



# Concertation publique

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

*Veyrier-du-Lac, jeudi 13 décembre 2018*

Animateur : **M. Serge DELEMONTX**

**M. DELEMONTX.-** Je vous propose de commencer, Nous allons laisser le plus de temps possible pour vos questions, vos témoignages, vos prises de parole.

Avant d'expliquer comment nous allons procéder, je vous propose, puisque nous sommes à Veyrier-du-Lac, dans cette belle salle de la Veyrière, de donner la parole à Mme Sylvie MANIGLIER, Maire de Veyrier-du-Lac, pour le mot d'accueil.

**Mme MANIGLIER.-** Le mot d'accueil va être très court car je crois que cette soirée est attendue par tout le monde, c'est la dernière des 5 réunions qui ont été envisagées sur le bassin, donc c'est extrêmement important.

Je vous souhaite à tous la bienvenue sur cette commune de Veyrier-du-Lac, la salle de la Veyrière est là pour vous accueillir. Nous avons fait au mieux, nous savons que le nombre de places est un peu restreint par rapport à d'autres salles dans lesquelles ont eu lieu les réunions préalablement.

Nous sommes très concernés par le transport, nous n'attendons que cela, nous sommes à fond pour les bus. Nous espérons que plus tard, vous viendrez nous rencontrer en bus et non plus en voiture, en tout cas avec le moins de voitures possible.

Je vous donne la parole. Bienvenue à tous !

**M. DELEMONTX.-** Merci, Madame MANIGLIER. Nous allons entamer cette dernière soirée de concertation, il y a eu plusieurs rencontres de ce type.

Le principe est de faire une soirée en deux temps. Nous avons un premier temps où nous allons présenter le projet qui est en concertation, nous allons aussi vous expliquer ce qu'est une concertation.

Nous avons une garante qui va vous expliquer quel est son rôle et en quoi consiste le principe de la concertation.

Nous avons bien sûr les deux organismes porteurs de ce projet qui vous est présenté ce soir : le Département de la Haute-Savoie et le Grand Anancy, avec leurs présidents respectifs. Il y a deux directeurs généraux adjoints des deux structures, eux aussi sont là pour répondre à vos interrogations et à vos questions. Nous avons également des vice-présidents du Département et du Grand Anancy qui sont là aussi pour éventuellement intervenir en fonction de vos questions.

Avant de donner la parole à Mme BARTHE, qui est la garante de cette concertation, je vous propose que nous posions rapidement une première question aux deux présidents, aux deux organismes porteurs, le Département et le Grand Annecy, avec Christian MONTEIL, Président du département, non pas sur le projet mais sur le principe de concertation. Qu'attendez-vous, le Département et le Grand Annecy, de ce principe de concertation ?

Christian MONTEIL.

**M. MONTEIL.-** Merci, Madame le Maire, pour votre accueil.

Nous attendons la concertation, vous êtes venus pour vous exprimer, nous allons essayer de parler le moins possible et d'expliquer ce qui nous semble l'une des solutions, la solution pour les déplacements autour du lac. Je pense que nous sommes à peu près tous d'accord sur le sujet - sur la suite, je n'en suis pas sûr -, on ne peut plus se déplacer autour du lac, le trafic est infernal, il s'est déplacé d'ailleurs d'une rive sur l'autre, on en parlera pendant la soirée, on y passe trop de temps, une heure pour relier Annecy-Faverges quel que soit l'itinéraire.

Nous avons envie de vous proposer une solution alternative, elle n'est pas nouvelle, elle est inscrite sur les panneaux, une solution qui implique un tunnel sous le Semnoz et un BHNS.

Le décor étant planté, nous allons poursuivre et nous retrouver pour les interventions très rapidement. Merci.

**M. DELEMONTX.-** Merci, Christian MONTEIL. Même question à Jean-Luc RIGAUT.

**M. RIGAUT.-** Bienvenue. Ce qui compte, c'est d'engager le débat. La concertation, c'est bigrement d'actualité, vous le savez, nous vivons une actualité qui fait un appel important au besoin de discussions, d'échanges avec les habitants, certains disent avec les citoyens. Citoyens, cela fait référence à une nouvelle notion d'organisation de notre relation à la République, je mets la barre assez haut parce que c'est quelque part le sujet.

Avec Christian MONTEIL, avec les acteurs, avec les élus, cette concertation et ces débats sont déjà engagés, et heureusement, sinon vous auriez dit que nous sommes déjà dans l'application des conséquences, nous avons bien anticipé les choses.

Comment construit-on aujourd'hui des grands projets d'aménagement de territoire ou la manière de vivre ensemble sur un territoire ? On le fait dans la discussion, dans l'échange avec les concitoyens. Et pour avoir un échange, il nous faut une base, c'est

l'enjeu notamment pour la mobilité ouest, à partir d'une base de travail, la réalisation d'un ouvrage routier plus une ligne de transport en commun à haut niveau de service, plus une piste cyclable actuelle maintenue et renforcée. A travers l'échange, on doit pouvoir améliorer ce projet pour arriver à nos objectifs, c'est-à-dire vivre bien autour du lac.

On en reparle tout de suite.

**M. DELEMONTX.-** Puisque nous sommes dans le cadre d'une concertation, on va vous expliquer les tenants et les aboutissants de ce principe.

Auparavant, je vous précise que comme il y a cette concertation, tout va être enregistré, nous avons une sténotypiste qui va faire les minutes de cette soirée. Il y a également un enregistrement audio. Je demande donc à toutes les personnes qui prendront la parole de se présenter, de donner leur nom et de dire à quel titre elles interviennent, si elles sont d'une association ou si elles sont des habitants et de quelle commune.

Je demande à Isabelle BARTHE, qui pourra intervenir à tout moment dans la soirée, de nous expliquer dans quel cadre se situe cette concertation, le principe de cette Commission Nationale du Débat Public, déjà le rôle de cette commission et votre rôle à vous, Mme BARTHE, ici ce soir.

**Mme BARTHE.-** Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence toujours nombreuse dans ces réunions, ce qui prouve l'intérêt que vous portez à cette concertation.

La concertation est issue de principes qui sont fondés par des textes internationaux, notamment la convention d'Aarhus qui précise que pour tout ce qui est projet ou maintenant plans et programmes pouvant avoir un impact sur l'environnement, les citoyens ont le droit d'être associés à l'élaboration des prises de décision.

Non seulement vous avez le droit d'avoir une information claire, complète, intelligible, sincère, mais également d'être force de proposition dans le cadre de l'élaboration de ces projets d'aménagement ou de ces politiques de mobilité notamment.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de cette double concertation sur le projet de Liaison Ouest et sur le Plan de Déplacements Urbains du Grand Annecy, il y a la mise en place d'une concertation sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, qui est l'organisme national chargé de veiller au respect des principes de la concertation.

Il faut que vous ayez accès à une information complète, sincère, intelligible, que vous puissiez vous exprimer, c'est-à-dire non seulement poser des questions et avoir des réponses, c'est la base, mais également être force de proposition et éventuellement remettre en question l'opportunité du projet et porter des propositions alternatives, ce qui a largement été fait dans le cadre de cette concertation.

Un point important dans le cadre d'une concertation sous l'égide du Code de l'Environnement, c'est que l'on n'est ni dans le cadre d'un référendum ni dans le cadre d'un sondage, on ne va pas compter les voix pour et les voix contre, ce qui compte, ce sont les arguments. Nous sommes dans un débat d'idées et dans ce cadre, toutes les paroles ont le même poids quel que soit le statut de la personne qui porte cette parole. Ce qui compte, ce sont les échanges d'arguments.

Mon rôle est de veiller au respect de ces principes. Je suis une personne neutre et indépendante, je ne porterai aucun avis sur le fond du projet, j'ai la mission de restituer l'ensemble des arguments qui auront été échangés dans le cadre de cette concertation et d'en faire un bilan sur lequel se fondera la décision ultérieure de poursuivre ou non le projet, sachant que les porteurs du projet devront argumenter leur prise de décision à l'aide de tout ce qui aura été dit, écrit et échangé dans le cadre de cette concertation.

**M. DELEMONTX.-** Merci Madame BARTHE. Nous allons maintenant passer à la phase de présentation avant le débat.

Nous avons choisi de vous concerter sur deux sujets, la Liaison Ouest Lac d'Annecy et le Plan de Déplacements Urbains qui est porté par le Grand Annecy.

En quelques minutes, René DESILLE, Vice-Président du Grand Annecy, va nous expliquer ce qu'est un Plan de Déplacements Urbains et pourquoi nous parlons de ce Plan de Déplacements Urbains ici, ce soir.

**M. DESILLE.-** Le Plan de Déplacements Urbains, ce n'est pas un document d'urbanisme en tant que tel, il ne définit pas où sont les passages, comment vont se réaliser les projets, il doit donner en revanche un certain nombre de définitions et d'objectifs à réaliser ou à poursuivre, il détermine les principes qui régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises - on touche également à l'économie -, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, ce qu'est le Grand Annecy aujourd'hui.

L'organisateur de la mobilité était précédemment la Communauté d'Agglomération d'Annecy, qui est devenue Grand Annecy Agglomération qui regroupe 34 communes, dont le territoire va des Glières jusqu'à Alby et de Duingt à Epagny, c'est le territoire sur lequel nous sommes compétents en matière de mobilité.

Ce Plan de Déplacements Urbains a été engagé en 2016 et nous avons travaillé sur ce territoire nouveau à partir de 2017 avec toutes les communes concernées.

Au cours de 2018, des groupes de travail ont été organisés sur des thématiques particulières et bien ciblées sur la mobilité individuelle et collective, la mobilité

par type de territoire, c'est important car le territoire du Pays de Fillière n'est pas le même que le bassin annécien ou le cœur de ville.

Des enquêtes de déplacements ont été réalisées par le Département, dont nous avons extrait un certain nombre de données qui ont servi de base de réflexion à ce Plan de Déplacements Urbains et nous avons voulu que ce Plan de Déplacements Urbains soit lui aussi dans cette concertation.

Nous avons bien avancé sur ce Plan de Déplacements Urbains dans l'année 2018, l'objectif était pour nous d'avoir un document présentable à l'enquête publique. Du fait de cette concertation, il va prendre un peu de retard mais nous prendrons ce temps. Nous proposerons ce PDU à l'enquête publique au mois de mai-juin pour arriver à une approbation vers la fin 2019.

**M. DELEMONTX.-** Il y a des orientations stratégiques qui sont à définir.

**M. DESILLE.-** Tout à fait. Nous avons défini déjà des objectifs et des orientations stratégiques dans le cadre des groupes de travail qui ont participé tout au long de ces derniers mois :

- Développer un réseau de transport collectif attractif et performant pour tous

Et partout pareil, c'est bien évident, compte tenu de la configuration de notre territoire.

- Améliorer le réseau routier, son usage et son fonctionnement

Aujourd'hui on pense voiture mais la route peut se transformer en un couloir de transport autre que la voiture.

- Inciter à l'évolution des comportements

C'est très important, les modes et les habitudes changent, les nouvelles générations arrivent avec d'autres envies pour se déplacer.

- Favoriser l'usage des modes doux

Nous avons un certain nombre de déplacements très courts, qui pourraient se faire à pied ou à vélo, sans utiliser la voiture. Le vélo va prendre sa place avec l'assistance électrique, les distances de déplacement peuvent ainsi s'allonger.

- Redéfinir et aménager un espace public apaisé et de qualité

Cela servira à tout cela si l'on arrive à apaiser les circulations qui sont aujourd'hui très denses.

- Garantir la cohérence entre mobilité et aménagement du territoire

C'est très important, nous avons un territoire très diffus en matière d'emploi et d'habitat, on ne peut pas relier un pôle habitat et un pôle emploi, nous avons des multiplicités de déplacements qui font la difficulté du sujet.

Cet espace sera travaillé dans le cadre de notre PLU intercommunal, en effet, nos PLU aujourd'hui sont l'addition de plans locaux communaux.

**M. DELEMONTX.-** Nous en restons là sur la présentation du PDU, sachant que l'idée est que l'on puisse répondre à vos questions. Nous allons d'abord parler de Liaison Ouest Lac d'Annecy, puis nous pourrons répondre à vos questions, gardez-les si vous en avez sur ce Plan de Déplacements Urbains. En sachant que dans le cadre de la concertation, il y a des sites Internet, des documents qui vous sont remis, vous pouvez alimenter la concertation, il y a des espaces qui vous sont réservés, je vous invite à le faire.

René DESILLE, vous êtes avec nous toute la soirée, s'il y a des questions spécifiques sur le Plan de Déplacements Urbains, je vous donnerai la parole.

*(Intervention dans la salle hors micro)*

**M. DELEMONTX.-** On prend quelques minutes encore pour parler de la Liaison Ouest et je vous donne la parole, nous reviendrons sur le Plan de Déplacements Urbains.

**M. RIGAUT.-** Je prends la suite et je réponds à Monsieur, cela fait la transition.

Le Plan de Déplacements Urbains, René DESILLE l'a expliqué, c'est le plan d'ensemble. Dedans, il y a ce qui nous anime et qui nous réunit ce soir, la question de la Liaison Ouest du Lac d'Annecy.

*(Intervention dans la salle hors micro)*

**M. RIGAUT.-** C'est un ensemble global. Cela fait 20 ans que l'on parle d'améliorer la fluidité notamment de la rive d'en face...

*(Intervention dans la salle hors micro)*

**M. RIGAUT.-** En termes de méthode, et cela s'adresse à tout le monde, on parle avec le micro dans la salle, M. DELEMONTX passera le micro et chacun pourra s'exprimer. On ne parle pas sans micro, sinon ce n'est pas clair.

**M. DELEMONTX.-** Cela risque de remettre en cause tout le principe de cette concertation.

**M. RIGAUT.-** Il y a ce projet dont on parle depuis tant d'années, sur la Rive Ouest mais globalement dans la cluse du lac, de la meilleure desserte de cette rive. Tout a été étudié, le président MONTEIL était déjà aux affaires, il y a un syndicat d'études du tunnel présidé par Mme CAMUSSO, au début c'était un tunnel routier uniquement, puis un tunnel à deux fois deux voies, éventuellement avec une société d'autoroute..., des schémas qui ne correspondaient pas parce que cela pouvait devenir un égout à voitures.

Nous avons souhaité développer les bus, faire des bus améliorés, mettre une ligne de bus dite « BHNS ».

Un BHNS n'est pas forcément partout en site propre, c'est un bus pour lequel on garantit le temps, la qualité et la régularité du parcours. Il peut être au milieu des voitures, quand la circulation est fluide, il n'y a pas besoin de site propre, et quand la circulation est bloquée aux abords des ronds-points, dans des endroits compliqués, dans les cœurs de ville, on met une voie réservée. C'est le cas dans l'hypercentre d'Annecy, c'est le cas sur le secteur Seynod Cap Périaz. Un BHNS peut être mélangé aux voitures ou séparé. Sinon on parle de transports en commun en site propre, c'est technique mais cela s'appelle ainsi.

Nous avons fait des études uniquement de bus et l'on voit bien qu'il y a beaucoup d'endroits où cela bloque parce que, malgré tout, il y a une congestion de la circulation automobile plus des éléments inévitables en matière de sécurité, comment on garantit de relier 15 000 à 20 000 personnes qui habitent entre le bord du lac et au-delà, à Faverges, cela fait 30 000 habitants qui sont reliés à Annecy et au bassin de vie par une seule route, celle du bord du lac. On considère que celle-ci est une route de desserte de l'autre rive mais pas de transit.

Aujourd'hui, ce n'est plus raisonnable, on n'admet plus d'être bloqué, d'être isolé. D'où la nécessité d'avoir un ouvrage routier pour désengorger et en même temps un ouvrage de transport en commun digne de ce nom. On parlera ensuite des perspectives de la nature de cet ouvrage de transport en commun, mais c'est bien l'addition des deux qui fait que l'on vient devant vous pour en discuter.

Et cela s'inscrit dans quelque chose de plus large qui est le Plan de Déplacements Urbains de l'ensemble de l'agglomération. Nous avons besoin de savoir si cet ensemble d'ouvrages va s'inscrire dans le Plan de mobilité pour irriguer ou aménager



l'ensemble des rives du lac, parce que cela a des effets sur le reste, la desserte à l'ouest, au nord dans la mesure où l'agglomération va jusqu'au Col d'Evires.

Comprenez bien que c'est cet ensemble, il ne faut pas vous fâcher tout de suite, cela ne sert à rien.

**M. DELEMONTX.-** Nous avons prévu de vous laisser une heure et demie pour vous exprimer, nous allons largement vous donner la parole, et nous commençons cette soirée par une présentation, Christian MONTEIL.

**M. MONTEIL.-** Deux mots. Surtout, ne nous fâchons pas ! Nous allons échanger, nous avons le temps, il fait chaud, on est tranquille...

Jean-Luc a développé le concept, un bus à haut niveau de service, un tunnel pour passer sous le Semnoz, on va jouer les deux, vous allez comprendre pourquoi, et plutôt que faire un grand discours, nous allons projeter une vidéo, c'est l'illustration parfaite de ce que l'on veut vous présenter. Nous allons rentrer ensuite dans la phase d'échange et d'explication.

*(Projection d'une vidéo).*

**M. DELEMONTX.-** Ce film vous présente tout le projet. Nous prenons encore quelques minutes avant de donner la parole à différentes associations et à toutes les personnes qui sont dans la salle, Christian MONTEIL, un mot sur les objectifs pour le territoire.

**M. MONTEIL.-** Mesdames, Messieurs, avec Jean-Luc RIGAUT, Président de l'Agglomération, les élus de l'Agglomération, les élus du Département, Françoise CAMUSSO il y a déjà bien longtemps, nous avons travaillé sur une proposition qui vous est présentée ce soir. Elle allie deux dispositifs :

- un dispositif qui a été étudié tout seul il y a 25 ans, le tunnel sous le Semnoz, qui répondait à un objectif : supprimer une partie de la circulation sur un tout petit kilomètre de réseau au bord du lac,
- et le transport en site propre, le bus à haut niveau de service sur les rives du lac.

Nous avons étudié et constaté que l'un sans l'autre, on ne fonctionnait pas. On vous propose donc globalement ce dispositif du tunnel dont vous avez compris l'utilité, certains d'entre vous ne seront pas d'accord probablement, et le bus à haut niveau de service

qui a besoin de ce site propre et qui a besoin également du tunnel pour se raccorder. Nous avons un sujet sur lequel les arbitrages ne sont pas terminés sur les options de la tranchée couverte ou pas, sur le secteur de Seynod.

C'est un vrai dossier, qui nous a mobilisés pendant des années, il a fallu trouver un accord des deux institutions que sont l'Agglomération d'Annecy et le Département de la Haute-Savoie pour avancer et pour venir devant vous.

Nous avons fait auparavant le bouclage du lac à vélo qui est quasiment terminé, c'est un dispositif extrêmement coûteux, volontaire, sur le financement duquel nous nous sommes engagés avec le SILA, c'est-à-dire les intercommunalités et l'Agglomération d'Annecy, et le Département. Nous avançons aujourd'hui avec ce dispositif.

Je voudrais enfin vous dire que notre ambition, lorsqu'on évoquait le temps de trajet, c'est de gagner du temps, éviter d'avoir des voitures stationnées au milieu de la route et faire en sorte que le bus que Mme le Maire évoquait tout à l'heure puisse aller plus vite que la voiture. Le site propre, c'est cela. Tout doucement, il faudra bien, avec ce service, avec le cadencement qui sera offert, avec la performance, rentrer dans ce dispositif.

Notre objectif est ambitieux, partagé, il est coûteux, il faut qu'il soit validé, mûri et engagé dans les prochaines années, les budgets sont prêts, et cette phase est celle qui vous permet de formuler un avis favorable, défavorable, des propositions, quelques-unes vont vous être faites dans quelques instants.

Vous avez vu le film qui décrit parfaitement ce que l'on a envie de faire, place à la discussion.

**M. DELEMONTX.-** Nous avons prévu de donner deux ou trois indications sur les coûts, mais peut-être un mot sur les temps, la fluidité du trafic qui sont dans ces objectifs.

**M. MONTEIL.-** Les coûts sont d'environ 320, 330 millions d'euros, à peu près 70 millions d'euros qui sont destinés à créer ce site propre sur lequel le bus va circuler tout seul, on évalue le prix du tunnel sous le Semnoz à 150, 160 millions d'euros, et des tranchées couvertes, plus ou moins couvertes, sur le secteur de Seynod à 50, 60, 80, 90 millions d'euros.

Lorsqu'on fait le total de tout cela, c'est une opération qui va nous amener à environ 300, 320, 350 millions d'euros, qui sont financés et délibérés par les Assemblées, y compris les frais d'études que l'on a engagés et qui nous ont amenés à produire ce que l'on présente.

**M. DELEMONTX.-** Un dernier mot, Jean-Luc RIGAUT, pour parler de fluidité et des objectifs environnementaux qui sont liés également au projet.

**M. RIGAUT.-** Environnement, préservation de l'environnement, aménagement, cela renvoie à l'actualité que nous vivons avec l'ensemble des citoyens et des élus sur notre territoire. C'est une démarche qui a été conduite pour donner sens à l'agglomération d'Annecy, nous avons appelé cette démarche « *Imagine le Grand Annecy* ». Depuis une dizaine de mois, un travail important a été fait avec les élus, avec les citoyens des quatre coins du territoire. C'est une autre forme de concertation, construire et co-construire un projet de territoire. Il est ressorti de cela des engagements essentiels, non pas ce qui est déjà en cours, non pas les sujets qui sont déjà dans les tuyaux de nos assemblées actuelles, mais pour imaginer le lendemain, et la mobilité est arrivée en permanence à tous les étages.

Et pas seulement la mobilité. Sur les rives du lac, quelques orientations très fortes ont été prises en matière de bien vivre au bord du lac et d'un environnement de qualité. On a pris les engagements de ne plus construire en dehors des centres bourgs, centres villages et de ne plus miter les bords du lac, donc de limiter le développement de l'urbanisation. C'est une donnée importante qui va se traduire dans les plans d'urbanisme, les documents d'orientation.

Il y a une forte demande pour que la mobilité demain, sur les rives du lac et partout, soit retravaillée autrement, à l'aune de l'environnement. On pense au bus électrique mais également à des modes plus lourds. J'ai annoncé, je le redis, le lancement des études pré-opérationnelles, c'est autre chose qu'une faisabilité, c'est étudier comment demain on utilise, à la place du bus à haut niveau de service, le moment venu, un tram et non plus un tram-train.

Quelques éléments un peu techniques. Le tram-train, c'était il y a 10 ans, c'était avant l'arrivée de Léman Express vers Genève, donc la fin de CEVA, le tunnel qui relie Annemasse à Cornavin et Genève permettra de faire rouler un train régional jusqu'à Annecy à partir de décembre 2019, avec une liaison toutes les demi-heures.

Nous voulions un tram-train avec la voie ferrée sur le nord, peu utilisée, Pringy-Argonay-Groisy etc., et sur le sud un aiguillage, et cela pourra aller sur les zones d'activité, le campus universitaire les Glaisins, Cap Périaz, demain Chaux, avec un parc-relais relié aux autoroutes, la branche « Hôpital » et à terme la branche « bords du lac » dont on parle ici. C'est la croix toujours annoncée, en bus parce que quand on est raisonnable on pense « bus », quand on pense développement on pense « tramway ». Et tout le monde veut cela. Donc on lance cette pré-étude. Ce n'est pas pour préjuger de la fin du résultat de la concertation mais cela ouvre, et on a entendu déjà beaucoup d'expressions, cela rentre dans ce cadre.

Pardon d'être un peu long mais cela me semble majeur.

Sur cette rive du lac, il faut limiter le nombre de déplacements par la limite de l'urbanisation future. Tout le monde veut rester comme il est, cela veut dire que demain et

après-demain, il y aura toujours besoin de mobilité mais pas d'hypertrophie de la population *a priori*, c'est cela l'essentiel, on a donc besoin d'outils de déplacements routiers complémentaires, évidents, le volet routier et le tunnel sous le Semnoz qui s'engage, de transport en commun, à terme j'espère un tramway mais en attendant, faisons le bus à haut niveau de service qui vous est proposé parce qu'on est dans le réalisme court terme.

Il faut se dire les choses franchement, j'entends : « si c'est pour nous enfumer en faisant une ligne tramway Parc des Glaisins avec ses 5 000 salariés, le campus universitaire avec le développement de l'Université, de la recherche et de l'enseignement supérieur... », que l'on veut tous, la commune d'Annecy-le-Vieux reliée à la gare au centre d'Annecy et, de l'autre côté, l'autre gros pôle de développement, Seynod et son développement avec la future zone d'activité dont on a besoin sur le secteur de Chauv-Balmont, la zone de la Pilleuse, c'est l'axe lourd où le modèle du tram est pertinent, vous m'avez déjà entendu parler de cela.

Quand on a construit un modèle pertinent, validé, qui existe, avec le matériel, les centres de services pour l'entretenir, brancher dessus de nouvelles lignes est bien moins coûteux parce que l'infrastructure existe déjà.

En attendant, il faudra certainement passer par le bus, parce que c'est l'axe de la route départementale actuelle, où demain on mettra les rails, j'ai toujours dit cela, je reste persuadé que c'est la bonne solution et le bon équilibre.

La concertation pourra le dire mais d'ores et déjà, comme il y a deux démarches qui avancent, l'autre avait pris de l'avance, cela se recoupe et il est plutôt heureux - je renvoie à Monsieur qui voulait prendre la parole tout à l'heure, excusez-moi de vous avoir interrompu un peu vivement - que l'ensemble des citoyens du bassin, d'Evires, de Fillière, d'Alby-sur-Chéran, on a même demandé aux gens de Rumilly, des Vallées de Thônes, de Faverges de s'exprimer, pensent la même chose et se rejoignent sur ce projet global de mobilité, qui va être phasé, il y en a pour une quinzaine d'années à réaliser cet ensemble, avec une capacité à financer le projet global.

Mais en attendant il y a l'urgence de la mobilité sur la Rive Ouest qui nous anime ce soir. Si on sait s'entendre, se concerter et si on sait être cohérent, c'est une limitation de l'urbanisation pour ne pas hypertrophier, faire un égout à voitures par le tunnel, il y a besoin de fluidité et pas uniquement sur les rives du lac.

Excusez-moi de faire trente secondes le maire d'Annecy, quand on compte le nombre d'habitants qui subissent les voitures dans la montée du Crêt du Maure, sur l'avenue du Rhône, dans la traversée d'Annecy, devant la mairie, sur l'avenue d'Albigny, qui congestionnent, et vous êtes les premiers à dire que l'on ne peut plus circuler dans cette ville, vous êtes tous concernés par ce besoin de fluidité, ce projet va nous permettre d'avoir à la fois le report modal utile pour avoir une agglomération fluide et où on vit bien, et un modèle

de développement de transports en commun vertueux et d'avenir, avec un plan de développement progressif. C'est cela que l'on vous propose.

Remis en perspective dans ces termes, ce projet ce soir a du sens et la concertation également. Merci.

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

Les porteurs du projet ont choisi d'être le plus concis possible, nous reviendrons dans le détail. Nous voulions vous donner la parole pendant une heure et demie, nous nous donnons jusqu'à 21 heures 10 pour entendre tous les avis.

Dans le cadre de la concertation, il y a des associations qui portent des avis et qui ont demandé à pouvoir vous les exprimer. Cela a été vu avec la garante de la concertation, nous allons maintenant donner la parole à ces associations.

La première association est « Barral Ensemble », représentée par Éric RENEVIER, en sachant que vous vous êtes tous engagés à ne pas excéder 10 minutes pour laisser le plus de temps possible à la concertation et la parole à la salle.

**M. Éric RENEVIER.-** Je suis un habitant d'Annecy sud, de Barral, où j'ai le plaisir de présider une association de quartier qui s'appelle « Barral Ensemble ».

Je veux intervenir aujourd'hui parce que j'ai essayé de le faire à titre individuel lors des réunions auxquelles j'ai assisté, j'ai assisté aux trois autres réunions et à deux ateliers, je n'ai pas été choisi mais c'est le jeu parce qu'il y avait beaucoup de demandes et c'est plutôt une bonne chose.

Ce qui me pousse à demander la parole ce soir, c'est que le thème dont je vais vous parler n'a pas été évoqué. Franchement, cela me semble être une lacune extrêmement importante. Je vais vous parler du côté d'Annecy, d'Annecy sud.

J'interviens ici à titre personnel et associatif, pas du tout à titre professionnel car je sais que dans la salle ou à la tribune, on me connaît sous ma casquette professionnelle.

À Annecy sud on dit : « Si, vous avez été pris en compte, regardez la NVU ». C'est vrai, la NVU, scénario 1, scénario 2, scénario 3.

Mais vous, quand vous allez au restaurant, ce qui vous intéresse, c'est la forme de l'assiette ou c'est ce qu'il y a dedans ? A nous, on nous dit de choisir la forme de l'assiette mais on ne parle pas de ce qu'il y a dedans.

Ce qu'il y a dedans, c'est : quelle incidence du projet ? C'est simple, qu'allez-vous manger ? En sachant que finalement, Annecy sud, c'est le quartier qui va payer la note

la plus chère en sortant du restaurant, c'est là où il y a les incidences les plus importantes, les plus lourdes de tout le périmètre du projet.

On le voit sur la carte du trafic, plus 260, plus 800, c'est sur Annecy sud que l'on va faire déboucher 19 000 véhicules/jour en plus. C'est là où il y a les incidences les plus importantes. Et ce n'est pas dans le dossier.

Je trouve cette *slide* extraordinaire, regardez le tunnel, il ne débouche nulle part ! Les 19 000 véhicules arrivent chez nous mais nous ne sommes pas sur la carte. C'est impressionnant ! On nous dit qu'à 11 kilomètres du tunnel du côté de Pringy, on sait combien il y a de voitures aujourd'hui, combien il y en aura en 2023, combien il y en aura en 2030 avec ou sans tunnel, mais au sortir du tunnel, rien, pas une information.

J'ai donc jugé utile de vous parler de cela.

Nous ne sommes pas sur cette carte, nous ne sommes pas sur les autres, nous ne sommes pas sur l'ensemble du dossier de concertation de 98 pages, nous ne sommes pas dans l'ensemble des 93 pages des études de trafic BG, je les ai lues avec attention, je vous le garantis, ces chiffres n'y sont pas.

Petit bémol, à force de les avoir demandés, ils sont sur le site depuis hier matin. Je vous engage à aller les voir.

On a parlé des études de trafic, c'est là où il y a les plus forts enjeux, en matière de pollution aussi, c'est là où il y a les plus forts enjeux. Et pourtant, encore une fois, nous n'y sommes pas. C'est dans la plaquette, on parle des PM 10, les microparticules de moins de 10 microns, avec une baisse sensible aux Marquisats et sur la Rive Est, et une augmentation, pas sensible, localisée sur certains tronçons de la RD 1508.

Que se passe-t-il dans la vraie vie ? La baisse sensible, c'est moins 0,5 aux Marquisats, c'est moins 1 à Talloires. La hausse n'est pas sensible sur certains tronçons comme à Saint-Jorioz, c'est 1, c'est à peu près équivalent.

Où est la vraie info ? Où est la hausse la plus importante ? Elle est sur Barral, plus 4. Cela n'apparaît pas.

Il y a ce que l'on appelle un peu directement un « trou noir » dans la concertation. Le trou noir, c'est Annecy Sud, et c'est pour cela que l'on demande très officiellement ou bien que la concertation soit prolongée et que l'on puisse mettre ces thèmes au centre du débat et pas seulement à la faveur d'une intervention d'une association au cours du dernier débat avant Noël, mais vraiment au cœur du débat, ou bien on fait un moratoire si réglementairement on peut prolonger la concertation, en tous les cas mettons les enjeux les plus importants du projet au cœur du débat, s'il vous plaît.

Je vais vous parler de deux paradoxes.

Le premier, c'est que l'on veut faire passer la plus grosse infrastructure routière nouvelle des 10 à 15 prochaines années sur l'agglomération au cœur de la plus grosse

réserve de logements nouveaux de l'agglomération. Ce n'est pas moi qui l'invente, pour le coup, les chiffres sont dans le dossier.

On va avoir plus de 1 200 logements sur les trois périmètres que j'ai dessinés sur la carte : Trois Fontaines un peu plus de 900, Barral 180-150, Pont Neuf 120-130. Cela fait un peu plus de 1 200 logements en plus, un ratio de 2,3 occupants par logement, 2 500 à 3 000 habitants supplémentaires sur cette route. Et c'est là qu'on veut faire déboucher 19 000 véhicules de plus. C'est un vrai paradoxe, et on aimerait avoir une réponse ou des explications.

Le deuxième paradoxe concerne la pollution. ATMO nous dit qu'à proximité des grands axes, tous les axes importants sont touchés par une forte pollution particulaire, la limite journalière est dépassée sur tous ces axes. Et, plus grave, la réglementation annuelle y est même susceptible d'être dépassée. C'est la ligne rouge, au-delà, on peut se retrouver comme dans la Vallée de l'Arve, avec des habitants qui portent plainte pour mise en danger de la vie d'autrui contre l'État et les autorités publiques.

Il est quand même étonnant que là où il y a déjà un trafic très important, avenue Zanaroli, rue de Chambéry, RN 201, rond-point de la Croisée, on veuille encore accroître la circulation. Et cerise sur le gâteau - pour continuer la métaphore avec le restaurant, ce n'est peut-être pas la bonne expression -, c'est quand même l'endroit dans l'agglomération où il ne faut pas augmenter la pollution. Pourquoi ? On l'a dans les trois dernières lignes : *« autour du Semnoz, la topographie joue également un rôle très important dans les mécanismes de dégradation de la qualité de l'air. Dans le secteur de Seynod, il y a une propension plus importante à l'accumulation de la pollution lors d'épisodes climatiques défavorables à la dispersion des masses d'air. »*

En clair, cela veut dire que le Semnoz fait barrage à la dispersion des masses d'air. Ce paradoxe nous inquiète un peu aussi.

Nous avons beaucoup d'autres choses à dire, vous pouvez nous contacter. Mais je voudrais lancer deux appels.

Le premier est à vous directement, Jean-Luc RIGAUT, c'est l'appel de vos administrés d'Annecy Sud, vous êtes président de l'Agglomération, vous vous attaquez à la mobilité, c'est normal. En tant que maire, nous vous demandons de ne pas nous oublier, vous avez parlé d'Albigny, de Trésum, de l'avenue du Rhône, bien sûr, pensez aussi à Annecy Sud, représentez aussi Annecy Sud, Seynod, ne nous oubliez pas, nous comptons sur vous, Monsieur le Maire, pour défendre aussi nos intérêts vis-à-vis de l'Agglomération – je pense que vous en connaissez le président -, vis-à-vis du Département. Dans ce projet comme pour le reste, nous comptons vraiment sur vous, ne nous oubliez pas.

Le deuxième appel, c'est d'abord un merci et un bravo, j'ai été sévère, j'ai été critique mais je sais aussi ce qu'est le travail d'élu et mettre un projet comme cela sur la table, se confronter à des salles hostiles et à des gens comme moi qui ne disent que du mal,

ce n'est pas facile. La concertation a ses limites, elle a ses lacunes mais elle permet quand même de discuter. Bravo d'avoir osé mettre ce projet sur la table.

Je finirai en disant ayez le courage d'aller jusqu'au bout, de ne pas avoir des œillères ni géographiques en se limitant aux bords du lac, en prenant tous les enjeux du projet, redessiner la pertinence du projet, ni temporelles, ne cherchons pas une solution pour aujourd'hui, regardons demain.

Dit autrement, ne déplacez pas le problème mais ensemble, et nous ne demandons que cela, de participer au dialogue, à la concertation et aux décisions, ensemble attaquons le problème non pas pour le déplacer mais bien pour le résoudre.

Je vous remercie de votre attention.

**M. RIGAUT.-** Merci, Monsieur RENEVIER, merci de la manière de dire les choses. Il a du talent en plus, c'est agréable d'écouter des revendications mais quand c'est dit intelligemment et avec talent, cela donne un peu plus de poids, je pense que Mme la Garante appréciera que cette concertation se fasse de cette manière, avec cette qualité et respectueuse.

Ma collègue maire déléguée de Seynod, Françoise CAMUSSO est là, elle ne veut pas parler mais elle est aussi la plus grande défenderesse de la tranchée couverte sur Barral. Si l'on a ce projet dans cette version, c'est bien pour prendre en compte totalement la qualité de vie des habitants. Je suis sûr qu'on peut encore faire mieux.

**M. DELEMONTX.-** Nous avons une deuxième association, qui est en fait un collectif d'associations, qui a demandé à pouvoir intervenir pour lancer le débat. Je vous propose que nous leur donnions la parole, il s'agit du collectif du Grenelle de la qualité de l'air et du transport, Olivier LABASSE et Bruno D'HALLUIN.

**M. Olivier LABASSE.-** Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs les Élus, Mesdames Messieurs les habitants, nous partageons avec les présidents les mêmes objectifs : la préservation des sites du lac, la santé, la diminution des embouteillages.

Nos solutions ne sont pas tout à fait les mêmes. Depuis 4 ans, 2014, nous sommes treize associations qui représentent environ 15 000 personnes adhérentes dans le département, dans le bassin du lac, représentatives puisque quatre d'entre elles ont comme objet social le transport, par exemple la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers du Transport). La plupart s'occupent d'environnement, de qualité et de cadre de vie. La plupart sont agréées, toutes ont des Assemblées générales, des administrateurs élus, des présidents élus, nous le sommes.



De quoi s'agit-il ? D'un tout petit lac alpin, tout petit, qui est la réserve d'eau d'une agglomération de 100 000 habitants. Il est très étroit, de 1 à 3 kilomètres de large, en fait ce sont deux rives. D'ailleurs le projet LOLA (Liaison Ouest Lac d'Annecy), comme le président RIGAUT l'a dit, est un projet qui touche les deux rives, le président MONTEIL l'a souligné aussi. Le carrefour de la RD 1508 et de la 909A du côté de Doussard, c'est le collecteur des routes qui vont permettre d'accéder à Annecy.

Plus important encore, cette cluse du lac d'Annecy, qui est assez polluée pour les raisons évoquées par mon prédécesseur, dessert le Nord Haute-Savoie et la Savoie, elle dessert aussi Genève et les stations de la Tarentaise. C'est du transit, c'est un problème.

Comme je suis aussi le président d'une association qui s'appelle « Bien vivre à Veyrier-du-Lac », qui a 105 à 107 adhérents, je vais parler un peu pour eux.

Il y a 23 500 véhicules par jour en moyenne, c'est le comptage de 2012. Depuis 2012, les comptages ont été suspendus pour des raisons techniques. Il y a une augmentation de la circulation de transit et le délestage de la Rive Ouest saturée. Et puis comme il y a une rectification de la 909A, il y a encore plus de trafic de déport, de substitution et de transit.

En rouge - c'est dans le PLU de Veyrier-du-Lac qui a été approuvé l'année dernière -, ce sont les zones d'infrastructures qui sont affectées par le bruit. Veyrier-du-Lac est à peu près au milieu de la carte. La route qui vient du bas à droite, c'est la 909. On verra tout à l'heure qu'elle a disparu des écrans radars. Pour l'instant, sur ces routes rouges et à Veyrier-du-Lac en particulier, on remarque qu'il y a de la pollution à l'ozone et au dioxyde d'azote. C'est dû au trafic automobile.

Pour les Veyrolains que je représente en partie, il n'y a pas beaucoup de solutions de mobilité ; 72 % des déplacements sont faits en voiture, 20 % en marche à pied, 5 % en bus parce qu'il n'y en a pas, il y a un trou de 3 heures le matin dans les bus pour aller de Veyrier-du-Lac à Annecy et la même chose l'après-midi dans un sens, et la même chose dans l'autre sens. Madame le Maire en a parlé et le président RIGAUT nous a dit qu'il y aurait des lignes TOP, on l'en remercie.

La marchabilité est très délicate, je me tourne plutôt vers le maire de Veyrier, il faudrait améliorer absolument les trottoirs le long de cette RD 909 qui s'appelle rue de la Tournette.

Sur le graphique de gauche, entre Menthon-Saint-Bernard et Veyrier-du-Lac, il y a une route qui vient de Thônes, qui descend et qui arrive à 9 300 véhicules/jour. Ce n'est pas la 909, c'est la petite RD 269 ou 267 qui passe le long du château par le ravin à côté de la déchetterie. On ne peut pas se croiser sur cette route.

En revanche la RD 909, vous la voyez bien sur la droite, c'est la route verte, le compteur permanent qui a servi pour les modélisations est à Menthon-Saint-Bernard ; il y a une petite excuse, c'est qu'il est placé aux Presles et les Presles faisaient partie de la commune de Veyrier-du-Lac jusqu'en 1909, donc on a un tout petit peu de retard.

Voici la rectification de la 909A C'est au bord du petit lac. Aujourd'hui, il y a 7 439 véhicules/jour en moyenne, comptage du Département, dont 2,48 % de poids lourds. C'est ce qui est indiqué sur un document officiel, la DUP de la Voie Verte qui passe à côté, qui permet de rectifier cette route, nous allons passer à 15 300 véhicules/jour et 5 % de poids lourds. On va multiplier le trafic de la 909A par deux et le trafic de poids lourds par quatre.

Je vais passer sur l'autre rive. Sevrier, c'est le privilège du pionnier, il y a encore un peu plus de voitures qu'à Veyrier-du-Lac, 28 000 en jour de pointe et 23 000 en jours moyens. Privilège du pionnier parce que c'était la voie romaine qui allait de Strasbourg à Genève, de Genève à Faverges et de Faverges à Rome. Il y a toujours eu plus de passages sur l'autre rive parce qu'ici, il y avait des cailloux qui empêchaient de passer, ils sont avant Chavoire. La situation est également très grave sur cette Rive Ouest.

Sur le projet LOLA, le trafic induit est un concept qui est parfois oublié ou nié, de même qu'au temps de Galilée, on niait la relativité des mouvements ou le fait que la terre tournait autour du soleil. Le trafic induit est défini par une instruction de 1988, il est dans toutes les études de tous les spécialistes de mobilité.

Le trafic induit exprime l'augmentation de la fréquentation due à l'amélioration de l'infrastructure routière, l'augmentation de la fréquentation des gens qui l'utilisent, on l'utilise plus.

Il exprime le fait que le réseau routier qui lui est connecté va utiliser cette nouvelle voie, c'est-à-dire une génération de trafic par les réseaux routiers qui sont connectés avec cette nouvelle voirie.

Accessoirement, le trafic induit exprime aussi le report des autres modes de transport sur la nouvelle infrastructure routière, c'est-à-dire notamment le bus, on ne va plus le prendre, on va prendre la nouvelle infrastructure routière avec sa voiture. Le trafic induit, c'est plus 36 % dans les études de BG de 2018 entre Sevrier et Saint-Jorioz et plus 44 % entre Saint-Jorioz et Doussard.

Je signale que dans la même étude, le tunnel est saturé 137 jours par an, si toutefois il doit exister.

Il y a 28 chiffres sur cette diapositive, on ne va en retenir que trois. Il s'agit d'une étude précédente. En 2030, sans tunnel, l'augmentation de trafic correspond à l'augmentation de la population sur cette rive, à peu près plus 12 %, ce sont les chiffres en vert. Les chiffres en rouge représentent l'augmentation de trafic qui est de 47 % et de 62 % pour Sevrier-Annecy et Saint-Jorioz-Sevrier. Vous voyez sur ce graphique exactement l'effet du trafic induit. Le trafic induit existe, il est même dans les études. Pourquoi le nier ?

Sur cette diapositive, il s'agit d'une étude antérieure, l'étude SYSTRA, filiale de la SNCF et de la RATP., vous voyez les augmentations de trafic dans le cas d'un BHNS sur la RD 1508, la Rive Ouest du lac, c'est entre 20 et 26 % selon les sections.

Voici la première des études de 2012, elle montre trois chiffres à retenir. Il y avait trois scénarios. C'est la seule étude multimodale où il y avait un TCSP guidé, c'est-à-dire un tramway, *versus* un bus avec un tunnel.

Le scénario A : le BHNS et le tunnel, c'est plus 30 % de trafic, ce n'est pas conseillé.

Le scénario B : un TCSP guidé, un tram, il n'y a pas de tunnel, et ce tram va jusqu'à Duingt, il y a report modal de la voiture vers le tram de 24 %.

Le scénario C : pas de tunnel, il y a un TCSP guidé Annecy-Faverges, le trafic diminue de 20 % parce qu'il y a un report modal ; comme cela va plus vite en site propre intégral, pour faire plaisir au président MONTEIL, il y a du report modal, les gens vont prendre le tram parce que cela va plus vite que la voiture et c'est beaucoup plus pratique pour les trajets domicile/travail, il n'y a pas besoin de se garer en arrivant, on ne perd pas son temps dans le transport, on peut lire etc.

Ma question est la suivante : alors qu'il y a quatre études pendant six ans qui ont donné les mêmes conclusions, pourquoi est-ce qu'on ne les suit pas ?

J'ai essayé de trouver des réponses, j'en ai trouvé une de Winston Churchill :  
« *Un rébus entouré de mystère dans une énigme, la Russie* »

Il y a une raison, c'est que l'on a donné la priorité - je ne critique pas, c'est un fait - à l'accessibilité à la voiture, on n'a pas donné la priorité à la mobilité, on a donné la priorité dans ce projet à l'automobile.

J'ai un peu parlé de Faverges tout à l'heure, je voulais parler des flux de transit depuis Genève vers la Savoie, la Tarentaise, il y a 48 000 véhicules/jour. On est en train de passer de deux fois deux voies à deux fois trois voies l'autoroute entre Annecy Nord et le péage de Saint-Martin-Bellevue alors qu'il y a un Léman Express, comme nous l'a dit le président RIGAUT. Ce Léman Express arrive en décembre 2019, c'est-à-dire demain. Il y a 50 000 passages/jour, je crois que les gens sont contents d'aller plus vite avec un train.

Pour nous, le Grenelle et ses 13 associations, la mobilité, c'est un mélange de diverses modalités, de multimodalité (tram, vélo...) et d'intermodalité, tout cela doit se connecter.

Un petit exemple sur cette diapositive, ce n'est pas le tram ou le vélo, c'est le tram et le vélo. Et ce n'est pas le tram tout seul, c'est le tram qui arrive en gare d'Annecy et qui se connectera avec le Léman Express dès que le tram arrivera. Cela règle en même temps le problème de Barral.

La mobilité c'est la liberté !

**M. Bruno D'HALLUIN.-** Je suis aux Amis de la Terre en Haute-Savoie et je parle au nom du collectif de 13 associations pour un Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien.

Le constat est que le réchauffement climatique est bien là, les quatre dernières années sont les plus chaudes jamais observées. Si on ne fait rien, ce sera 150 000 morts par an à partir de 2030 à l'échelle mondiale et de 143 à 250 millions de réfugiés climatiques d'ici 2050. Je ne sors pas ces chiffres du chapeau, ce sont les chiffres de l'OMS, de la Banque Mondiale et de l'ONU.

Dans les Alpes, le réchauffement est encore plus fort qu'ailleurs, cela se réchauffe deux fois plus vite que la moyenne mondiale, et dans les Alpes du Nord c'est encore bien plus puisqu'on est déjà à + 2° par rapport à l'année 2100.

Météo France nous dit que l'on aura une diminution forte dès le milieu du XXI<sup>e</sup> siècle de la durée d'enneigement de tous les massifs français, et ce, jusqu'à 2 500 mètres. On voit déjà les conséquences sur les stations de ski, les glaciers qui reculent, la haute montagne où les éboulements sont plus fréquents, et sur l'eau, nous avons tous vu le lac d'Annecy à marée basse ces derniers temps.

Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, il représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, et la situation est encore plus préoccupante dans le bassin annécien où, nous dit ATMO, il représente 46 % des émissions de gaz à effet de serre. C'est bien là qu'il faut faire porter l'effort de réduction.

Le GIEC est le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du climat, ce sont des scientifiques du monde entier, il nous dit que pour ne pas réchauffer la planète de plus de 1,5 degré, c'est-à-dire un niveau raisonnable, il faut que l'on baisse de 45 % nos émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030. Les engagements européens sont alignés sur ce chiffre. Il nous dit que c'est possible si on fait une transformation rapide à une échelle sans précédent.

Qu'est-il prévu dans l'agglomération d'Annecy et le périmètre du Plan de Déplacements Urbains ?

Les émissions liées au trafic routier vont augmenter de 14 % d'ici 2030, au lieu de moins 45 %, on va faire + 14 %, vous voyez l'écart.

On peut lire dans l'étude ATMO qu'avec le projet LOLA, on enverra moins 0,1 % d'émission de gaz à effet de serre, c'est-à-dire que ce ne sera pas 14 % mais on fera +3,9 % au lieu de faire moins 45 %.

Ce scénario s'inscrit exactement dans le scénario pessimiste du GIEC où aucun effort d'atténuation supplémentaire n'est déployé, et ce scénario, nous dit le GIEC, nous mène directement à un réchauffement catastrophique de 4 à 5° d'ici la fin du siècle ; 4 à 5°,

c'est énorme, cela représente la différence entre une période glaciaire et une période intraglaciaire, c'est le CNRS qui nous le dit.

En conclusion, ce projet est en totale contradiction avec les préconisations du GIEC et les engagements français, européens et internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce sont bien nos enfants et les jeunes adultes qui seront en première ligne puisque le GIEC prévoit, si nous ne faisons rien, que ce seuil de 1,5° sera atteint rapidement, entre 2030 et 2052, et ce seuil nous fait basculer vers un monde où il fera moins bon vivre, où il y aura moins de ressources à se partager, un monde qui sera plus dangereux.

Ce soir, je voudrais lancer un appel, mesdames et messieurs les élus, afin que soit enfin pris en compte le réchauffement climatique dans les projets de mobilité.

Cet appel dont le contenu correspond à peu près aux diapositives que je viens de montrer, nous vous le remettons ce soir en main propre, en vous remerciant de votre écoute.

**M. DELEMONTX.-** ATMO est ici et a prévu une intervention.

Il y a encore une association qu'a pu voir la garante, je lui donne la parole.

**M. Georges GAILLARD.-** Merci. Je suis natif du Pays de Faverges, j'ai été élu pendant 8 ans comme maire adjoint d'une commune, je connais très bien les rouages administratifs, financiers et j'ai étudié et comparé les deux projets.

Pour cela, je me suis rendu sur le terrain d'Annecy à Albertville, je suis un homme de terrain. Je respecte les grandes théories, mon truc, c'est le terrain.

Il est inutile de commenter le projet porté par le Conseil départemental car il est suffisamment expliqué dans le dossier, dans lequel j'ai relevé de bonnes avancées notamment pour le tunnel et le BHNS.

Concernant le projet de tram-train d'Annecy à Albertville, au gré des réunions publiques successives, ce projet, selon les dires des porteurs, suivrait parallèlement la piste cyclable. J'ai tenté de rechercher le contenu du projet de tram-train à travers le site Internet ARDSL, comme cela m'avait été conseillé... Je n'ai rien trouvé.

J'ai pris le document qui nous est distribué, format A5, où l'on nous donne un coût de 250 millions. Un projet d'une telle importance doit obligatoirement être abondé par un minimum de renseignements portés par des personnes soi-disant titulaires de diplômes d'ingénieurs en transport. Il est avancé une somme minorée dont j'imagine le calcul, pour un projet vide de renseignements, à savoir :

- tracé de l'itinéraire et de son point de départ à l'arrivée : rien.

- nombre de rames : rien
- nombre de stations : rien
- leur positionnement : rien
- choix de la ligne unique ou à deux voies : rien
- alimentation par pantographe ou au sol, qui engendrait un surcoût de 4 millions d'euros du kilomètre : rien
- coût de la maintenance : rien
- coût de fonctionnement : rien
- estimation du nombre de voyageurs par jour : cela a été donné là
- fréquence des passages aux stations, aux heures normales de pointe : rien, matin et soir bien entendu.

Trouver les solutions des 4 traversées de la 1508 Faverges-Giez-Saint-Jorioz et Sevrier, à proximité du tunnel de La Puya. J'ai parcouru pendant trois-quatre jours depuis le tunnel de La Puya côté de Sevrier jusqu'à Albertville, il paraît que le tram-train démarrerait à Albertville, les stations seront toujours éloignées des chefs-lieux de communes, au contraire du BHNS ou de la ligne interurbaine faisant le lien et pouvant toujours s'adapter aux besoins.

Modification administrative et ses tracasseries du PLU de 6 communes, et établir une DUP entraînant chaque fois des recours auprès des tribunaux administratifs, on connaît cela.

La piste cyclable et la voie ferrée actuelle sont traversées *a minima* par 33 routes communales en 74, 10 ans 73, et 4 véhicules agricoles pour les travaux quotidiens, pour les passages des bovins et autres. Elle va côtoyer un camping de 130 places et un centre équestre à Sevrier. D'où l'obligation d'installer des systèmes efficaces de sécurité à chaque traversée, occasionnant inévitablement une gêne, voire une paralysie aux heures de pointe des zones artisanales et industrielles dont une entreprise qui emploie actuellement 1 700 personnes. Il suffit de consulter Google, tout est dit.

Nécessité de prévoir des parkings quasiment à toutes les stations car il est illusoire de croire que les personnes de tout âge éloignées de ces stations, minimum 800 mètres à un kilomètre, Faverges, Giez, Doussard, Lathuile, Saint-Jorioz et autres, fassent les allers et retours à pied pour prendre le train, il ne faut pas y compter, il ne faut pas rêver. De surcroît sous la pluie, le vent, la neige et pendant les périodes caniculaires car de toute évidence, la ligne interurbaine sera supprimée, il ne faut pas se faire d'illusions.

Comment sont prévues les 4 traversées de la 1508 aux anciennes gares de Giez, de Doussard au rond-point de Saint-Jorioz, de Sevrier compte tenu de la faible distance entre le tunnel de La Puya et la coupure de la 1508 ? Traversée particulièrement sensible en période estivale.

Comment est prévu l'accès de la carrière de Marlens qui fait l'objet de 40 à 80 passages de poids lourds/jour, sachant que la distance qui sépare la 1508 à l'entrée de cette carrière est à moins de 10 mètres, englobant la piste cyclable. Il faut me dire comment on peut faire pour traverser tout cela ?

Comment envisager techniquement la traversée dans certains lieux très fortement urbanisés (Favergeres, Sevrier) en respectant les limites de sécurité de la piste cyclable ou séparative des privés ?

Comment est prévu l'accès au hameau d'Outrechaize, sachant que la piste cyclable est à moins de 10 mètres du rond-point de la 1508 ?

Comment envisager la traversée de la zone industrielle de Viuz, sachant que la piste cyclable a fait l'objet d'un déport important pour l'agrandissement d'une entreprise en pleine expansion ?

C'est du terre à terre.

**M. DELEMONTX.-** Tout ce que vous nous dites sera porté au rang de la concertation, comme ce qu'a dit avant M. LABASSE, c'est bien ce principe de la concertation, je vous demande de conclure.

**M. Georges GAILLARD.-** Ne connaissant pas le projet de la sortie de La Puya au Balmettes, je m'abstiens de tout commentaire.

Je mets à disposition la liste détaillée des distances des chefs-lieux à la piste cyclable.

Pour terminer, au vu de tous les inconvénients si le projet tram-train est retenu, il ne pourra voir le jour que dans 15 ou 20 ans, avec tous les recours qui vont être engendrés. Ne prenons pas le risque de faire traîner, voire capoter, le projet du Département car une possible suppression des Départements, comme cela avait été envisagé, entraînerait certainement des conditions financières à la baisse.

Merci.

**M. RIGAUT.-** En réaction à votre réflexion, j'évoquai les perspectives de pré-études de tramway, cela va dans le sens de ce que vous dites, cela va mettre du temps, en attendant il faut des bus de très bonne qualité.

On nous a demandé d'amener quelques éléments complémentaires. Il y a trois grands sujets.

Il y a le sujet de l'aménagement, comme Barral. Il y a des sujets qui doivent être traités.

Il y a le sujet de la pollution et de la santé publique, qui doit être traité tout de suite.

Il y a le sujet des trafics et des études de trafic, des chiffres qui ont été donnés par les uns et les autres. Il me semble que l'on a deux experts qui sont dans la salle, ATMO et M. VIVIER pour le trafic, je souhaiterais avoir quelques éléments qui permettront d'éclairer un peu mieux les questions sur ces deux sujets majeurs.

**M. DELEMONTX.**- Nous allons donner la parole à ATMO, qui a été cité par différents intervenants, et à Guillaume BRULFERT, référent territorial pour ATMO.

**M. Guillaume BRULFERT.**- Bonsoir à tous. Nous allons essayer de faire en 300 secondes la qualité de l'air de votre projet.

ATMO Région Auvergne Rhône-Alpes, c'est l'observatoire de la qualité de l'air, c'est votre association pour la surveillance, l'anticipation des projets.

- 25 % des voix l'État
- 25 % des voix les collectivités
- 25 % des voix les industriels
- 25 % des voix les associations environnementales et les personnalités qualifiées.

Depuis 1995, l'association a une compétence régionale, elle regroupe 245 membres différents. Chaque étude, chaque mesure d'ATMO est connue, débattue, ce qui assure l'indépendance et la transparence de tout ce qui est fait au sein de l'association.

Sur le diagnostic qualité de votre territoire, pour savoir où l'on va aller, il est toujours important de savoir d'où l'on vient. Cette diapo vous montre en moyenne, sur la Région Rhône-Alpes, quelle est l'évolution des concentrations ces dix dernières années. Ce que l'on voit, c'est que l'on a des baisses significatives pour pratiquement tous les polluants, le dioxyde d'azote, les particules fines, que ce soit les PM 10 ou les PM 2.5, le benzène, le benzo[a]pyrène, nous avons des baisses importantes sauf pour l'ozone.

Il est difficile de vous faire ce graphique pour la Haute-Savoie car nous n'avons pas un nombre de stations suffisamment représentatif pour sortir des moyennes et être fiables statistiquement. Pour autant, nous allons vous présenter deux diapositives d'importance.



Le dioxyde d'azote, c'est le polluant automobile par excellence. Comment évolue-t-il sur l'agglomération aux stations de mesure ? On parle d'émissions, ce qui sort du pot d'échappement, là, c'est vraiment ce qui est mesuré depuis 2000, on est sur une baisse à Loverchy comme à Novel, la station de la Rocade est une station trafic nouvellement installée, on voit qu'elle est plus élevée parce qu'elle est plus impactée, pour autant l'ensemble des mesures respectent la valeur limite européenne et la recommandation de l'OMS. Néanmoins, il y a des populations qui sont impactées.

Un autre polluant auquel vous êtes attachés au niveau de cette concertation, ce sont les PM 2.5 parce que les études d'impact sanitaire sont faites à partir de cet indicateur, à l'échelle européenne, française, mondiale, on regarde ces poussières. Depuis 2009 sur la station de Loverchy, seule station où l'on mesure les PM 2.5, on a une baisse importante de cette valeur limite et, effectivement, on n'est pas encore à la recommandation de l'OMS.

Sur la responsabilité des différents secteurs d'émission, et pour savoir quelles sont les sources et les leviers pour agir, on est bien à la moitié des émissions de dioxyde d'azote du département de la Haute-Savoie qui viennent des transports dont essentiellement le diesel, on a un parc de diesel et le diesel a tendance à émettre un peu plus de NOx que l'essence. On a ensuite différentes sources : du résidentiel, de l'industrie, on ne nie pas la responsabilité mais majoritairement, le premier levier d'action pour les NOx est le transport.

Dans les deux colonnes suivantes, on parle de PM 10, tout ce qui est entre 0 et 10 $\mu$ , et de PM 2.5, tout ce qui est entre 0 et 2,5. Les PM 2.5 sont dans les PM 10, c'est pour cela que vous avez à peu près le même diagnostic ; 70 à 80 % des PM 10 sont des PM 2.5 avec une source majoritaire, la combustion de mauvaise qualité du bois qui va produire énormément de particules dans la vallée de l'Arve, sur la Haute-Savoie, mais aussi sur votre agglomération.

Le transport a une responsabilité mais elle est moindre par rapport à ce qu'elle est sur les dioxydes d'azote. C'est ce que l'on verra dans les simulations, on verra que finalement, lorsqu'on bouge cette part transport, cela n'a pas les effets escomptés sur la qualité de l'air, en tout cas au niveau des PM 10.

Si je regarde les émissions dioxyde d'azote dans le projet je quantifie tout ce qui sort des pots d'échappement et je me projette sur l'avenir, avec un parc qui aura été renouvelé, avec des véhicules qui auront évolué aussi, nous aurons moins de diesel, nous aurons les premiers véhicules hybrides qui apparaîtront totalement électriques, malgré une hausse de 19 % des kilomètres parcourus, on a une diminution de quasiment 50 % des émissions dioxyde d'azote parce qu'on a une généralisation de la norme Euro 6, une baisse de la part diesel. On l'a vu dans les chiffres, l'augmentation des kilomètres parcourus dans le projet est assez faible, par conséquent, cela va jouer assez peu sur ces dioxydes d'azote, par rapport à la situation sans projet, on est à plus 0,3 %, autant dire, avec les incertitudes, que l'on joue sur les mêmes chiffres.

Pour les émissions de particules, que l'on soit sur les PM 10 ou les PM 2.5, on va retrouver ce même type de graphique. Aujourd'hui, l'émission des véhicules se fait à l'échappement, vous en avez bien conscience, on a bien connu ces fumées noires qui sortaient des poids lourds, on les voit de moins en moins, et ce qui apparaît de plus en plus quand on quantifie ces émissions, ce sont des émissions liées à l'usure, les pneus, les freins, les plaquettes de frein, l'embrayage. Cette part va devenir de plus en plus importante. On réduit les émissions à l'échappement mais on va augmenter la part des émissions liées à l'usure. On va donc avoir des baisses qui sont moins importantes que sur les Nox, malgré les 19 % de kilomètres en plus, on a 15 % de baisse des émissions de poussières liées au trafic.

Si on est dans le scénario sans projet ou avec projet, on est à plus 2 % de PM dans la mesure où on freine un peu moins avec le projet parce qu'on a augmenté un peu la fluidité du trafic.

Sur les émissions de gaz à effet de serre, les associations en ont beaucoup parlé, aujourd'hui sur Grand Annecy et la Communauté de Communes Sources du Lac, si je fais la somme des deux, les transports représentent pratiquement la moitié des émissions de gaz à effet de serre du territoire, 46 %, puis viennent le résidentiel, le tertiaire, l'industrie. On sait qu'il faut faire des efforts sur toutes les sources, bien entendu.

En situation 2030 sans projet, 19 % de kilomètres parcourus en plus, 14 % de CO<sub>2</sub> en plus, le lien technologique ne permet de gagner que 5 %.

Lorsqu'on fait le projet, on ne change pas beaucoup les kilomètres parcourus, la situation varie peu, l'impact du projet est neutre en termes de CO<sub>2</sub>, que l'on soit à plus 0,1 ou à moins 0,1, ce n'est pas là-dessus que l'on joue.

Les émissions sont une chose mais les émissions vont se transformer en concentration, en microgrammes par mètre cube, vous allez les respirer, c'est bien cela la finalité, ce qu'il est important de regarder, ce n'est pas si on fait plus 4 microgrammes, plus 7 microgrammes, c'est de savoir si la population existe à cet endroit et savoir d'où l'on part, si on passe de 0 à 7 ou de 100 à 107. Ces diapositives permettent d'y répondre.

En haut à gauche, vous avez l'exposition des habitants aux NO<sub>2</sub>, pour la valeur limite et la recommandation OMS, c'est la même chose. On voit le tendancier ou les différents scénarios, on est à une dizaine d'habitants surexposés suivant l'urbanisation d'aujourd'hui, on ne connaît pas l'urbanisation de 2030, ce qui sera la préconisation finale.

Au niveau de l'exposition des habitants aux PM 10, la valeur limite sera respectée, elle est respectée aujourd'hui en tendancier ou sans projet. En 2030, la valeur limite sera toujours respectée et si on regarde la recommandation de l'OMS, on a de faibles variations.

Par contre dans le projet, cela a été souligné, on a des reports de trafic d'une rive à l'autre, l'exposition ne va pas être la même : d'un côté on va la diminuer, et de l'autre

on va l'augmenter, mais globalement à l'échelle du projet, on est sur quelque chose de relativement stable.

Si on regarde les PM 2.5, la valeur limite est respectée aujourd'hui, en 2030 elle sera également respectée. Par contre, au niveau de la recommandation que fait l'OMS, on sera toujours à 100 % de la population qui sera surimpactée. Parce que le nouvel aménagement ne modifie que très peu les émissions de PM 2.5 dans la mesure où ce n'est pas la source majoritaire. Si on veut jouer sur les PM 2.5, il faudra jouer essentiellement sur le secteur résidentiel et le chauffage, le trafic étant un contributeur mais de moindre importance.

Notre conclusion est qu'effectivement, on a un projet qui va être un peu dans le tendanciel, on n'aggrave pas vraiment ni n'améliore la situation, en revanche on attire l'attention sur l'urbanisation future, sur les futures constructions, où seront placées exactement ces nouvelles voiries urbaines par rapport aux bâtiments, aux crèches, aux écoles, il faut regarder cela très finement et avoir une bonne stratégie par rapport au PLU pour limiter l'exposition de ces nouveaux habitants.

**M. DELEMONTEX.-** Merci.

**M. Youri DERVIN.-** Membre de l'ARDSL, également membre du Grenelle.

J'aimerais commencer par un remerciement notamment à Jean-Luc RIGAUT par rapport au projet essentiellement du Plan de Déplacements Urbains, le PDU a bien avancé et l'idée du tramway est une idée très intéressante, qui permet le transport de masse sur une ville de 125 000 habitants et l'agglomération de 105 000 habitants comme l'Agglomération du Grand Annecy.

Je vais répondre à M. GAILLARD sur les points qu'il a soulevés concernant le tram-train, nous avons énormément travaillé sur ce sujet. Je veux vous rassurer, il est bien présenté sur le site de l'ARDSL, c'est moi-même qui l'ai fait, si vous voulez, je vous donne un cours d'informatique pour mieux aller voir...

**M. DELEMONTEX.-** S'il vous plaît, restons le plus courtois possible.

**M. Youri DERVIN.-** Le projet du tram-train a été élaboré par un ingénieur, M. Edmond LUCA, créateur du métro D de Lyon et des deux lignes du métro de Grenoble. Si vous voulez, nous pouvons en discuter, il n'y a aucun problème. Je suis moi-même chef de projet dans le domaine des télécoms industrielles, je connais bien le sujet également.

Sur les points techniques, comment sera ce tram-train ? Il sera effectivement entre Annecy et Albertville. Nous considérons que la demande est très forte au bord du lac d'Annecy et jusqu'à Albertville, d'où le fait que la départementale ait été doublée sur plusieurs portions après Faverges jusqu'à Albertville. C'est pourquoi nous proposons le projet jusqu'à Albertville pour compléter la liaison et permettre l'accès aux stations de la Tarentaise.

A ce titre, le tram-train circulerait en voie unique à côté de la piste cyclable, tout simplement car il n'est pas possible d'installer une double voie à côté de la piste cyclable, il n'y a pas l'emprise foncière nécessaire, il y a l'emprise nécessaire pour une voie unique. Une voie unique signifie des coûts divisés par deux.

Je reviens sur les coûts. Pourquoi 250 millions ? Les 250 millions annoncés pour le tram-train, qui paraît plus intéressant que le projet LOLA actuel, ont été calculés ainsi.

Un seul tramway en France actuellement a été réalisé en voie unique, c'est le tramway de Valenciennes, dont les coûts ont été après réalisation de 10 millions d'euros du kilomètre. C'est un bon exemple. En sachant que dans le cas présent, il n'y aurait pas d'acquisition foncière alors que là, il y en avait.

Avec les aménagements prévus comme les traversées d'ouvrage et la réfection du tunnel de La Puya, le tramway passerait dans le tunnel de La Puya, on tombe sur des chiffres à peu près équivalents, les rails restent à poser entre la sortie du tunnel de La Puya et Ugine. Voilà pourquoi nous parlons de tram-train et non pas de simple tramway dans la mesure où ce serait un système de transport capable d'utiliser les voies existantes d'Ugine à Albertville pour diminuer les coûts.

Après deux études sur ce tram-train, nous estimons que la fréquentation serait de 14 000 voyageurs/jour, je rappelle à ce titre qu'on ne peut pas comparer la fréquentation d'un bus à celle d'un BHNS, celle d'un BHNS à celle d'un tramway, celle d'un tramway à celle d'un métro. Donc on ne peut pas comparer les coûts d'un tram-train à voie unique avec les emprises foncières existantes avec les coûts du tramway d'Annemasse qui était très cher. Lorsqu'un pilote de petit avion de tourisme veut acheter un avion, il ne regarde pas les coûts d'un A380, c'est logique.

Effectivement, il faut des parkings-relais pour accéder au tram-train, comme pour le BHNS, ce qui est indispensable. Des parkings-relais sont prévus dans ce projet au bord des haltes de tramway, comme ceux prévus pour le BHNS.

J'ai noté rapidement quelques questions de Monsieur. Ce projet pourrait être inscrit dans le cadre du PLU. Ce projet pourrait avoir également un intérêt pour les touristes étant donné qu'il se situe près de la piste cyclable et au bord du lac. On trouve que c'est un avantage.

Je vous remercie.

**M. Alain JOBARD.-** J'habite la vieille ville d'Annecy. Une remarque et une question.

La remarque, vous allez dépenser 350 millions pour déplacer les embouteillages. Cela ne réglera absolument rien du tout.

La question, actuellement il y a des bus sur Annecy que personne ne prend, je travaille à Annecy-le-Vieux, il m'arrive de prendre le bus quand il pleut, personne ne prend le bus actuellement. Il n'y a que ceux qui n'ont pas le permis. Qu'est-ce qui nous dit que les gens vont prendre le bus ?

**M. David SANCHEZ.-** J'habite Faverges je travaille dans le domaine universitaire aux Glaisins, je fais le trajet tous les jours. J'étais à la réunion à Faverges, en sortant de cette réunion, je me suis aperçu d'une chose qui m'a frappé, c'est que ce projet répond à une question : essayer d'augmenter la fluidité autour du lac. Le problème, c'est que je ne pense pas que ce soit la bonne question. À l'heure actuelle, la bonne question est : comment diminuer le trafic autour du lac.

Messieurs les élus, vous avez le devoir de forcer les gens à être plus responsables, de nous aider à être plus responsables, de nous aider à être plus écologiques et en fait, vous ne faites rien de tout cela. Vous avez le devoir d'avoir des politiques ambitieuses qui coûtent de l'argent et qui ne rapportent pas, vous ne faites pas cela du tout.

Votre projet est complètement anachronique dans le sens où il va complètement contre la réduction des effets de la pollution. Je voudrais prendre les chiffres, vos chiffres, en me référant à la plaquette qui nous a été distribuée dans nos maisons et ici, en regardant les situations sur les routes départementales en 2030 avec et sans le projet.

En 2030, avec ou sans projet, le nombre de voitures autour du lac sera complètement différent : sans projet, il sera nettement plus petit qu'avec le projet. Je ne parle pas d'augmentation de la population, ce sont les mêmes chiffres au même moment, ni de report d'une rive à l'autre, par exemple entre Faverges et Doussard, le nombre de voitures sans projet est de 20 700, avec projet il est de 21 200. Vous admettez vous-mêmes que vous allez augmenter le trafic autour du lac. Je ne vois pas comment des politiques ambitieuses peuvent se permettre ceci en 2030

**M. Jacques LETOURNEUR.-** Je suis habitant à Annecy-le-Vieux. On a eu de belles présentations, j'ai griffonné quelques mots en prenant des notes, je n'avais rien de préparé, j'avais réfléchi un peu avant bien sûr.

Je voudrais vous expliquer pourquoi je ne veux pas parler du projet LOLA et du tunnel, parce que je pense que le temps est principalement à essayer de comprendre

comment on va passer de la situation d'aujourd'hui à la situation de demain au niveau de l'ensemble de l'agglomération.

Il faudra voir si les sommes qui pourraient être dévolues à un projet sur la Rive Ouest peuvent prendre place dans l'enveloppe que l'on aura pour l'ensemble de l'agglomération.

Quand on raisonne au niveau de l'agglomération, je rejoindrai certaines interventions, le problème, c'est le report modal sur l'ensemble de l'agglomération. Dans le document qui nous a été distribué, il y a un élément très intéressant, il donne la répartition actuelle des moyens utilisés pour la mobilité :

- 64 % en voiture, conducteur ou passager
- 24 % à pied
- 7 % en transport en commun, ils ne sont pas suffisamment utilisés
- 2 % à vélo.

Tout à l'heure on parlait d'objectif, je ne connais que des objectifs quantifiés sinon ce ne sont pas des objectifs. Je ne vois pas dans ce document ni dans les autres d'objectifs affichés.

Compte tenu, on l'a dit tout à l'heure, de l'urgence du réchauffement climatique et de la croissance démographique, qui impliquent des changements quantitatifs, il ne s'agit pas simplement de satisfaire la demande ou de faire plus la même chose mais de faire autre chose dorénavant. Le report modal est le véritable enjeu du Plan de Déplacements Urbains. Je propose le report modal suivant, et ensuite on essaie de voir et de décliner comment cela peut se passer, mais j'affiche des objectifs, et s'il y a un accord sur ces objectifs, on essaie de trouver les meilleures solutions pour les atteindre. Mais si on n'a pas d'objectifs et si on n'a pas d'accord sur les objectifs, prétendre que telle solution est bonne à mon avis n'est pas justifié.

J'ai pris les chiffres. Compte tenu de ce que je viens de dire, le pourcentage des voyageurs en voiture devrait être réduit de moitié, passer de 64 à 32 % au profit des transports en commun, qui devraient être multipliés par 5 et passer de 7 à 35 %, et des déplacements à vélo qui pourraient aussi être multipliés par 5, de 2 à 10 %. Les 100 % sont atteints. Mais il faut absolument qu'on se déshabitue d'utiliser la voiture dans l'agglomération. La croissance démographique et l'urgence climatique nous amènent à faire des changements, à ne plus raisonner comme avant.

Pour conclure, le projet qui est présenté, je n'en parlerai pas, consiste à dire : il y a un embouteillage, on va essayer de le résoudre. Alors que le problème est : globalement, que peut-on faire pour améliorer la circulation, la mobilité tous modes confondus ?

**UN INTERVENANT.-** C'est moi qui prends la parole, nous sommes tous des Gilets Jaunes ici...

*(Protestations dans la salle)*

**M. DELEMONTEX.-** Est-ce que vous intervenez dans le cadre de la concertation ?

**INTERVENANT GILETS JAUNES.-** Tout à fait. Désolé de cette prise de parole un peu cavalière, vous avez tous réagi. Nous n'allons pas monopoliser la parole, nous irons à l'essentiel car nous n'avons pas trop de temps à perdre avec ce genre de pseudo-concertation...

*(Protestations dans la salle)*

Nous n'allons pas non plus empêcher la tenue de cette soirée, ce n'est pas l'envie qui nous en manque mais nous respectons trop le travail de certaines associations, nous ne souhaitons pas interdire à nos citoyens de prendre la parole sur les sujets qui les concernent, c'est le fondement de notre mouvement.

Vous n'êtes pas sans savoir que notre mobilisation est née d'un mensonge, les taxes sur les carburants soi-disant destinées sur le carbone écologique...

*(Brouhaha)*

On rentre dans les motifs que vous avez tous définis ici, la transition carbone.

En un mois de rencontres, de discussions et de partages nuit et jour autour des ronds-points partout en France, car nos revendications ont évolué, même si certains feignent de l'ignorer, la question environnementale est aussi fondamentale que la nécessité de vivre de notre travail ou de pouvoir s'exprimer nationalement et localement sur des sujets structurants qui nous concernent tous.

Nous aimerions demander si vous trouvez sincèrement cela malin et intelligent de dépenser 350 millions d'euros pour un projet routier déjà obsolète avant même d'avoir été construit, qui ne répond pas aux enjeux ni à notre époque ni à des temps futurs.

Il y a urgence, urgence sociale, urgence démocratique, urgence planétaire, nous devons répondre à ces urgences ensemble et aller pour tout changer, changer de modèle de restitution de la richesse, plus de justice et d'équité, changement des fonctionnements des institutions, voire changement des institutions...

*(Protestations dans la salle)*

... changer vos modes de production, de consommation et de déplacement.

S'il y a vraiment urgence, vous avez le choix, Messieurs les responsables, vous devez abandonner ce projet coûteux et inadapté et réorienter les budgets concernés à l'égard des transports du XXIe siècle.

Alors nous disons que vous n'avez pas le choix, ce n'est pas un vain mot car entre la fuite en avant vers le précipice et la bifurcation... *inaudible*... avons-nous vraiment le choix ? Merci à vous de m'avoir écouté.

**M. Guy MÉTRAL.**- Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie. Il s'est dit des choses très intéressantes dans cette assemblée où chacun amène sa réflexion, je voudrais remercier les élus pour le travail qui est fait et pour ce qui a été présenté. Je dois vous dire qu'il est très intéressant de voir les choses comme vous les avez vues. Bien sûr qu'il y a des échanges avec les contre et les pour, c'est normal, c'est la démocratie et je pense que vous savez gérer cette situation.

Je voudrais vous apporter une réflexion personnelle sur autre chose. Vous êtes partis dans la technique, c'est techniquement bien présenté, bien expliqué, je vous en remercie, personnellement cela m'ouvre aussi une autre réflexion.

J'ai une réflexion sur la santé et la sécurité des salariés, c'est aussi quelque chose qu'il faut prendre en compte, notamment fiabiliser le temps de parcours des salariés. Vous allez dire que c'est un patron qui parle, oui, je suis un patron de la Vallée de l'Arve et je suis fier d'être patron.

Éviter les conduites à risque destinées à rattraper le retard, parfois on fait de la vitesse, de la vitesse excessive, et des dépassements dangereux, etc., je pourrais aller beaucoup plus loin sur ce sujet mais il faut savoir que, pour mémoire, 36 % des tués sur la route de Haute-Savoie le sont lors d'un déplacement professionnel ou d'un trajet domicile/travail. De ce fait, vouloir fluidifier le trafic avec des effets sur le bien-être et la santé des salariés me semble important.

À la fois moins de stress en lien avec les bouchons, moins de temps passé dans sa voiture et donc un gain de temps pour la vie de famille, moins d'exposition à la pollution de l'air parce que les voitures qui circulent polluent moins que celles qui bouchonnent.

Aménager un bus à haut niveau de service, c'est moins de fatigue pour les salariés qui pourront utiliser des transports en commun plus performants.

Le projet est indispensable pour le développement économique. Le déplacement, c'est la facilité pour les salariés, pour les clients et les fournisseurs des entreprises et pour les touristes.



Un trafic plus fluide va améliorer l'attractivité du territoire, de ses commerces et de ses hôtels, mais aussi l'attractivité des entreprises et donc, de leur capacité à recruter car aujourd'hui, le temps de trajet peut décourager certains candidats aux emplois proposés.

*A contrario*, si rien n'est fait, les entreprises de demain ne vont pas se développer, vont même peut-être quitter le territoire, voire parfois de la délocalisation, ce qui signifie moins de rentrées fiscales pour les communes et donc, à terme, moins d'équipements pour les habitants, je veux parler de crèches, d'écoles, de salles polyvalentes etc., moins de services publics. Ne pas paupériser les territoires.

J'en termine pour dire que LOLA est un projet qui est bénéfique pour la santé, le bien-être et la qualité de vie des salariés et plus largement des habitants, pour l'économie et donc pour l'animation et la vie des territoires, avoir une vision gagnant/gagnant, l'objectif est de créer un avenir pour nos enfants et nos petits enfants.

**M. Claude MORIANGE.-** De Sevrier, je suis depuis 1980 coauteur d'un livre blanc sur la circulation routière sur la nationale 508 à l'époque, cofondateur de Sevrier Environnement, qui a changé de nom entre-temps.

Je voudrais intervenir pour les gens dont on ne parle jamais, ceux d'aujourd'hui, ceux qui galèrent sur la 1508. Or, quel que soit le projet, qu'il se réalise dans un sens ou dans l'autre, je ne veux pas prendre position mais on peut prendre des mesures immédiatement pour améliorer la vie de nos concitoyens. Je l'ai soumis à la préfecture, je l'ai envoyé à nos élus et je voudrais rappeler simplement trois mesures qui ne coûtent rien, que l'on peut mettre en œuvre tout de suite, mais il faut qu'il y ait une volonté politique derrière pour le faire.

Premièrement, interdire la circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes entre 7 heures et 9 heures et entre 17 et 19 heures. Des amis m'ont dit que ce n'était pas possible, mais si, c'est le Code de la route article R411-18, le préfet peut prendre des mesures dans ce sens ou le ministre des Transports.

Deuxièmement, basculement du trafic de transit à destination d'Albertville sur les autoroutes A40, A410, A41, A43, A430. Cette mesure a été mise en œuvre lors des Jeux olympiques de 1992 et cela a fonctionné du tonnerre de Dieu ! À tel point que les gens ici se plaignaient de ne plus avoir de circulation, les commerçants n'étaient pas contents.

Troisièmement, c'est une mesure qui a été mise en œuvre par la SNCF en région parisienne, je l'ai déjà raconté, j'habitais Esbly - Jean-Luc RIGAUT connaît bien, c'est à côté de Meaux -, je prenais le train tous les matins pour aller travailler à Saint-Ouen, je prenais le train à la gare d'Esbly jusqu'à la Gare du Nord, de la Gare du Nord jusqu'à Saint-Ouen. Ces trains étaient bondés, on aurait pu se croire en Inde où les gens sont accrochés aux portières pour pouvoir prendre le train.

La SNCF a doublé le nombre de trains, c'est-à-dire qu'elle a augmenté l'offre : c'était encore pire. Elle a mis des trains à étages, ce n'était pas résolu. Une personne dans un coin de bureau a eu sans doute la solution. Ils ont consulté les entreprises entre Meaux et Paris pour qu'elles harmonisent leurs horaires.

C'est exactement ce que je propose, demandez aux grandes entreprises de la région annécienne et des Glaisins, aux grandes administrations, d'harmoniser leurs horaires, vous verrez qu'il suffit de 3 % de diminution de la circulation pour que cela fonctionne.

Je ne prends pas position pour ou contre le tunnel, je suis de toute façon contre mais je ne vais pas le dire maintenant.

En conclusion, il suffit de proposer ces trois solutions, je pense d'ailleurs que M. le Préfet est d'accord pour la première proposition, interdire la circulation des poids lourds à certaines heures, voire totalement, parce qu'on peut entendre la pollution, les rejets avec les pneus etc., levez-vous le matin de bonne heure et allez entre 3 heures et 5 heures du matin voir la circulation.

**M. MONTEIL.-** Je reprends au vol votre proposition, sur les deux premiers points, je m'engage à ce que l'on discute sur la gestion du trafic poids lourds. Je ne parle pas d'interdiction ni d'autorité forte, c'est un sujet, je proposerai que l'on en discute avec les élus.

**M. Denis DUVERNAY.-** Je suis conseiller départemental du canton de la Roche-sur-Foron. J'ai assisté à toutes les réunions publiques, à tous les ateliers et je trouve qu'il en ressort toujours des propositions intéressantes.

Ce soir, j'ai trouvé une intervention très digne, très intéressante, celle qui parlait au nom de Barral. Cette personne a fait preuve de professionnalisme, elle a pris le temps de venir un samedi matin à un atelier à Doussard pour préparer son intervention, c'était très important.

J'ai pris ce dossier au début de l'année 2015, cela fait plus de 3 ans que l'on y travaille. Je ne dis pas qu'il est parfait, cela n'existe peut-être pas, mais on essaie de faire en sorte qu'il apporte un plus.

J'ai entendu beaucoup de choses sur la santé. J'ai des enfants, des petits-enfants, comme vous, je les aime, je n'ai pas envie qu'ils soient malades, j'ai aussi envie qu'ils vivent. Si je soutiens ce projet, c'est aussi pour cela.

Je me rends compte au travers de toutes ces réunions que l'on s'est affronté bloc à bloc. Des gens sont venus avec des certitudes, il y en a deux : on ne veut pas le tunnel, et on veut impérativement un tram-train. Pour ma part, je n'ai pas de certitude, je suis beaucoup plus humble, je n'ai que des convictions. Et mes convictions sont étayées par quatre éléments.

Le premier, on sait faire ce projet. Cela fait 40 ans que l'on en parle, il est prêt, on peut y aller.

Le deuxième, on est capable de financer ce projet parce que le Département peut intervenir alors qu'il ne peut pas intervenir sur les autres modes de transport.

Le troisième, géographiquement, on a sollicité tous les maires, on a travaillé en comité de pilotage et tous les maires des communes ont été conviés pour discuter et voir comment on pouvait faire passer ce bus à l'intérieur des agglomérations.

Le quatrième, même si ce projet n'est pas parfait, il amène quand même un plus et surtout, il ne bloque pas l'avenir. Cela veut dire que dans un certain nombre d'années, s'il faut mettre un rail dans un site propre de 11 kilomètres, on pourra le faire.

Avec beaucoup d'humilité, on a beaucoup travaillé, je ne sais pas si le projet ira au bout, en tous les cas, entre rien et faire quelque chose, je laisse à chacun cette responsabilité.

**M. Jacques MANET (?).**- J'habite sur la rive gauche du lac. Je vais poser une question très courte. On nous a présenté depuis une heure et demie des chiffres, on nous a fait ingurgiter des chiffres à haute dose et quand j'entends beaucoup de chiffres comme cela, je commence à être très méfiant.

Je voudrais simplement rappeler deux chiffres que l'on a vus tout à l'heure. Le deuxième intervenant nous a dit qu'à Sevrier, on avait relevé 28 000 véhicules/jour et sur Annecy-Genève 48 000 véhicules/jour. J'ai fait un petit calcul, que j'ai fait vérifier par ma petite fille qui est en CM2, il y a 86 000 secondes dans la journée, cela veut dire qu'il y aurait d'après ce chiffre 3 véhicules/seconde à Sevrier de 0 heure à 24 heures et 2 véhicules/seconde sur Annecy-Genève de 0 heure à 24 heures.

Je voudrais bien que quelqu'un du bureau d'études m'explique comment on peut avoir 2 ou 3 véhicules par seconde sur ces deux axes.

**M. DELEMONTX.**- On a la réponse de Patrice VIVIER.

**M. VIVIER.**- Je vous explique comment ont été faites les études de trafic.

On commence par modéliser les infrastructures.

On cale ensuite le modèle sur la situation actuelle, c'est quelque chose de très compliqué et de très normé méthodologiquement. On cale le trafic sur la base des comptages permanents dont on dispose sur l'ensemble des routes, on le cale avec des

comptages complémentaires spécifiques que l'on fait pour ces calages, là on n'en dispose pas.

On fait ensuite ce que l'on appelle une « enquête cordon », on regarde le trafic qui rentre et qui sort du réseau, vous vous souvenez sûrement qu'en 2016 et 2017, des personnes interviewaient les gens au rond-point des Marquisats pour savoir d'où ils venaient, où ils allaient, cela servait à injecter les flux de trafic dans le modèle.

On a interrogé par téléphone 11 000 personnes pour connaître leurs habitudes de déplacement, cela permet de caler les parts modales. On les a interrogées sur leur déplacement de la veille pour qu'elles s'en souviennent bien, cela nous permet de déterminer le nombre de trajets en voiture, en bus, à vélo, à pied.

On a maintenant un élément nouveau dans les calages de trafic, qui est qu'on peut les caler en temps de parcours. On utilise des données qui sont fournies par TomTom et d'autres fabricants de GPS, ce sont des temps de parcours réels. Le modèle est calé en temps de parcours.

Quand on a fini tous ces calages, on projette la situation à l'horizon 2030 en l'occurrence pour le projet, on prend les chiffres de croissance qui sont prévus dans le SCoT, le nombre de logements, qui génèrent un certain nombre de déplacements supplémentaires, on a pris en compte la croissance du nombre de frontaliers avec l'ouverture de l'autoroute, et on obtient les cartes que vous avez vues tout à l'heure, une situation 2030 sans projet.

On voit que les trafics seront, juste avant les Marquisats, de 28 700 véhicules/jour, 22 200 sur l'avenue de Trésum, 18 000 à Saint-Jorioz, 14 100 entre Duingt et Doussard, 20 700 à Faverges, 9 400 entre Doussard et Menthon, 11 200 à Talloires et 19 500 lorsqu'on arrive sur Sevrier. C'est une modélisation qui va représenter la situation en 2030.

*Dans la salle : C'est la moyenne journalière dans les deux sens.*

**M. VIVIER.-** Exactement. Le modèle fait un calcul à l'heure de pointe. Ensuite, on en déduit des moyennes journalières.

On fait la même chose avec le projet et on compare les situations avec projet et sans projet.

Ce que je peux déjà vous dire, les grands résultats, avant de rentrer dans ces chiffres, c'est qu'il n'y a pas d'induction de trafic, le modèle ne met pas en évidence d'induction de trafic, il n'y a pas de report de personnes qui vont en Tarentaise qui vont utiliser cet itinéraire, en tout cas ce n'est pas ce que montre le modèle.

Il y a des reports de trafic d'une rive sur l'autre, notamment le fait de faire un tunnel va conduire les usagers à privilégier les trajets par la 1508 plutôt que par l'autre rive

du lac, donc il y a des reports de trafic, ce qui génère des augmentations significatives de trafic sur Saint-Jorioz, sur Duingt, accompagnées de baisses très significatives de trafic évidemment aux Marquisats, sur la Rive Est du lac d'Annecy, on peut citer une baisse de trafic de 50 % entre Doussard et Menthon, une baisse de trafic de 30 % sur la RD 909 parce que les gens vont privilégier l'autre itinéraire et on gagne du temps.

Ce qui est important, c'est que tout le monde va gagner du temps. À partir de Saint-Jorioz, dans tous les déplacements, avec le projet chaque usage gagne 20 minutes, les 20 000 personnes qui se déplacent gagnent 20 minutes, ce qui est tout à fait considérable.

Deux mots sur la saturation du tunnel qui a été évoquée tout à l'heure, on parle de 137 jours de saturation, il faut avoir à l'esprit que cette saturation est calibrée parce que le projet est très ajusté pour ne pas induire de trafic justement, c'est pour cela qu'on n'a pas voulu faire un tunnel plus long, un tunnel à deux fois deux voies, pour ne pas faire d'itinéraires concurrents. Ces 137 jours, c'est une donnée du dossier, cela ne concerne que les heures de pointe et cela ne concerne qu'au maximum 100 voitures à l'heure de pointe du matin qui ne pourront pas entrer dans le tunnel et qui vont être obligées de prendre la 1508, les trois quarts de ces jours, c'est moins de 50 voitures. Donc le projet est tout à fait calibré à la situation de 2030.

Voilà tout ce que j'avais à vous dire, il y a un point important, pour nous, c'est : pas d'induction de trafic et moins 20 minutes pour tous les usagers au-delà de Saint-Jorioz.

**M. Claude MARCELOT.-** Je suis maire adjoint à Veyrier-du-Lac. Ce n'est pas à ce titre que je veux parler ce soir. J'ai examiné le dossier qui nous a été soumis sur Internet. Je ne ferai pas une bataille de chiffres, je trouve pour ma part que le dossier n'était pas facile à comprendre, mais j'en ai tiré deux conclusions qui me paraissent simples.

D'une part, on a une vraie fluidité à l'horizon 2030 si on prend le projet tel qu'il nous est présenté, et d'autre part, il n'y a pas de report, ou même une baisse, de la Rive Ouest vers la Rive Est. C'est donc une situation bénéficiaire.

J'ai été sensible à ce qui a été dit sur Barral, cela fait partie des domaines qu'il faut améliorer et choisir la bonne solution. On est conscient qu'il ne faut pas être égoïste, on a une solidarité entre nous.

Nous sommes en situation d'apoplexie en termes de circulation sur le lac. Je vais prendre une image, face à un malade qui est en apoplexie, vous avez deux solutions. La première, c'est de l'opérer ou de le soigner tout de suite. La deuxième, vous lui dites : tu vas faire du vélo. Je crois que la deuxième sera un peu plus difficile pour sa survie. C'est pour cela que je suis partant pour le projet qui nous est présenté ce soir.

**M. DELEMONTX.-** Puisqu'on parle de sécurité, un mot avec les services de secours.

**Colonel Vincent HONORE.-** Je suis le directeur départemental adjoint des pompiers de Haute-Savoie. Comme vous devez l'entendre, je ne suis pas originaire de Haute-Savoie.

Je vais vous parler simplement de notre domaine de compétence, je n'émettrai pas d'avis sur le projet, je vais vous parler de la distribution des secours autour du lac.

Nous sommes preneurs de tout ce qui améliorera la circulation autour du lac pour deux raisons essentielles.

La première, c'est que ce qui nous importe, c'est la distribution des secours. Pour être le plus efficace, il faut que l'on soit le plus rapide possible notamment sur deux thématiques, le secours à personne et particulièrement l'arrêt cardio-respiratoire, plus vite on sera sur les lieux, plus la victime aura de chance de s'en sortir.

La deuxième, vous l'imaginez bien, c'est l'incendie, plus vite nous pourrons intervenir, plus vite nous pourrons limiter la propagation du sinistre. Pour vous donner un exemple, lors du gros feu de Faverges cet été, beaucoup de renforts sont partis du bassin annécien, je vous laisse imaginer si le feu n'avait pas eu lieu en début de soirée un dimanche mais en pleine journée à une heure de pointe, les renforts auraient eu énormément de difficultés à se rendre sur les lieux.

Par ailleurs, la majorité des centres hospitaliers ou ces centres de soins se trouvent sur l'agglomération annécienne, sur le cœur de l'agglomération annécienne, par conséquent, nos ambulances, les véhicules de secours aux victimes (SAV) transportent les victimes sur l'agglomération annécienne. Lorsqu'ils sont mobilisés dans un trafic plus contraignant et qui les ralentit, on a des secteurs qui ne sont plus couverts ou mal couverts parce qu'on perd du temps dans la circulation.

Encore une fois, nous ne sommes pas là pour juger de la manière dont le trafic s'améliore mais nous sommes preneurs.

Et avant que vous posiez la question, sur la problématique du tunnel, on pourrait se dire que le tunnel fait augmenter les risques, il y a beaucoup de tunnels sur la Haute-Savoie, c'est un risque qui est répertorié et inventorié pour nous, qui a une couverture spécifique, nous avons le tunnel du Mont-Sion en allant vers Genève, nous avons déjà des unités spécialisées implantées sur Annecy sur la couverture spécifique des tunnels. Il faudrait sans doute refaire une analyse à l'aboutissement du projet, réactualiser l'étude, mais c'est un risque qui serait pris compte, comme tous les risques auxquels nous sommes confrontés.

En conclusion, nous nous devons d'accompagner le développement, qu'il soit économique, social et sur la circulation.

**Mme (?).**- Je vous remercie d'avoir donné la parole à une femme, enfin !

Le trafic va être augmenté jusqu'à Faverges d'après les chiffres de la dernière image que l'on a vue, je ne suis pas sûre que les pompiers arrivent plus vite.

Je suis habitante du quartier qui a été oublié, qui va être sacrifié puisque 19 000 véhicules entrent dans le tunnel mais n'en sortent pas. Or là-bas, il y a aux alentours de 8 000 personnes qui vivent et qui vivent surtout toute la journée, beaucoup de gens y travaillent. Et sur ces 8 000 personnes, je n'ose même pas vous dire le nombre d'enfants qui y passent leur journée.

Je suis un peu surprise des chiffres ATMO parce que cela fait quelques années que de plus en plus de journées par an, on empêche les enfants d'aller jouer dehors, ils sont privés de récréation, on leur interdit de faire des activités sportives parce qu'aujourd'hui, la pollution est dangereuse pour leur santé, maintenant, pas sur leur cancer de dans 30 ans. On nous dit : ne sortez pas les enfants parce que l'air aujourd'hui est mauvais. Et cela augmente chaque année. Chaque année, on a de plus en plus d'enfants qui ne peuvent pas aller jouer dehors à cause de cette pollution.

Je suis vraiment soucieuse de cela. Et dans ce quartier où il va y avoir 1 200 logements en plus, avec plus de 11 000 voitures par jour en plus, comment l'air va-t-il être plus respirable pour ces enfants ?

Il y a 30 ans, quelqu'un avait imaginé qu'en 2015, on aurait des voitures volantes et qui fonctionneraient avec des déchets et de la fusion nucléaire, et aujourd'hui on nous dit que dans 10 ans, les voitures ne fonctionneront plus au pétrole. J'ai un gros doute sur l'évolution positive de cela, en disant qu'en dix ans on n'aura plus de pollution due aux voitures, je n'y crois pas une seconde. Je pense que ce qu'il faut, c'est ne pas créer une route parce que créer une route, cela crée forcément du trafic, cela ne l'enlève pas, cela ne fluidifie pas. C'est ce qu'il s'est passé avec LIANE, cela a créé de l'embouteillage. Et là, on sacrifie des centaines d'enfants pour le confort de certaines personnes qui font le choix de prendre leur voiture chaque jour, c'est vraiment dommage.

**Mme CAMUSSO.**- Maire de la commune déléguée de Seynod, conseillère départementale.

Je me sens obligée de répondre. Vous venez de dire que les enfants ne sortent plus dans la cour de récréation. Je ne suis absolument pas au courant de cette situation, je vais me renseigner dès demain matin, vous avez sûrement reçu des consignes...

**Mme (?).**- Je suis enseignante.

**Mme CAMUSSO.-** La consigne a donc été donnée par l'Éducation nationale, je vais demander dès demain à Jean-Luc RIGAUT pourquoi nous n'en avons pas été informés parce que quand l'Éducation nationale donne de telles consignes, les mairies sont immédiatement informées et concertées. Je vous remercie de nous avoir donné une information que nous vérifierons demain matin.

Et puisque j'ai le micro, permettez-moi de vous dire qu'il est très difficile dans une salle d'avoir un avis contraire. Pour ma part, il est sûr qu'étant au Département et à la commune, je défends ce dossier qui est vieux de plus de 30 ans. Aujourd'hui, quelqu'un l'a dit, nous faisons enfin quelque chose, nous allons enfin essayer quelque chose.

Bien sûr, ce n'est pas la panacée, mais la seule solution proposée qui est de rajouter des études aux études nous permettra effectivement de n'avoir aucune solution. Et Denis a raison, nos enfants, nos petits-enfants dans 30 ans se retrouveront peut-être dans cette salle pour dire : on nous avait proposé un tunnel, on nous avait proposé un tram, il n'y a toujours rien, quelles études pouvons-nous faire ?

Eh bien oui, accélérons et faisons enfin quelque chose !

**M. Denis BARDIN.** - Sevrier. Il se trouve que j'ai deux activités, médecin 10-12 heures par jour et renifleur des émanations de la RD 1508 le reste du temps. Et je suis très inquiet, très inquiet pour moi, très inquiet pour les enfants, très inquiet pour notre santé à venir et très inquiet parce que nous sommes tous des accrocs à nos voitures. Comment faire ? J'ai une solution, je vous la propose, elle est très simple...

*(Brouhaha)*

**M. DELEMONTX.-** S'il vous plaît, je sais bien qu'il est très tard, c'est pour cela que je ne voulais pas que l'on dépasse le temps imparti, les élus disent allons-y mais cela va devenir de plus en plus compliqué, donc il faut que chacun prenne sur lui, je sais bien qu'au bout de 2 heures... normalement, on a dépassé le temps.

**M. Denis BARDIN.-** Je voudrais demander à nos élus comment peut-on faire pour rendre nos voitures végétariennes. Je m'explique.

Il existe une solution pour moins polluer avec nos voitures et elle n'existe pas sur le bassin, je cherche depuis un certain temps comment rouler en devenant herbivore avec la voiture. Vous avez tous vu que nos bennes de déchets verts débordent en permanence. On peut les méthaniser et je cherche depuis des mois une borne de GNV pour brancher ma



voiture. Il y a 26 millions de voitures dans le monde qui roulent au GNV, pourquoi n'y a-t-il pas de borne GNV sur le bassin ?

**UN INTERVENANT.-** Je suis habitant de Veyrier, chef d'entreprise.

On voit le débat, j'ai l'impression que les gens ne sont pas optimistes. Aujourd'hui on ne parle pas du tout du modèle de mobilité qui se dessine d'ici 10-15 ans autour de nous qui est la voiture autonome, la voiture électrique. Ces véhicules seront à disposition, seront commandés par le téléphone portable etc. On aura des véhicules petits pour des déplacements, grands pour plusieurs personnes. Ce modèle existe déjà aujourd'hui.

Je suis surpris quand on parle d'un train ou d'un tram, qui n'est pas le mode de transport du siècle dernier mais du siècle d'avant, qui est un mode de transport qui nécessite beaucoup d'investissement, qui n'est pas souple du tout.

Monsieur le Maire, vous étiez comme moi dans le train il y a 15 jours, vous reveniez de Paris, il y a eu un obstacle sur une voie, notre train a été bloqué et certainement le train derrière. Donc le train n'est pas forcément quelque chose de très souple.

Aujourd'hui, sur une telle distance, ce n'est pas un tramway, c'est un train. Je suis surpris des chiffres qui ont été évoqués : 10 millions le mètre linéaire.

Des gens comme la FRAPNA il y a 30 ans interdisaient l'ammoniaque dans les circuits frigorifiques, notamment ils ont bloqué toute l'A40 Est, quand ils ont rempli les circuits frigorifiques pour la piste de bob, ils voulaient du fréon. Les industriels ont fait autrement. J'étais partie prenante à l'époque, nous avons fait autrement, nous avons enlevé l'ammoniaque au profit du fréon et aujourd'hui, tout le monde applaudit des deux mains parce que ce sont des gaz à faible rejet *inaudible*...

Sur le plan économique, cela me concerne directement, en tant que chef d'entreprise on recrute sur l'axe Genève-Chambéry et principalement au sud d'Annecy parce qu'on sait qu'on va garder les gens, au Nord, on ne les gardera pas, ils vont partir en Suisse. Sur l'axe Faverges-Annecy, on ne sait pas recruter, le bassin d'emploi de Faverges, d'Albertville se déplace sur Chambéry et pas chez nous, c'est du gâchis.

En tant que société de services, nous devons être sous deux heures chez nos clients et H24. Aujourd'hui, tout ce bassin d'activité d'Albertville, de la Tarentaise à la Maurienne nous est fermé.

**M. Olivier TRIMBUR.-** J'habite à Bluffy, un petit village au bout du Grand Annecy derrière le Château de Menthon.

Je trouve que l'ambiance est un peu électrique ce soir, et j'aimerais vous inviter à faire un rêve pour lequel je m'étais exprimé à l'occasion d'une réunion « *Imagine le*

*Grand Annecy* », j'avais un rêve : aller travailler à Annecy tous les jours en prenant le bateau. Malheureusement, ce rêve est en train de se briser.

Je ne travaille plus à Annecy mais à St Pierre-en-Faucigny, me voilà contraint de prendre ma voiture. Et en prenant ma voiture tous les matins, sur France Bleue à 7 h 10 il y a la qualité de l'air dans les villes en Haute-Savoie, j'ai été surpris cet été de me rendre compte que tous les matins, la ville d'Annecy avait la qualité de l'air la moins bonne du département et des villes de Savoie, et moins bonne encore que dans la Vallée de l'Arve. Cela me choquait. Le beau joyau, ce lac est magnifique, et on n'a pas une qualité de l'air très bonne.

Ce rêve est brisé parce que j'ai pu lire dans la presse régionale *L'Essor Savoyard* la position de certains maires au bord du lac qui disent que les bateaux, ce n'est que pour les touristes, cela ne marchera jamais. On est dans du dogme, on ne réfléchit pas. On nous dit que ce n'est pas possible, que la seule possibilité d'arriver à Annecy en bateau, c'est sur le quai Napoléon III, que les gens n'y travaillent pas et du coup, que cela ne sert à rien. On nous dit que les bateaux, c'est un moteur à essence et cela pollue le lac.

Quand je lis cela dans le journal, j'ai un double raisonnement, je me dis que ce n'est pas très respectueux de ceux qui lisent *L'Essor Savoyard*, et je me répète cette phrase : quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage.

Je trouve que ce projet est une solution du passé. Madame le Maire de Seynod, vous avez dit que cela fait 30 ans que l'on attend, oui, cela fait 30 ans, mais c'est 30 ans trop tard. Ce plan est un plan du passé, n'est pas un plan visionnaire, n'est pas un plan imaginaire, quand j'imagine le Grand Annecy et que je vois aujourd'hui ce plan de développement urbain, je n'imagine rien et tout cela est très pauvre.

Je suis très déçu de tout cela. J'invite les élus – vous allez me trouver gonflé – à être créatifs, à être ambitieux et à être visionnaires. Je me permets de vous faire ce conseil parce que moi-même je suis élu de mon petit village, je suis à l'écoute de mes administrés qui aimeraient bien voir arriver des bus, même à Bluffy, on est en droit d'avoir les bus car beaucoup d'habitants de Bluffy seraient prêts à prendre le bus aujourd'hui et à abandonner leur voiture pour ne pas tomber dans les bouchons.

**Mme Jeanine TREMBLAY.-** Conseillère municipale à Faverges, également conseillère communautaire, j'habite à Duingt. Une petite parenthèse, quand ma collègue de Seynod - je suis institutrice également - a parlé des enfants qui étaient en confinement, Madame CAMUSSO, en décembre 2016, nous avons eu 10 jours de confinement pour alerte préfectorale, pour ma part je regarde les chiffres d'ATMO tous les matins et nous sommes très souvent au-dessus de 50 et là, nous étions entre 90 et 100 pendant 10 jours en 2016.

Je vais repartir de l'exemple d'ATMO qui calcule qu'avec le transfert, avec le projet ou sans le projet, il n'y aura pas une grande différence, sauf qu'il nous dit lui-même

qu'il n'a pas pris en compte le trafic induit, même chose avec le monsieur qui est intervenu au niveau du trafic, chacun dit qu'avec ou sans projet, c'est quasiment l'identique. On enlève le trafic induit et on enlève aussi bien souvent l'augmentation de population.

Ce qui m'inquiète, c'est qu'on ne veut pas avec ou sans projet, on ne veut surtout pas qu'il ne se fasse rien, on a l'impression que c'est toujours cela ou rien. Ce que l'on veut, c'est un autre projet, un projet qui répondra à toutes les attentes dont on entend parler.

Monsieur le Colonel de la sécurité, s'il y a un transfert modal sur un tram qui sera au minimum de 25 % et certainement en augmentation puisque tous les gens qui ont conscience de l'augmentation des gaz à effet de serre auront évidemment une autre possibilité que prendre leur voiture, ils pourront avoir un acte citoyen qu'ils réclament. C'est la meilleure des solutions pour la sécurité telle qu'on nous en a parlé tout à l'heure parce que dans l'autre cas de figure, le tunnel va très rapidement être saturé, les études le disent aussi, et le problème du Colonel par rapport à la sécurité ne sera pas réglé.

Le problème, c'est que c'est cela ou rien, je n'ai pas l'impression que l'on soit dans une concertation car dans une concertation, cela n'aurait pas été « ça ou rien », cela aurait été « ça ou ça ». Et ce « ça ou rien », j'en ai assez de l'entendre dire particulièrement par des élus, cela s'appelle plutôt du chantage.

**Mme Maryline TEXIER.**- J'habite Faverges et quand j'entends qu'on est phasé avec Faverges, je suis désolée, à Faverges nous ne sommes pas d'accord. Quand je vois l'orientation stratégique, inciter les gens à changer de comportement en rajoutant des voitures, en mettant un tunnel, si c'est cela inciter le changement de comportement, je ne suis pas d'accord !

Je viens de Faverges jusqu'à Annecy à vélo pour travailler, ce soir je rentre à vélo. Et s'il y avait un tram-tramway quand il pleut, je ne ferais pas du stop parce que quand je fais du stop, tout le monde est tout seul dans sa voiture. Je préférerais être dans un tram-tramway pour partager avec des gens, lire tranquillement, pour ne pas être dans les embouteillages, pour ne pas polluer.

J'ai vu les orientations stratégiques : la troisième, inciter les changements de comportements, je ne vois pas d'incitation.

Je suis en colère ! Cela fait 5 ans que je fais le trajet, que je prends mon vélo, 150 kilomètres par jour à vélo, j'incite les gens, quand je suis dans les voitures, en leur disant : je suis avec vous aujourd'hui, je partage... 70 kilos dans une voiture qui fait 2 tonnes... *inaudible.*

Il faut arrêter la langue de bois, il faut arrêter cette concertation qui est une pseudo-concertation.

Monsieur RIGAUT, vous avez dit à Faverges que vous aviez un rêve, le tram-tramway, on vous a dit allez au bout de votre rêve, j'aimerais partager cela avec vous.

La mobilité douce, le transport doux, il est où dans une voiture même électrique, autonome ?

À un moment donné il faut être en colère et dire qu'on ne veut pas de ce tunnel, qu'on veut autre chose, qu'il y a d'autres solutions, les navettes lacustres en sont une. Mettons tout sur la table et comme cela a été dit, ce n'est pas tout ou rien, c'est tout ou tout ce que nous proposons là ensemble. Merci.

**M. RIGAUT.-** Une précision à toute la salle. Aujourd'hui il n'y a pas rien en transport en commun, il y a quand même 32 allers et retours sur le territoire de l'agglomération d'Annecy qui s'arrêtent à Duingt, avec des bus, qui était LIHSA, qui sont régionaux exploités par la SIBRA, et jusqu'à Faverges il y a 16 allers et 15 retours.

C'est juste pour vous éviter d'être sous la pluie dans les mauvais moments.

*(Brouhaha)*

**M. DELEMONTX.-** Nous allons terminer cette soirée, il reste quelques minutes. S'il vous plaît, je sais bien que nous n'aurions pas dû aller aussi tard, au bout de deux heures...

**M. Jean (?)-** Maire Adjoint à *inaudible*. J'ai beaucoup apprécié votre intervention, avec tout ce qu'on a entendu ce soir, plutôt que se diviser et s'opposer, on a toutes les raisons d'espérer et d'avoir une vision qui pourrait être une vision commune sur des étapes différentes.

Notre territoire s'appuie sur deux vies essentielles : l'industrie, le tourisme.

L'industrie, c'est le travail, c'est la genèse de ce mouvement pendulaire, tous les matins 7 heures-9 heures, le soir 17 heures-19 heures, toute l'année, ce sont des voitures, on n'en peut plus, c'est 2 heures pour aller de Faverges aux zones d'embauche.

Mais on est sur un territoire spécifique, contraint, avec des zones d'embauche qui sont à l'extérieur de la ville-centre, Altaïs, les Glaisins, Epagny, Genève. N'est-il pas complètement aberrant dans le raisonnement d'envoyer tout le monde au rond-point de La Puya pour ensuite les faire sortir au rond-point de la Croisée pour ensuite aller chercher l'autoroute ou la rocade ? Le tunnel est sans doute la bonne solution pour éviter que l'on envoie tout le monde s'engorger dans un endroit déjà très contraint.

La deuxième chose, c'est le tourisme. Dans le tourisme, je mets également nos aînés face à nos jeunes qui ont un objectif essentiel, aller dans Annecy, la problématique est complètement différente.

À côté de cela, vous avez tous remarqué que notre espace est contraint, il n'est pas extensible à l'infini. Cela fait 40 ans que l'on parle de ce projet, le dernier projet structurant en termes de mobilité est la Voie des Aravis, 1994. Depuis, nous n'avons rien fait, et 10 000 habitants de plus par an arrivent sur notre territoire. Ne rien faire, je rejoins Françoise Camusso, est simplement criminel pour les générations futures.

J'aimerais apporter un dernier élément à notre réflexion. Dans les zones urbaines, la densité est de 1 500 habitants à peu près, le tram peut être équilibré du point de vue financier.

Sur l'ensemble de la cluse du lac d'Annecy, la densité n'est que de 217 habitants par kilomètre carré. On reproche toujours aux élus, dont je fais partie, de faire trop de dépenses, trop de ceci, trop de cela... On a la chance d'avoir un projet qui est structuré, qui est structurant, qui répond à la fois au problème écologique et au problème financier. Vu la conjoncture actuelle, il serait de bon ton de réfléchir à deux fois avant de s'opposer à ce projet, qui est remarquable.

**M. DELEMONTX.-** Nous sommes déjà bien au-delà de ce que nous avions prévu, nous allons prendre une dernière parole.

**M. Michel (?)-** Il se trouve que lundi soir, M. Macron nous a parlé de pouvoir d'achat. J'ai vérifié sur le site <http://www.impots.gouv.fr>, une petite voiture, c'est 50 centimes du kilomètre. Vous habitez Faverges, tous les jours vous faites 60 kilomètres, cela vous coûte 30 euros ; 30 euros vingt fois par mois, vous travaillez 5 jours par semaine, vous dépensez 600 euros.

Je vous les donne, et avec l'économie réalisée, vous pourrez vous offrir un abonnement au tram dans lequel vous pourrez mettre votre bicyclette, avec ou sans l'assistance électrique, parce que dans le bus vous ne pouvez pas mettre la bicyclette sinon cela vous coûte 7,50 euros, 15 euros aller et retour. Dans le BHNS, il est hors de question de mettre la bicyclette. Qui plus est, vous êtes une maman avec une poussette, je ne dis pas ce que cela génère comme problème en termes de billetterie.

Cela veut dire que pour le prix d'un abonnement au tram quel qu'il soit, je vous apporte 600 euros par mois d'économies de transport sur votre voiture. Vous pouvez faire cela dans tous les sens, j'ai vérifié.

Si vous habitez Duingt, c'est tant pis pour vous, vous n'économisez que 300 euros. En revanche, si vous allez jusqu'à Genève aller et retour, faites le calcul, je ne veux pas

le faire pour vous parce que cela va vous faire mal au cœur, suivant où vous travaillez dans Genève, c'est entre 1 200 et 2 000 euros.

Alors vive le CEVA, vive le train, vive le tram !

**M. DELEMONTX.-** Cela fait 2 h 40 que nous sommes là, je propose que nous donnions la dernière parole à Mme BARTHE, garante de la concertation...

S'il vous plaît, nous vous avons écoutés, je vous demande d'écouter Mme BARTHE pour savoir ce qu'il va se passer maintenant.

**Mme BARTHE.-** Merci pour votre patience et pardon d'interrompre des débats aussi passionnés, qui montrent la grande vitalité démocratique de ce territoire. Je vous félicite de votre participation, que j'ai suivie tout au long de ces deux mois et demi de concertation. Vous montrez bien qu'il y a des questions très techniques à résoudre, mais aussi vous confrontez des visions de la société, c'est un débat fondamental, surtout dans le contexte actuel.

Pour la suite, que va-t-il se passer à l'issue de cette concertation ?

Vous avez ici une frise, nous sommes dans le premier triangle, la concertation publique. Réglementairement, j'ai un mois à l'issue de la concertation pour remettre mon bilan. En réalité, je remettrai deux bilans, un qui concerne le projet de Plan de Déplacements Urbains et un qui concerne le projet LOLA. Dans ce bilan, je ne prends pas parti pour le projet, je fais une synthèse des arguments.

Dans le bilan sur le projet LOLA, il y aura également en annexe le rapport d'expertise, certains d'entre vous dans les ateliers ont vu l'experte qui a été désignée par la CNDP, dans les chiffres que tout le monde se renvoie, il y a des questions fondamentales sur lesquelles l'experte va pouvoir apporter des éléments de compréhension, notamment sur les questions de report modal, de trafic induit, ce sont des choses importantes à dépassionner et à mettre en perspective, avec un regard extérieur, en comparaison avec ce qui se passe dans d'autres territoires, à la fois sur les aspects trafic routier et trafic ferroviaire.

Dans le cadre de la concertation, quelqu'un a dit que ce n'était pas une vraie concertation parce qu'il n'y a pas de projets comparés. En réalité, le président du Grand Anancy s'y est engagé, puisqu'il y a des projets alternatifs qui émergent de la concertation, il faudra bien qu'ils soient analysés. Je crois savoir que cette analyse est en cours de réalisation par les bureaux d'études associés à la maîtrise d'ouvrage, ce sera forcément porté à la connaissance du public, le plus tôt sera le mieux évidemment.

Peut-être que déjà d'ici la fin de la concertation, on peut donner des éléments d'analyse, c'est très important, et aller au bout de ce qui est présenté parce que la concertation sert à éclairer la prise de décision ultérieure. C'est le plus important dans la

concertation, montrer comment on articule toute cette richesse de vos contributions avec une prise de décision.

On ne peut pas dire que le projet est décidé aujourd'hui, il est présenté mais tout est sur la table. L'opportunité reste posée et cela va être un travail important de la part de la maîtrise d'ouvrage, à l'issue des deux bilans que je vais présenter, pour dire comment ils prennent position et comment ils argumentent.

Il y a trois choix possibles. Soit le projet est poursuivi tel quel, soit le projet est amélioré, on peut imaginer que la question du phasage est évaluée, soit le projet est abandonné. Dans tous les cas de figure, il faudra que ce soit argumenté à l'aide du bilan de tout ce qui s'est dit dans le cadre de la concertation.

Que se passe-t-il si le projet se poursuit ? Il y a une phase d'avant-projet de deux à trois ans dans laquelle il y a une étude fondamentale qui doit être produite, ce que l'on appelle « l'étude d'impact environnemental », c'est un point fondamental dans tous les dossiers d'infrastructures. Elle est soumise à l'analyse d'une autorité administrative indépendante, l'autorité environnementale, cela s'appelle « l'évaluation environnementale, » et cette analyse est jointe au dossier d'enquête publique si le projet se poursuit.

L'enquête publique dure un mois et il y a une commission d'enquête qui remet un rapport avec un avis, cette fois-ci, pour éclairer la décision du préfet.

Il y a ensuite des études détaillées, entre un et deux ans, les travaux, trois à cinq ans, avant la mise en service. Finalement, une mise en service d'un projet d'infrastructure aussi important, c'est un horizon de dix ans minimum. Il faut que vous ayez cela aussi en tête.

Dernier point par rapport à ce qui a été évoqué tout à l'heure par M. RENEVIER sur la question de prolonger la concertation, réglementairement, la concertation dure au minimum 15 jours et au maximum 3 mois. Dans le cas présent, il y aurait la possibilité de prolonger la concertation d'une quinzaine de jours, puisque nous avons démarré le 17 octobre. Je laisse la parole à M. RIGAUT pour répondre sur cette question.

**M. RIGAUT.-** Je parle avec l'appui de Françoise CAMUSSO, sur les questions de Barral qui sont très spécifiques, cela mériterait un atelier. Si vous autorisez ce délai supplémentaire, ce serait probablement pour faire un atelier spécifique sur Barral en prenant en compte tout ce qui a été dit, si vous en êtes d'accord.

Merci.

**Mme BARTHE.-** N'oubliez pas que vous pouvez continuer à contribuer sur le site Internet de la concertation jusqu'à la fin.

**M. DELEMONTX.**- Très bonne fin de soirée et merci pour la qualité des débats !

*(La réunion est close à 22 heures 50.)*