison était une pollution potentielle. Nous avons pris rendez-vous 10 ou 15 ans après avec des bateaux électriques.

C'est un sujet qui peut revenir un jour ou l'autre, je ne serai pas hostile à ce qu'on le réétudie.

DANS LA SALLE : *Ce n'est pas la question, hors sujet !*

M. MONTEIL.- D'accord, je ne suis pas venu pour me faire chahuter, je suis venu pour essayer de répondre.

La réponse à la question est dans les politiques du Département en matière de gestion du domaine routier. La protection, et *a fortiori* lorsqu'on crée des installations ou lorsqu'on les renouvelle, est prévue, assurée, elle peut être améliorée, votre question est intéressante, je proposerai d'ailleurs que nous puissions la reprendre et répondre techniquement sur ce sujet. C'est une excellente question.

J'en profite pour vous dire que nous n'avons jamais essayé de vous cacher quoi que ce soit, nous sommes convaincus de notre dossier bien évidemment, nous en parlons depuis des décennies, si nous sommes là devant vous, c'est que nous avons envie de plaider non pas notre cause mais ce dossier. Nous ne vous avons rien caché.

Je ne peux pas laisser dire que l'on a du site propre qui n'est pas du site propre, on a 11,3 kilomètres de site propre. Dire le contraire, c'est dire un mensonge, donc je ne peux pas laisser dire cela, ce n'est pas vrai.

Je ne peux pas laisser dire non plus que l'on a envie de vous cacher quelque chose, vous avez un document qui a été distribué dans les boîtes aux lettres, il parle fort bien du report. Bien sûr, il y a un report de trafic entre le nord et le sud, il y a un report de trafic entre l'est et l'ouest, ce qui veut dire d'ailleurs que toutes les mesures environnementales dans ce bassin se déportent peut-être un peu, mais on le sait. Et pour ceux qui n'auraient pas lu les documents, il y en a des milliers distribués dans les boîtes aux lettres, c'est à la page 16 et à la page 17, on comprend parfaitement.

Et je comprends fort bien que l'on dise : « on va avoir 3 000, 4 000, 5 000, 6 000 voitures de plus qui vont traverser notre village, on n'est pas d'accord, cela nous pose des problèmes... », en même temps on ne parle pas tout à fait de la même chose. J'ai entendu dire tout à l'heure que cela fait cher, très cher, du report modal. Bien sûr, on va financer dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 250 millions d'euros, peut-être même 300, pour quelques minutes, 3, 4, 5 ou 6 minutes, il faut que vous le sachiez, mais on a envie de le faire malgré tout parce que c'est une cause qui est noble et qui est majeure.

Nous parlons du coût de l'heure de bouchon, du coût de l'heure de travail perdue, du coût de la pollution provoquée à ce moment-là, c'est pour cela que l'on est un peu dans une discussion de campagne électorale, chacun est convaincu de l'idée qu'il porte, et c'est très bien, on peut échanger, mais il faut rétablir de temps en temps quelques vérités.

Et en matière de vérité, je vais donner 30 secondes la parole à Patrice VIVIER pour qu'il vous rappelle quelques éléments sur la notion de la qualité de l'air. J'en ai un peu assez de me faire qualifier parmi les gens qui vont tuer nos enfants et nos petits enfants, j'ai

autant de respect pour mes enfants et mes petits-enfants que pour les vôtres, alors pas d'histoire là-dessus, nous sommes tous absolument responsables. Et si nous avons fait une erreur de jugement, vous nous aidez à la corriger mais vous ne nous attaquez pas facialement là-dessus.

Deux mots sur ATMO.

M. VIVIER.- La qualité de l'air, cela a été une préoccupation majeure de tout temps pendant l'élaboration de ce dossier. On a vraiment voulu la prendre en compte dans les dossiers qui vous sont présentés de manière très sérieuse et on n'a pas voulu travailler avec un bureau d'études lambda, nous les maîtres d'ouvrage, nous avons confié directement une mission à ATMO Auvergne Rhône-Alpes, qui est présente ce soir, pour regarder ce sujet parce qu'ils ont eu une connaissance sur le long terme de ce dossier.

Les grands éléments qui ressortent de l'étude qui a été faite sont que d'abord, la situation en 2030 sera meilleure qu'aujourd'hui, elle va s'améliorer, je vais vous donner des chiffres qui sont dans le dossier, que vous pourrez retrouver.

Elle va s'améliorer grâce essentiellement à l'amélioration du parc automobile. Au fur et à mesure que les nouvelles normes des constructeurs rentrent en vigueur, le parc automobile s'améliore, le pourcentage de véhicules électriques ne cesse de progresser et nous sommes à un moment où il y a une vraie rupture technologique, il est probable que cette rupture technologique n'ait pas été anticipée à sa juste hauteur.

Sur les chiffres de la qualité de l'air, je vous renvoie page 94 du dossier où l'on nous dit que sur le périmètre étudié, on attend d'ici 2030 une baisse globale des émissions liées au trafic de 50 % du dioxyde d'azote NO₂, 40 % des PN 2,5 et 15 % des PN 10. L'air n'a jamais été aussi bon que ces dernières années, il s'améliore, vous pouvez dire ce que vous voulez, c'est une réalité, et cette progression va continuer.

(Brouhaha)

M. DELEMONT.- S'il y a quelque chose qui est dit qui ne convient pas, merci de nous le faire savoir en demandant la parole, c'est le principe de cette concertation.

M. (?).- Je suis annécien. Je me permets de vous interpeller au sujet de ces études qui ont été réalisées par trois cabinets dont la compétence n'est pas remise en cause, TTK, BG Ingénieurs Conseils et SYSTRA, qui tous les trois présentent trois solutions dont il n'est fait mention nulle part dans votre concertation.

En effet, ce tramway est le seul à préserver la qualité de l'air, sachant qu'on est à Annecy la deuxième ville la plus polluée de France. Je me trompe ?

Il y a une autre chose qui m'interpelle dans votre dossier, page 9, vous mentionnez un trafic de 1 000 véhicules à l'heure sous le tunnel. C'est sans commune mesure avec le trafic que vous évoquiez.

Le report modal du BHNS que vous évoquez, dans la plaquette vous évoquez 50 à 70 véhicules/heure, c'est ridicule en regard du trafic.

La seule chose que vous n'avez pas évoquée est le tramway, qui présente cet avantage de préserver l'air d'une part, et d'autre part, puisque vous parlez de report modal, de partager avec les bicyclettes, les vélos à assistance électrique, les trottinettes, l'usage du tramway tel qu'on peut le faire à Grenoble, par exemple, il m'arrive d'y aller fréquemment et de mettre mon vélo dans le tramway. Les personnes qui habiteraient à Duingt, Saint-Jorioz, Sevrier, qui sont effectivement à plus de 300 mètres d'un arrêt éventuel de tramway, pourront ainsi se déplacer à bicyclette, en trottinette ou même en voiture et laisser leur voiture sur des aires de délestage.

Mme Christine DAMIENS.- J'habite Sévrier, je suis avant tout grand-mère de deux petits enfants qui habitent Amsterdam, qui est très connue pour être très bien organisée pour éviter que les voitures s'accumulent au centre-ville parce qu'ils roulent beaucoup à vélo, même quand il fait froid, même quand il y a de la neige, quand il pleut et qu'il y a du vent.

Je vais donc tenir compte de la sincérité avec laquelle vous dites qu'il ne faut pas parler de vos enfants, de vos petits-enfants... *(Inaudible.)*

Mais pour amener un changement, il faut connaître tous les êtres humains qui sont ici et tous ceux qui ne sont pas venus ce soir. Le changement, c'est difficile. Un médecin hongrois au début du XIX^{ème} siècle a découvert que si on se lavait les mains après avoir disséqué un cadavre, on risquait peut-être de rendre malade la femme qui allait accoucher derrière et peut-être l'enfant aussi.

Cela a pris plus d'une génération, plus de 25 ans, entre ceux qui ne l'ont pas cru, ceux qui l'ont cru et qui ont eu du mal à se laver les mains après chaque parturiente. Cela veut dire quand même que des gens qui sont pourtant très concernés par la santé des personnes peuvent avoir eux-mêmes du mal à introduire un changement aussi simple soit-il dans leur vie.

Si le but du jeu est un changement dans notre comportement, que l'on pense un peu moins voiture et un peu plus aux autres fonctionnements, il ne faut surtout pas aller faciliter la circulation en voiture.

Vous pouvez avoir tout un tas de bonnes idées, et je ne sais pas comment il faut pousser les murs pour mettre un bus ou un tramway dans la rue, mais ce qui est certain, c'est que l'idée de faciliter le transport va juste faire que les gens vont penser voiture encore plus qu'avant.

M. DELEMONTX.- Je vais donner la parole à Denis DUVERNAY, qui est vice-président du Département et porteur de ce projet.

M. Denis DUVERNAY.- Conseiller départemental du canton de la Roche-sur-Foron, qui se trouve dans la vallée de l'Arve.

J'ai bien entendu les précédentes interrogations, notamment la dernière par rapport à la santé. J'ai deux filles qui n'avaient jamais eu d'allergie. Depuis, elles habitent Annecy. À Annecy, j'espère que mes petits-enfants ne vont pas avoir d'allergie comme ont maintenant leurs mères. Pour cela, il faut prendre des décisions.

Cette discussion, depuis le début je la vis, je la vis avec des choses qui sont vraies, des choses qui sont fausses, mais à un moment il faut être capable de revenir à la réalité.

Dans un projet, on est toujours capable d'aller chercher une pépite, un petit détail, une brîbe d'information qui n'est pas bonne mais cela, c'est normal, la perfection n'existe pas. Par contre, ce qui m'intéresse, c'est de regarder la globalité de ce projet.

Ce projet comporte trois aspects.

Le premier, faire une NVU (Nouvelle Voie Urbaine), elle va se faire en tranchée couverte. Cela veut dire regarder autour de nous ce qui s'est passé, entre Annemasse et Genève, sur les 6 kilomètres où nous avons fait une tranchée couverte, c'est devenu une autoroute pour les piétons, les cyclistes, les trottinettes, les poussettes. Cela veut dire qu'il y a un succès incroyable. Voilà ce qu'on peut faire à partir d'une tranchée couverte.

Nous avons fait cette tranchée couverte pour que les 5 000 habitants de Barral puissent avoir droit aussi à un confort acoustique et ne pas être pollués par le bruit du matin au soir.

Qu'est-ce qu'un tunnel de 2,9 kilomètres ? Nous sommes les seuls à ne pas être capables de faire un tunnel. Je voyage partout, en Suisse en Italie, en Autriche, en Allemagne, on en fait parce qu'on se rend compte qu'à un moment, on a besoin de créer des voies mais surtout, élément qu'il ne faut pas oublier, on a besoin de faire des infrastructures qui sont considérables.

Vendredi matin, je suis allé à un Forum international de la mobilité durable, à côté de moi il y avait M. Mario WERREN, le patron de Lémanis, M. Antonio HODGERS, nouveau Conseiller d'État de la République et Canton de Genève, qui nous ont expliqué comment cela fonctionnait. Si on voulait avoir demain des systèmes performants de mobilité, il fallait être capable d'adapter nos infrastructures à cela.

Je reviens à la personne qui nous a dit que demain, le tram, c'est terminé, on a eu l'exposé toute une matinée sur les véhicules autonomes et connectés, ils sont fiables à 98 %.

Nous avons besoin du tunnel pour désengorger. Regardez ce qui se passe à La Puya s'il n'y a plus de route demain parce qu'il y a un accident, il m'est arrivé d'être resté bloqué trois quarts d'heure, on a oublié dans le commentaire de parler de la sécurité.

Je vais parler de deux sécurités : la sécurité routière dont on a besoin sur tout Rhône-Alpes, et la sécurité sanitaire. Il y a un accident sur La Puya, quelqu'un de votre famille va faire un AVC, un infarctus, votre fille va accoucher, elle reste bloquée dans une ambulance pendant trois quarts d'heure parce qu'il n'y a pas itinéraire de substitution, vous ne pensez pas qu'il y a une responsabilité ? Si, nous avons une responsabilité collective. C'est pour cela que je tiens à ce que les enfants de mes filles puissent, comme tout le monde ici, c'est ce qui est important, bénéficier d'une qualité de vie.

Il faut faire attention aux chiffres que l'on donne, on peut toujours se tromper. Tout à l'heure on a parlé du tram. Je voudrais dire deux choses.

La première, j'ai un exemple très précis parce qu'on s'en occupe personnellement, ceux qui font le tram d'Annemasse et ceux qui font le tram de Grenoble, qui ont l'expérience : 3 kilomètres, 59 millions d'euros, cela fait 21 millions du kilomètre, cela donne une idée de ce que cela peut coûter.

On prend l'exemple de Valenciennes, je veux bien, mais *inaudible* à Valenciennes n'est pas le même que dans le département.

Vendredi matin, à la fin de la réunion, nous avons fait une conférence de presse, nous sommes allés boire le café tous ensemble et quelqu'un a posé la question, on parle de mobilité, on parle de tram, de véloroute, des P+R, personne n'a parlé du déficit d'exploitation. Il faut savoir que la recette commerciale, c'est 25 % du coût d'exploitation, tout le reste, c'est de la subvention. Qui va payer le déficit du tram quand on se rend compte à quoi cela correspond ?

Les Suisses, qui sont très bons, ont élargi leurs plages horaires de 2 minutes pour faire circuler le tram, ce qui veut dire qu'aujourd'hui on est conscient de la difficulté.

Vous parlez de l'étude TTK, je l'ai connue, elle nous démontre qu'à moins de 30 000 passagers par jour, c'est très déficitaire, cela ne répond pas aux attentes, et qu'ensuite il faut absolument passer au BHNS. Je ne dis pas que c'est la solution idéale, mais un BHNS peut passer au cœur de ville, il peut passer à beaucoup d'endroits. On en a besoin également. Et quand vous avez fait un BHNS avec 11 kilomètres de voirie, qui vous empêche de mettre un rail ? Il faut que ce soit un projet évolutif et qu'on le travaille dans ce sens.

Pour travailler ce dossier, nous avons invité tous les maires des communes traversées pendant une demi-journée pour savoir ce qu'ils en pensaient, où il fallait passer, où mettre le parking-relais, comment il fallait travailler, voilà comment s'est déroulé ce projet.

Aujourd'hui, il faut absolument essayer de mettre en œuvre ce projet, depuis 40 ans il n'y a rien, essayons de faire quelque chose.

Il y a un postulat, il y a un budget qui est présenté aujourd'hui, j'aimerais qu'à partir de ce projet, tout le monde apporte des idées pour le faire évoluer...

(Protestations.)

Mme BARTHE.- On reprend les questions, s'il vous plaît.

M. DELEMONTX.- Nous avons parlé de sécurité, nous avons deux personnes responsables de la sécurité, je leur donne la parole.

UN MEMBRE DU SDIS.- Bonjour à tous, je vais me limiter à dire un mot sur la partie secours.

Les pompiers rencontrent effectivement des difficultés, comme tous les usagers, sur cette RD 1508, des difficultés pour rejoindre les casernes, puisque nos casernes sont composées à 75 % de sapeurs-pompiers volontaires, des difficultés pour porter secours, chaque minute gagnée, ce sont des vies sauvées.

Par ailleurs, nos hôpitaux sont sur la ville d'Annecy, pour le centre de Saint-Jorioz, de Talloires et de Faverges, si on peut gagner du temps sur les trajets, ce sera du temps pour sauver des vies mais ce sera aussi du temps gagné pour nos pompiers qui quittent leur travail pour aller faire les interventions.

M. François (?)- Saint-Jorioz. Nous avons parlé essentiellement de comment faire pour aller à Annecy, désengorger La Puya. Pas de problème, on a vu tout à l'heure un schéma, pour aller sur Sevrier, soit on prend La Puya, soit on prend le tunnel. Je ne porterai pas d'avis.

Pour ma part, je pense au retour. Au retour, on va arriver à Riant Port et tout le monde va se retrouver sur ce nœud. Donc oui, la circulation à Saint-Jorioz, à Duingt et à Doussard, ma question est là.

M. Jean-Louis HYZARD.- Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Saint-Jorien depuis 67 ans, je connais un peu le dossier pour y habiter. Je voudrais parler au nom des entreprises parce qu'on ne les entend pas tellement.

C'est un secteur où il y a quelques pépites qui font travailler un peu de monde, je n'en cite qu'une sur Faverges, 1 000 personnes, si on compte tout ce qu'il y a sur ce bassin, sur cette rive, cela fait travailler 6 000 personnes.

En tant que chef d'entreprise, vous êtes obligé de faire venir des clients, des acheteurs pour faire de la réception, ils me disent qu'ils mettent une heure pour venir à Genève

et qu'ensuite ils sont chez nous en trois quarts d'heure, une heure ; je leur dis non, c'est 2 heures et demie pour venir, et pour repartir, ce sera 2 heures et demie aussi. Je peux vous dire qu'il faut avoir le moral. Et ce n'est pas facile tous les jours parce que ce sont des coûts que l'on est obligé d'intégrer dans nos prix de revient.

Nous avons la chance d'être sur un territoire riche, avec des pépites, mais peut-être que cela ne durera pas. Certains qui ont du travail aujourd'hui sur cette rive n'en auront peut-être plus demain. C'est aussi un énorme frein au développement de cette rive, il faut le souligner. Beaucoup d'autres entreprises seraient venues si on avait pu avoir un transport et un accès sur cette rive dignes de ce nom.

M. (?).- Bonsoir, je représente l'association pour la Protection de La Puya, c'est une association qui est référente au niveau de la Ville d'Annecy sur tous les quartiers La Puya, les Espagnoux et Colmyr.

Je voudrais simplement vous exprimer un avis qui est quasi unanime chez les riverains et les habitants de ce coin, c'est qu'aujourd'hui la pollution est devenue impossible. Il n'y a pas que les poissons à La Puya qui ont des soucis, il y a aussi tous les habitants avec les bouchons tous les jours, qui deviennent de pire en pire, toutes les habitations qui sont construites au bord du lac à Saint-Jorioz, à Sevrier, l'ancien hôpital etc., vont augmenter encore plus le trafic, M. le Maire rappelait qu'il y a de plus en plus d'habitants.

La situation actuelle est dramatique mais si on continue sans rien faire, cela va devenir invivable. Mon voisin n'a jamais fumé de sa vie, il est décédé il y a quelque temps d'un cancer foudroyant des poumons.

On a entendu les avis idéologiques de certains écologistes, il y en a beaucoup, je ne suis pas sûr que tout le monde habite dans les endroits où il y a la pollution réelle. Il faut trouver des solutions.

Il y a peut-être des alternatives possibles, je ne sais pas, mais la situation est dramatique, il faut en tenir compte, il faut vraiment que cela avance.

M. Jérôme GRETZ.- Je suis maire adjoint à Menthon-Saint-Bernard, sur la rive d'en face. J'ai abordé ce sujet en essayant de prendre un peu de hauteur d'un point de vue géographique. On se rend bien compte, quels que soient les moyens utilisés, que tout le monde converge en un seul point qui est le rond-point de La Puya. Je parle notamment des majorités silencieuses que l'on ne voit pas ce soir, des actifs notamment, et de ces gens qui tous les matins et tous les soirs sont pendulaires sur la rive, parce que ces gens ont besoin de l'embauche qui est essentiellement sur Altaïs, Les Glaisins, Epagny, et puis Genève, Chambéry et ailleurs. Ce sont des personnes qui sont obligées de rentrer dans une zone urbaine pour ensuite en ressortir pour partir travailler. Il y a quelque part une aberration, je pense qu'on en conviendra tous.

Nous avons tous la volonté de rendre propres les véhicules aujourd'hui à moteur, de les rendre électriques, à hydrogène, que sais-je. Toujours est-il qu'aujourd'hui, on sait pertinemment qu'un véhicule qui roule, à la différence d'un véhicule qui ne roule pas, est dix fois moins polluant. Donc faisons rouler ces véhicules existants.

Bien évidemment, le nombre de véhicules va augmenter, pour une raison toute simple, cela a été évoqué tout à l'heure, parce que le SCoT nous donne des dizaines et des dizaines de logements supplémentaires dans les années qui viennent. Ne rien faire pour les voitures est purement et simplement criminel et assassin pour les générations futures.

Oui, il faut évidemment faire ce tunnel et oui, bien sûr, il faut le faire rapidement. Mais il devrait déjà être fait depuis longtemps parce que nos aînés y avaient pensé il y a 40 ans.

Mon idée n'est surtout pas de m'opposer à quoi que ce soit mais de dire, réfléchissons ensemble ce soir, tout ce qui a été dit ne s'oppose pas, tout est complémentaire.

Je crois que ce tunnel est une solution pour résoudre les problèmes de voiture c'est une nécessité absolue, mais il ne doit en aucun cas empêcher la réflexion ultrarapide, chacun sait que pour faire un dossier, pour le construire, le financer, il faut aller chercher du monde, cela prend du temps, de l'énergie et il faut 40 ans, comme j'ai entendu dire, donc mettons-nous d'ores et déjà au travail pour la suite, pour l'avenir, le jour où la population sera suffisante pour avoir un train, un tram ou autre moyen de mobilité plus moderne.

Ces deux projets ne sont pas là pour s'opposer, arrêtons de nous opposer, ils sont tous les deux complémentaires et réfléchissons ensemble.

Merci à vous.

M. Philippe CHARPENTIER.- J'habite Saint-Jorioz. J'entends les mots « concertation », « transparence », « démocratie participative », mais j'ai l'impression, ayant reçu la plaquette il y a déjà quelques mois, que les décisions en haut lieu sont déjà prises.

Néanmoins, je voulais parler, comme d'autres, de Saint-Jorioz et Duingt et surtout de l'entonnoir de Duingt, quand les mille véhicules arriveront à Duingt, que va-t-il se passer ?

Il va se passer ce qui se passe partout ailleurs où les tunnels et les autoroutes ont été faits, un jour ou l'autre et certainement très rapidement, le tunnel sera bouché et le monsieur de La Puya reverra les véhicules passer et boucher devant sa fenêtre. C'est sûr et certain.

Je pense qu'il faut avoir une vision globale entre Annecy et Albertville et étudier un transport actuel. De nombreuses villes sont sur les tram-train, je pense que c'est une solution à étudier et je regrette que cela n'ait pas été fait sérieusement par vous, les élus.

Je vous invite à visiter ce qui se fait dans d'autres régions qui sont moins fortunées que la région et le bassin d'Annecy et de voir ce qu'ils ont fait passer, avec des contraintes urbanistiques beaucoup plus fortes que dans cette région, il y a des trams, des bus en site propre sur 20 kilomètres. Il faut sortir de votre région, Messieurs les Élus.

Bon courage à vous.

M. MONTEIL.- On va faire une réponse, vous vous adressez aux élus à ceux qui sont ici un peu punching-ball ce soir mais c'est notre boulot, pas de problème. Nous avons travaillé pour produire cela, oui, nous avons travaillé, cela vous plaît ou cela ne vous plaît pas, si cela ne vous plaît pas il faut le dire, c'est ce qu'on entend.

On serait venu vous parler de ce sujet sans avoir la documentation qui vous a été remise, vous diriez que vous avez des élus qui sont incapables et des services qui ne valent rien.

Oui, on a travaillé, on n'a pas la science infuse, on est bien d'accord, il y a une demi-douzaine d'interventions que j'ai entendues, que l'on va reprendre à notre compte, des réglages sont faits, on a la prétention de posséder le fond du dossier, on dépasse parfois les limites de notre commune et même de notre département, donc on est capable de travailler.

Je voudrais que Jean-Luc reprenne un point sur les flux. Lorsqu'on est d'accord sur le volume et les flux qui s'imposent à nous, vous en faites partie, nous en faisons partie, on s'impose alors des solutions.

On va en dire deux mots, Jean-Luc, si tu veux.

M. RIGAUT.- Ce projet, c'est du déplacement sur la rive du lac, Faverges et le secteur d'Annecy. On pense toujours à la liaison Annecy-Albertville, cela renvoie intuitivement à l'ancienne voie ferrée, cela a été dit plusieurs fois. Mais quand on fait l'état des trafics actuels entre Annecy et Albertville, des perspectives de développement - je ne parle pas du transit pour aller en station, il ne faut pas encourager ce tunnel long -, mais au-delà de Faverges il y a très peu de flux en direction d'Albertville.

Notre bassin de vie - c'est comme cela qu'on l'appelle - est complètement à réorganiser. Ce projet, c'est la réorganisation interne du bassin, il n'y a pratiquement pas de transit, je ne sais plus quels sont les chiffres...

M. VIVIER.- Le transit sur le bassin qui nous intéresse, les gens qui traversent complètement cette zone sans s'arrêter, représente moins de 20 % des flux totaux. Donc la question du transit est une question très secondaire par rapport à tous les déplacements qui sont vos déplacements de tous les jours, vous vous rendez sur Annecy mais pas seulement au cœur d'Annecy, cela a très bien été dit tout à l'heure, vous vous rendez sur les zones d'activité

pour aller travailler, sur les zones commerciales pour aller faire des courses, et vous rentrez chez vous le soir. C'est malheureusement la réalité des déplacements de la rive du lac.

M. Bruno D'HALLUIN.- Je suis des Amis de la Terre. Je voudrais dire quelques mots sur le climat, on n'en a pas parlé, c'est le grand absent de cette concertation. On demande l'avis à la population sans donner l'impact climatique du projet, c'est un peu gênant.

Le GIEC (le Groupe international d'experts sur le climat) a rendu un rapport très récemment où il dit qu'il faut baisser les émissions de gaz à effet de serre de 45 % d'ici 2030, c'est-à-dire demain, pour contenir le changement climatique à un niveau raisonnable.

Quand on cherche un peu dans les études, on a quelques lignes dans l'étude ATMO sur les émissions de CO₂, on apprend que d'ici 2030, il y aura 14 % d'émissions de gaz à effet de serre en plus dans le bassin annécien lié au transport, on voit aussi que le projet LOLA va permettre de gagner 0,1 % de gaz à effet de serre d'ici 2030.

L'objectif est de gagner 45 % de gaz à effet de serre et là, on va faire plus de 14 %, et on fait des projets qui ne vont faire que moins 0,1 % par rapport à cette hausse.

M. Olivier HASSE (?)- J'habite Saint-Jorioz depuis une trentaine d'années.

Vous parlez des deux ronds-points que vous pensez faire à Saint-Jorioz pour fluidifier le trafic qui viendra d'Annecy, je n'y crois absolument pas. On le voit sur le rond-point de Sevrier, un rond-point, cela bouche, pour que ce soit valable il faudrait qu'il fasse une circonférence énorme.

Quand on va monter sur Annecy pour aller prendre le tunnel, il faudra passer par un rond-point. Le rond-point, c'est pratiquement l'équivalent d'un feu, et on voit déjà qu'au feu de Saint-Jorioz, c'est bouché depuis le feu de Saint-Jorioz pratiquement jusqu'à la Boule de Sévrier.

Quand on va augmenter le trafic, ce ne sont pas deux malheureux ronds-points qui vont fluidifier. Vous verrez que vous aurez un trafic qui remontera dans le tunnel, j'en suis certain, c'est évident.

M. DELEMONTX.- Une personne dit qu'on n'a pas vraiment répondu sur la circulation Sevrier-Doussard.

M. VIVIER.- Ce n'est pas seulement un projet avec deux ronds-points, c'est un projet urbain de la traverse de Saint-Jorioz avec un certain nombre de suppressions de mouvements pour les reporter sur des voies latérales.

Je signale que les ronds-points restent une solution. Rappelez-vous ce qu'était l'avenue du Rhône avant qu'on fasse l'aménagement qui a été fait il y a quelques années, rappelez-vous le feu de la Banque de France, c'était tristement célèbre dans Annecy, depuis qu'on a fait le rond-point, on connaît une situation qui est bien meilleure.

M. VANDEPOORTAELE.- Sur le climat et notamment les objectifs du GIEC, vous avez raison, le Plan de Déplacements Urbains, qui est le document de planification de nos déplacements à nous, qui habitons sur le bassin de vie, doit atteindre cet objectif, vous le savez bien, puisque c'est inscrit dans la loi.

On sait que le mode de déplacement n'est qu'un émetteur parmi d'autres par rapport au réchauffement.

Sur les déplacements, il y a 700 000 déplacements par jour qui se font sur le bassin de vie et sur ces 700 000, retenir à peu près 70 % qui se font en voiture aujourd'hui. Demain, avec nos enfants qui vont naître, avec la population qui va venir habiter, on va être à 25 ans, on sera à 900 000 déplacements/jour. L'objectif du Plan de Déplacements Urbains est de stabiliser l'usage de la voiture en investissant sur des infrastructures, routières qui vont être adaptées aux nouvelles mobilités, et parallèlement à cela, développer les transports en commun et doubler la part modale en transport en commun. Voilà les grands équilibres.

Il y a des réunions spécifiques sur les déplacements urbains.

M. DELEMONTX.- Et sur la prise en compte du dérèglement climatique ? C'est cela, c'est la réponse.

Il est 21 heures 20, on a dépassé les 2 heures que l'on s'était attribuées. Je sais que beaucoup auraient voulu prendre la parole et n'ont pas pu le faire, j'en suis vraiment désolé, vous étiez 600, il y a eu beaucoup d'interventions, la concertation a été enrichie.

Je vous rappelle qu'il y a des ateliers qui vous sont proposés dans le cadre de la concertation également, vous avez toutes les dates sur le site.

Une réunion publique est prévue le 13 décembre à 19 heures à Veyrier-du-Lac, ce sera la dernière.

Mme BARTHE.- Il y a une erreur sur la date de l'atelier « Qualité de l'air », elle a été modifiée, ce sera le samedi 1^{er} décembre à 10 heures. Il est très important que vous participiez à ces ateliers parce que toutes les questions précises et techniques qui ont été évoquées ce soir, auxquelles il n'y a pas de réponse, seront suffisamment détaillées, il est important que vous veniez contribuer à ces ateliers.

Je voulais rajouter un petit point sur la démocratie participative, l'articulation entre la concertation et la prise de décision, c'est fondamental, c'est un point auquel les élus devront être extrêmement attentifs à l'issue du bilan.

Merci à tous pour votre participation.

M. DELEMONTX.- Un mot de conclusion de M. le Maire de Sevrier qui nous recevait.

M. Jacques REY.- Je voulais vous remercier de participer à cette réunion très importante. On n'a pas changé les points de vue des uns et des autres mais je pense que les élus, qui ont été beaucoup critiqués, sont un peu sous le jugement hâtif..

(Protestations)

Je m'excuse. Ce n'est pas en restant chez soi et en réfléchissant à des solutions que cela se passe, les élus travaillent avec des cabinets, avec beaucoup de monde pour amener une proposition qui n'est pas bloquée définitivement, c'est important de le dire, mais malheureusement il y a des solutions qui ne sont pas adaptables dans notre secteur de vie.

(Brouhaha)

Vous pouvez m'écrire tout ce que vous voulez, cela ne me dérange pas. Personnellement, je le dis et je le répète comme je l'ai toujours dit, je serai toujours pour le tunnel, pour la sécurité de l'accessibilité à la ville-centre Annecy. Sans cela, si demain il y a une catastrophe sismique, on n'aura plus d'accès à la ville-centre, ce sera une malédiction.

Il y avait un reportage samedi soir sur les lacs de montagne et les risques sismiques, vous auriez vraiment dû le regarder pour avoir les informations qui vous empêcheraient de rêver à des solutions idéales mais non réalisables.

Merci beaucoup, bonne soirée à tous !

(La réunion est close à 21 heures 22.)