

The background features a scenic landscape with a clear blue sky, distant mountains, and a body of water. The image is partially obscured by two large, tilted, semi-transparent blue shapes that frame the text. The top-left shape is a large triangle pointing towards the top-right. The bottom-left shape is a trapezoid pointing towards the bottom-right.

COMMISSION ÉLARGIE

PROJET DE

TRANSPORT COLLECTIF

EN SITE PROPRE INTÉGRAL

DU GRAND ANNECY

DOCUMENT DE TRAVAIL

ORDRE DU JOUR

1. COMPOSITION ET MISSIONS DU COPIL ;
2. PLANNING ;
3. RAPPEL DES ÉLÉMENTS FINANCIERS ;
4. COMBINAISONS FINANCIÈRES (*SCÉNARIOS E V1, E V2 & F*) ;
5. ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE SYSTRA ;



COMPOSITION DU COPIL TCSPi

Madame FRÉDÉRIQUE LARDET, **Présidente du Grand Annecy**

Monsieur MARC ROLLIN, **Vice-président à la qualité de l'air, transition écologique et énergétique**

Monsieur DENIS DUPERTHUY, **Vice-président finances**

Monsieur FRANÇOIS ASTORG, **Vice-président infrastructures et transports en commun**

Madame SANDRINE DALL'AGLIO, **Conseillère communautaire déléguée au tramway et flux de marchandises**

Monsieur DIDIER SARDA, **Vice-président mobilités actives et touristiques et territoire cyclable**

Monsieur JEAN-LOUIS TOE, **Conseiller communautaire délégué aux transports scolaires**

Monsieur Christian ANSELME, **Vice-Président à l'aménagement**



RÔLE DU COPIL TCSPi

1. PRÉPARER LE PROCHAIN CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 27/01/2022 POUR SOUMETTRE LES 3 DÉLIBÉRATIONS SUIVANTES :

- Abroger la délibération n°8 du Conseil Communautaire du 18/11/2021 s'agissant du TCSPi ;
- Délibérer à nouveau sur les 6 points de cette délibération (site intégral, scénario, séances de travail, AP, marchés, CNDP) ;
- Délibérer sur les deux branches à réaliser sur le mandat actuel (2020 – 2026) ;

2. FAIRE UNE PRÉCONISATION RESSERRÉE DU NOMBRE DE COMBINAISONS DE BRANCHES ET APPORTER DES COMPLÉMENTS D'INFORMATION SUR :

- Identification des points « durs » pour chaque branche et la capacité de desserte en emplois et habitants ;
- Pour le scénario E, intégrer 2 hypothèses de longueur d'alimentation par le sol pour le tramway (10% et 50% du parcours) ;
- Réaliser un tableau de synthèse des combinaisons de branches des scénarios E et F ;
- Analyser la pertinence de la mixité de modes (BHNS et TRAM) pour le choix des branches ;
- Analyser la pertinence d'anticiper des investissements TRAM sur le tronc commun ;
- Identifier la pertinence de réaliser des ½ branches ;
- Etudier les surcoûts et impacts techniques d'un phasage avec terminus provisoire à Saint-Jorioz puis Duingt ;
- Etablir un 1^{er} chiffrage sur la réhabilitation d'une partie de l'ancienne ITE entre le site de Vovray et la gare d'Annecy ;
- Intégrer dans les études préliminaires la capacité du site de Vovray à accueillir une flotte de tramway et BHNS ;
- Etudier les impacts financiers pour une hypothèse de réalisation d'un tramway Novel – Cap Periaz ;
- Missionner Klopfer sur les combinaisons préconisées afin d'estimer les impacts fiscaux (taxe foncière sur le bâti + VM).

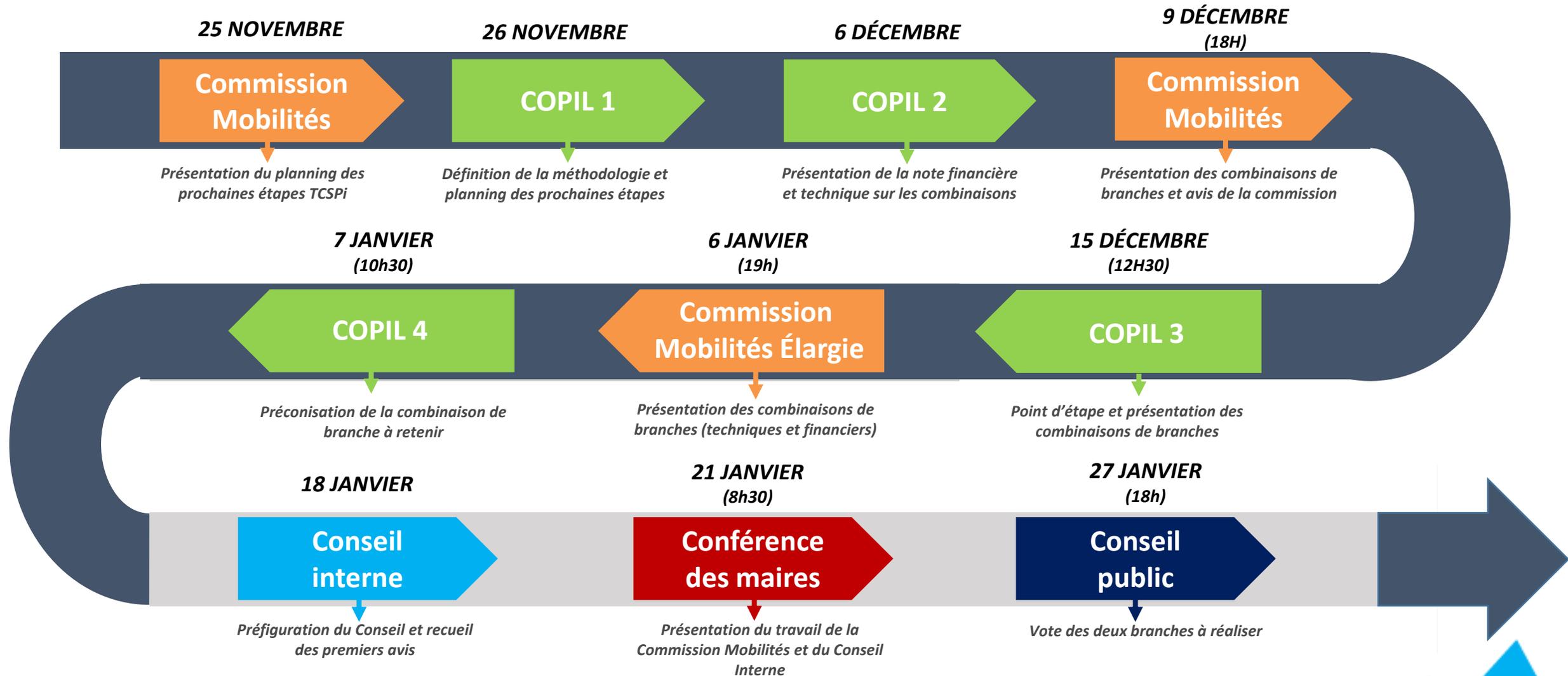




INTRODUCTION



PLANNING DES ÉTAPES CLÉS



RAPPEL DES ÉLÉMENTS FINANCIERS

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND ANNECY A ARRÊTÉ UNE AUTORISATION DE PROGRAMME (AP) DE 300 M€ ALLOUÉE AU TCSPi DONT 15 M€ POUR LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX.

Le coût estimatif d'investissement pour la réalisation du TCSPi sur les 5 branches comprend :

1. Les coûts d'infrastructure ;
2. Les coûts du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) ;
3. L'achat du Matériel Roulant (MR) ;
4. L'acquisition du foncier.

→ POUR RAPPEL CI-DESSOUS LES HYPOTHÈSES DE COÛTS D'INVESTISSEMENTS RETENUS PAR SYSTRA ET KLOPFER

→ Ratio tram ≈ 30 M€/km, tous investissements compris.

→ Ratio BHNS ≈ 15 M€/km, tous investissements compris.

Coûts du tram à majorer de 20% si alimentation par le sol.



HYPOTHÈSES DE LINÉAIRE TRAMWAY APS

La carte ci-dessous présente les différents linéaires possibles de tramway APS sur la ligne SEYNOD – PRINGY :

- **Linéaire APS sur 50% du tracé** ———

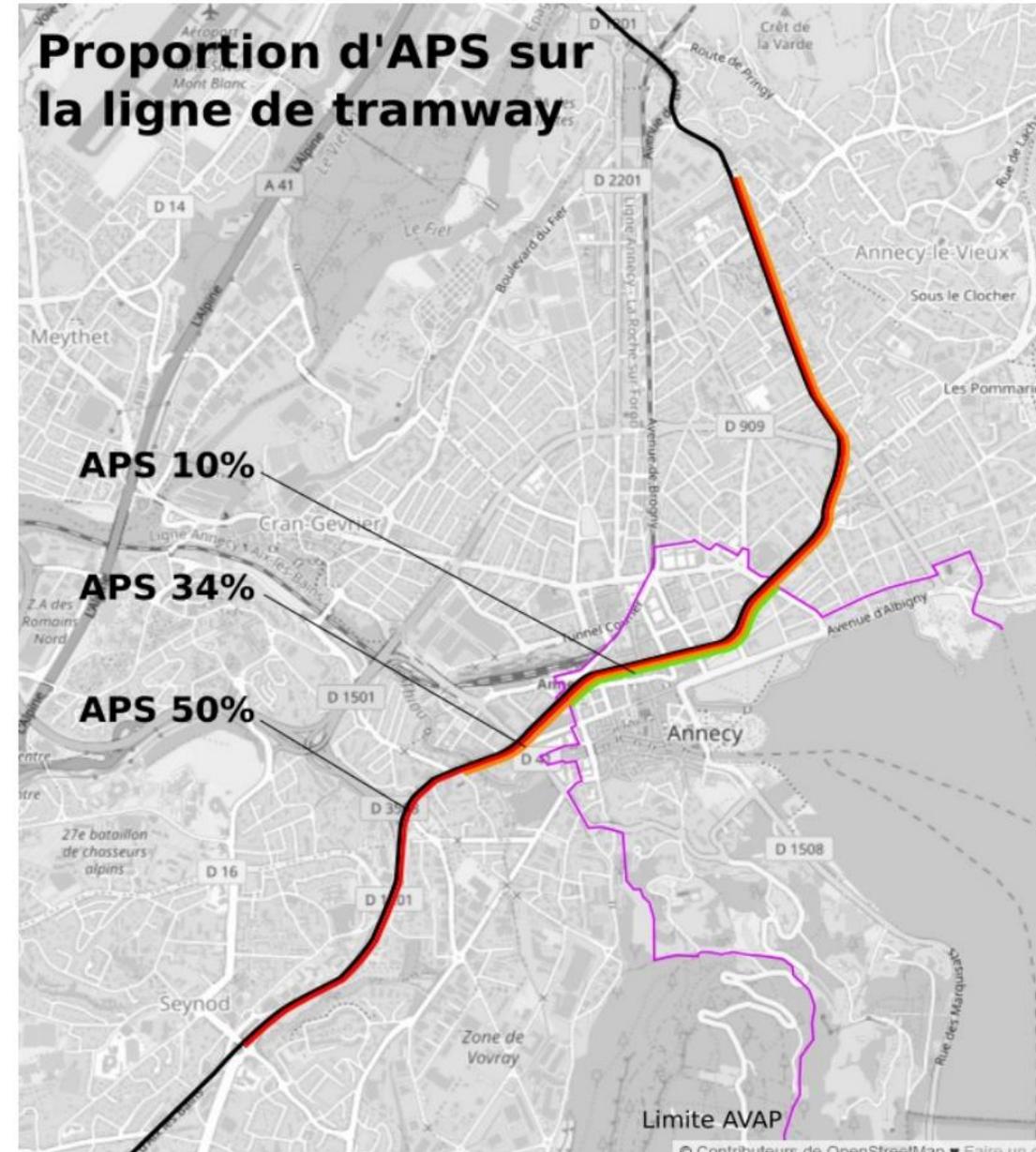
Entre le carrefour Avenue d'Aix-les-Bains et Avenue Champ Fleuri jusqu'au carrefour Avenue de la Plaine – Rue de l'Ecole Normale ;

- **Linéaire APS sur 34% du tracé** ———

Entre le carrefour Grand Rue d'Aléry - Avenue du Pont-Neuf jusqu'au carrefour Avenue de la Plaine – Rue de l'Ecole Normale ;

- **Linéaire APS sur 10% du tracé** ———

Entre le carrefour Avenue d'Aléry et Avenue de Chevène jusqu'au giratoire Boulevard du Lycée – Avenue du Parmelan.



HYPOTHÈSES DE COÛT TRAMWAY (GRAND ANNECY)

Les coûts présentés ci-après prennent en compte la **mise en œuvre d'une technologie APS (Alimentation Par le Sol)** sur **50% du tracé** de la ligne de tramway entre PRINGY et SEYNOD soit sur **5,5 km**. Cette **technologie est estimée à 20% plus onéreuse** par les cabinets d'études qu'une alimentation classique par caténaire.

TABLEAU DES COÛTS INVESTISSEMENTS TRAMWAY

BRANCHE	KM TOTAL	COÛT TRAM CLASSIQUE	KM CLASSIQUE	COÛT TRONÇON CLASSIQUE	KM AVEC APS	COÛT TRONÇON APS	NOUVEAU COÛT
PRINGY	4,9 km	136 M€	2,45 km	68 M€	2,45 km	81,6 M€	149,6 M€
SEYNOD	3,8 km	122 M€	1,9 km	61 M€	1,9 km	73,2 M€	134,2 M€
TRONC COMMUN 1	1,8 km	50 M€	0,9 km	25 M€	0,9 km	30 M€	55 M€
TRONC COMMUN 2	0,5 km	16 M€	0,25 km	8 M€	0,25 km	9,6 M€	17,6 M€
TOTAL	11 km	324 M€	5,5 km	162 M€	5,5 km	194 M€	356,4 M€

Pour les autres branches en BHNS, les coûts sont les suivants :

- RIVE OUEST (11,8 KM) = 181 M€
- LES GLAISINS (3,4 KM) = 51 M€
- EPAGNY (7,1 KM) : 133 M€
- TRONCS COMMUNS (2,3 KM) : 40 M€

➔ **TOTAL BHNS : 405 M€ (pour mémoire)**



HYPOTHÈSES DE COÛT TRAMWAY (VILLE D'ANNECY)

Les coûts présentés ci-après prennent en compte la **mise en œuvre d'une technologie APS (Alimentation Par le Sol)** sur **10,4 % du tracé** de la ligne de tramway entre PRINGY et SEYNOD soit sur **1,1 km**. Cette **technologie est estimée à 20% plus onéreuse** par les cabinets d'études qu'une alimentation classique par caténaire.

TABLEAU DES COÛTS INVESTISSEMENTS TRAMWAY

BRANCHE	KM TOTAL	COÛT TRAM CLASSIQUE	KM CLASSIQUE	COÛT TRONÇON CLASSIQUE	KM AVEC APS	SURCOÛT TRONÇON APS	NOUVEAU COÛT
PRINGY	4,9 km	136 M€	4,9 km	136 M€	-	-	136 M€
SEYNOD	3,8 km	122 M€	3,8 km	122 M€	-	-	122 M€
TRONC COMMUN 1	1,8 km	50 M€	0,7 km	19,4 M€	1,1 km	36,6 M€	56 M€
TRONC COMMUN 2	0,5 km	16 M€	0,5 km	16 M€	-	-	16 M€
TOTAL	11 km	324 M€	9,9 km	293,4 M€	1,1 km	36,6 M€	330 M€

- DANS LE SCÉNARIO PROPOSÉ PAR LA VILLE D'ANNECY, L'APS EST MIS EN PLACE SUR UNE PARTIE DU TRONC COMMUN N°1 UNIQUEMENT ;
- LA MISE EN PLACE DE L'APS SUR 10,4 % DU TRACÉ ET NON 50% PERMET AINSI DE RÉDUIRE LES COÛTS D'INVESTISSEMENTS DE 26,4 M€.



SCÉNARIO E (GA V1) : SYNTHÈSE DES COMBINAISONS DE BRANCHES

LE TABLEAU CI-DESSOUS REPREND LES COMBINAISONS DE BRANCHES POSSIBLES ET LEUR COÛT ESTIMATIF (50% APS)

	EPAGNY	GLAISINS	RIVE OUEST	PRINGY	SEYNOD
EPAGNY	173 M€				
GLAISINS	224 M€	91 M€			
RIVE OUEST	354 M€	272 M€	221 M€		
PRINGY	355,2 M€	273,2 M€	403,2 M€	222,2 M€	
SEYNOD	339,8 M€	257,8 M€	387,8 M€	356,4 M€	206,8 M€

X M€	Coût de la branche + des deux troncs communs	X M€	Coût de la combinaison supérieur à 285 M€	X M€	Coût de la combinaison inférieur à 285 M€
------	----------------------------------------------	------	-------------------------------------------	------	-------------------------------------------

X M€	Tracé mixte BHNS / TRAMWAY inférieur à 285 M€
------	-----------------------------------------------

Chiffres issus des études SYSTRA

- ✓ **10 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES POUR UN INVESTISSEMENT ESTIMATIF COMPRIS ENTRE 224 M€ ET 403,2 M€ SELON LE CHOIX DE LA COMBINAISON ;**
- ✓ **POUR RESPECTER L'ENVELOPPE FINANCIÈRE DE 285 M€ ET LE CRITERE TRACE MIXTE, SEULES 2 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES (EN VERT CI-DESSUS) ;**

NB : En attendant le choix de la combinaison de branche, le coût du SMR est ici lissé sur l'ensemble des branches. Le coût du SMR sera alors à répartir sur la première combinaison de branche lorsque celle-ci sera retenue.



SCÉNARIO E (VA V2) : SYNTHÈSE DES COMBINAISONS DE BRANCHES

LE TABLEAU CI-DESSOUS REPREND LES COMBINAISONS DE BRANCHES POSSIBLES ET LEUR COÛT ESTIMATIF (10% APS)

	EPAGNY	GLAISINS	RIVE OUEST	PRINGY	SEYNOD
EPAGNY	173 M€				
GLAISINS	224 M€	91 M€			
RIVE OUEST	354 M€	272 M€	221 M€		
PRINGY	341 M€	259 M€	389 M€	208 M€	
SEYNOD	327 M€	245 M€	375 M€	330 M€	194 M€

X M€	Coût de la branche + des deux troncs communs	X M€	Coût de la combinaison supérieur à 285 M€	X M€	Coût de la combinaison inférieur à 285 M€
------	----------------------------------------------	------	-------------------------------------------	------	-------------------------------------------

X M€	Tracé mixte BHNS / TRAMWAY inférieur à 285 M€
------	-----------------------------------------------

Chiffres issus des études SYSTRA

- ✓ **10 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES POUR UN INVESTISSEMENT ESTIMATIF COMPRIS ENTRE 224 M€ ET 389 M€ SELON LE CHOIX DE LA COMBINAISON ;**
- ✓ **POUR RESPECTER L'ENVELOPPE FINANCIÈRE DE 285 M€ ET S'AFFRANCHIR D'UN TRACÉ MIXTE, SEULES 2 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES (EN VERT CI-DESSUS) ;**

NB: En attendant le choix de la combinaison de branche, le coût du SMR est ici lissé sur l'ensemble des branches. Le coût du SMR sera alors à répartir sur la première combinaison de branche lorsque celle-ci sera retenue.



SCÉNARIO F : SYNTHÈSE DES COMBINAISONS DE BRANCHES

LE TABLEAU CI-DESSOUS REPREND LES COMBINAISONS DE BRANCHES POSSIBLES ET LEUR COÛT ESTIMATIF RESPECTIF.

	EPAGNY	GLAISINS	RIVE OUEST	PRINGY	SEYNOD
EPAGNY	170 M€				
GLAISINS	220 M€	90 M€			
RIVE OUEST	346 M€	266 M€	216 M€		
PRINGY	252 M€	172 M€	298 M€	122 M€	
SEYNOD	250 M€	170 M€	296 M€	202 M€	120 M€

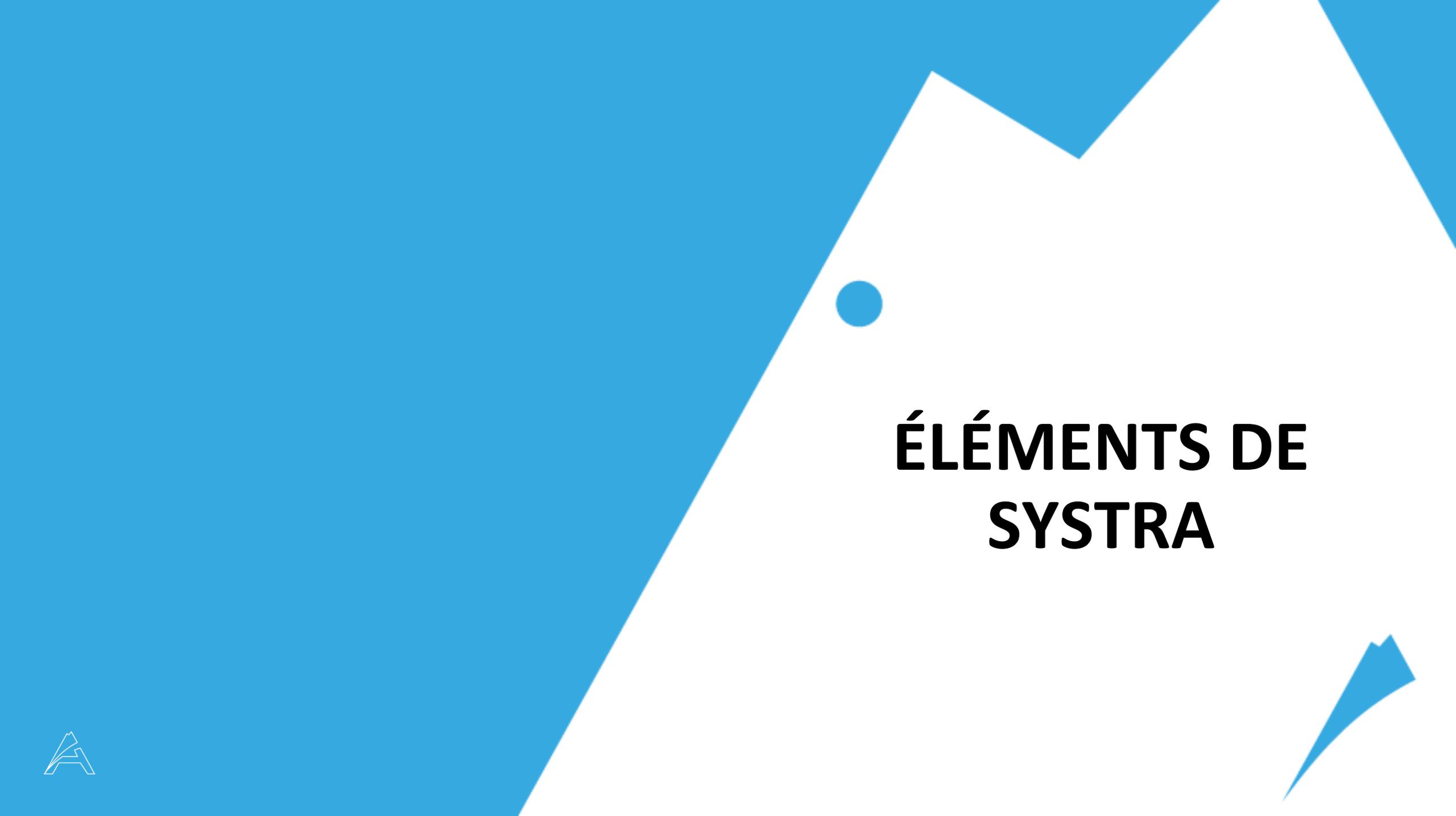
X M€	Coût de la branche + des deux troncs communs	X M€	Coût de la combinaison supérieur à 285 M€	X M€	Coût de la combinaison inférieur à 285 M€
------	----------------------------------------------	------	-------------------------------------------	------	-------------------------------------------

Chiffres issus des études SYSTRA

- ✓ **10 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES POUR UN INVESTISSEMENT ESTIMATIF COMPRIS ENTRE 170 M€ ET 346 M€ SELON LE CHOIX DE LA COMBINAISON ;**
- ✓ **POUR RESPECTER L'ENVELOPPE FINANCIÈRE DE 285 M€, 7 COMBINAISONS DE BRANCHES SONT POSSIBLES (EN VERT CI-DESSUS) ;**

NB : En attendant le choix de la combinaison de branche, le coût du SMR est ici lissé sur l'ensemble des branches. Le coût du SMR sera alors à répartir sur la première combinaison de branche lorsque celle-ci sera retenue.





ÉLÉMENTS DE SYSTRA

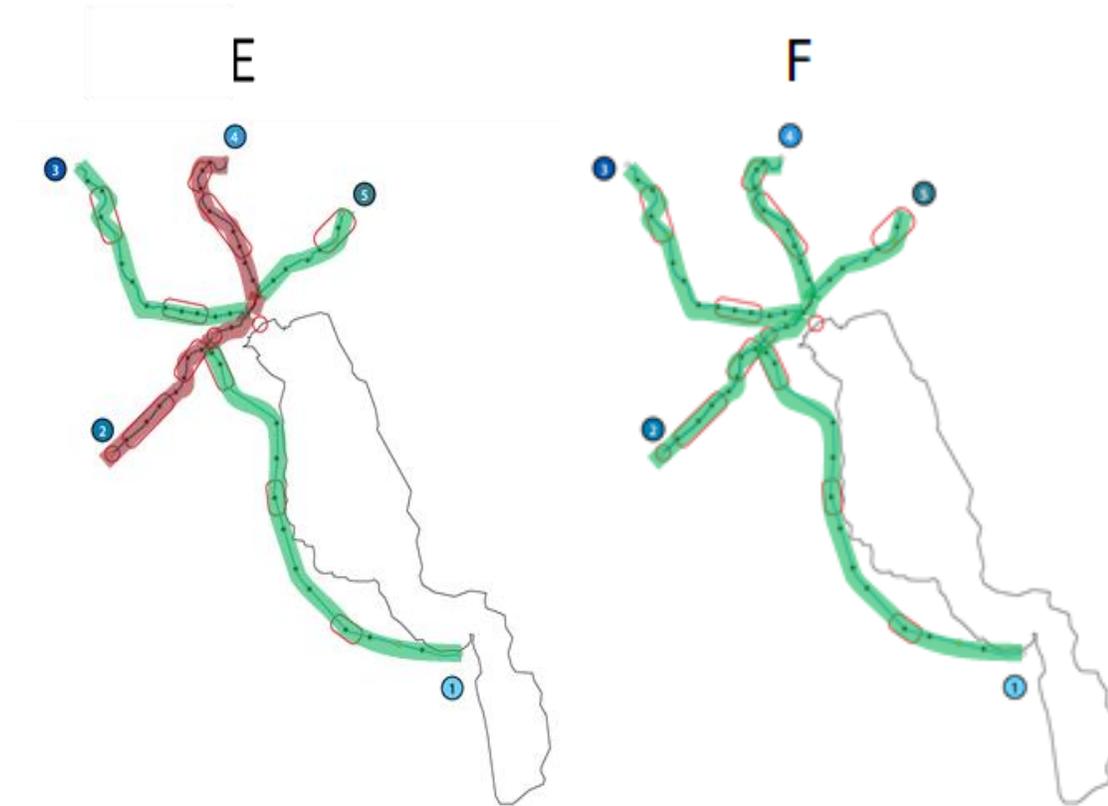


SOMMAIRE

1. INTRODUCTION
2. DURETÉ DE RÉALISATION DES TRAVAUX ET OPPORTUNITÉ DE LA COMBINAISON SEYNOD – NOVEL
3. FONCIER
4. MIXITÉ DES BRANCHES (TRAM/BHNS)
5. TRONC COMMUN
6. ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

INTRODUCTION

- Identification des points durs qui pourraient impacter la durée de réalisation des travaux (et par conséquent la mise en service de la branche)
 - Ouvrage d'art ;
 - Insertion ;
 - Localisation du SMR ;
 - Teneur des travaux... ;
- Une analyse branche par branche a été réalisée
- **Coût Scénario E (V1 GA APS 50%) = 720 M€**
- **Coût Scénario E (V2 VA APS 10%) = 695 M€**
- **Coût Scénario F = 559 M€**

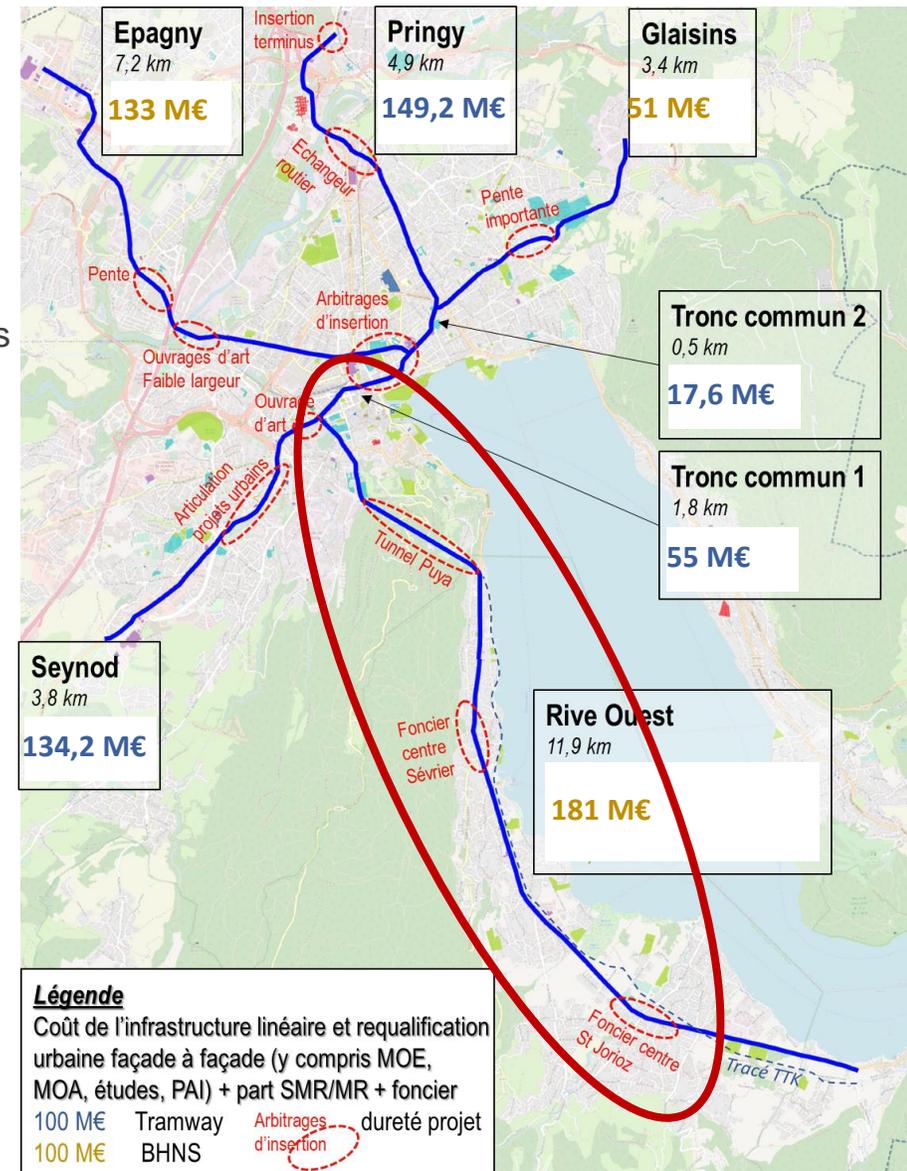


**DURETÉ DE RÉALISATION DES
TRAVAUX ET OPPORTUNITÉ DE LA
COMBINAISON SEYNOD – NOVEL**

Branche – Rive Ouest



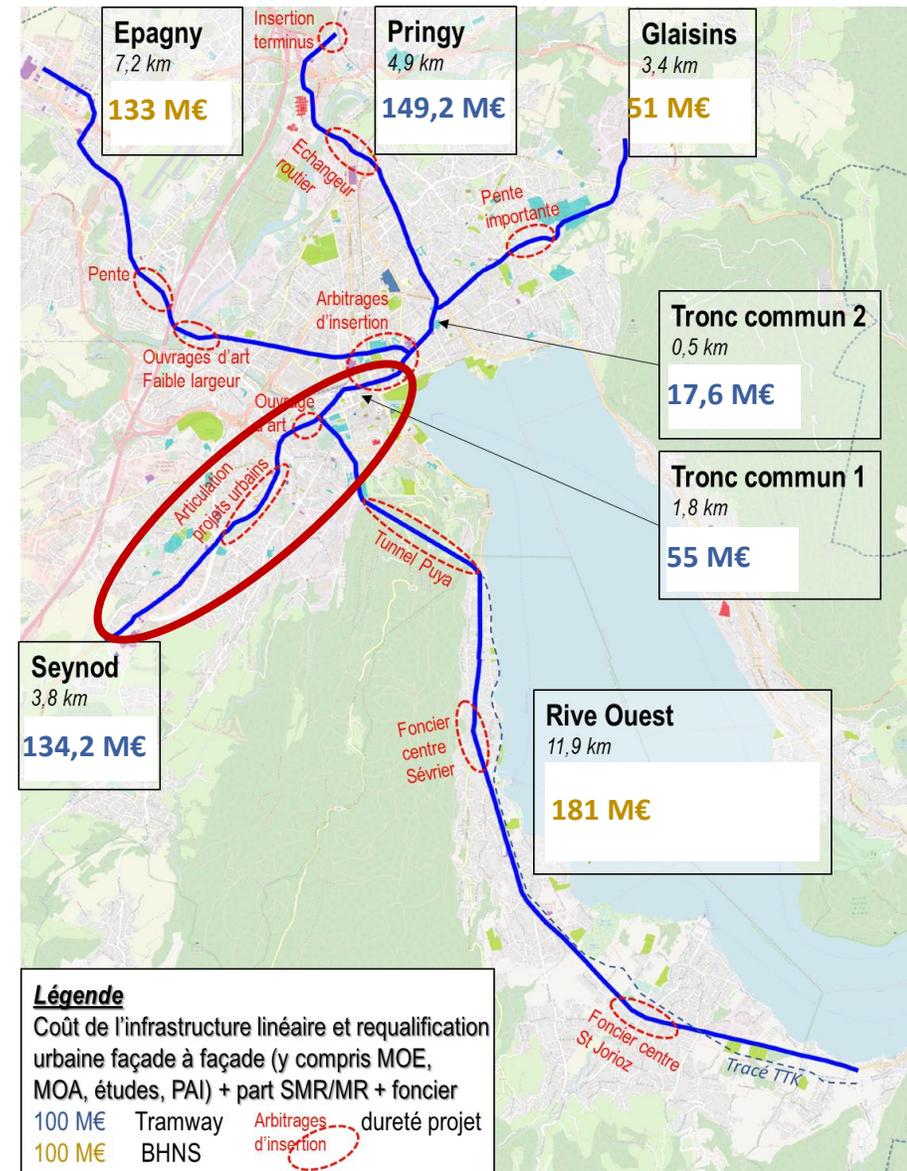
- Branche exploitée en BHNS, sur RD1508 ;
- **Ouvrages d'art :**
 - Tunnel de la Puya (mise aux normes, adaptation, etc.).
- **Insertion :**
 - 2 secteurs où l'insertion serait difficile :
 - Centre de Sevrier : largeur entre bâti nécessitera des arbitrages entre modes, voire des besoins de démolition ?
 - Centre de Saint-Jorioz : idem.
 - Voie unique dans le tunnel de la Puya (gestion en voie unique)
- **Possibilité de phasage dans le temps :**
 - 1^{er} tronçon jusqu'à Saint-Jorioz ?
 - Problématique parking VP provisoire associé ;
 - Peu de pertinence du phasage car économie faible (~10 M€).
- **Localisation du SMR :**
 - Exploitation de la branche en BHNS donc peu de contraintes ;
 - Dépôt du SIBRA rue de Vovray existant ;
 - À articuler avec restructuration pour définir le besoin.
- **Spécificité travaux :**
 - Axe routier structurant fortement sollicité, sans itinéraires alternatifs compétitifs



Branche – Seynod



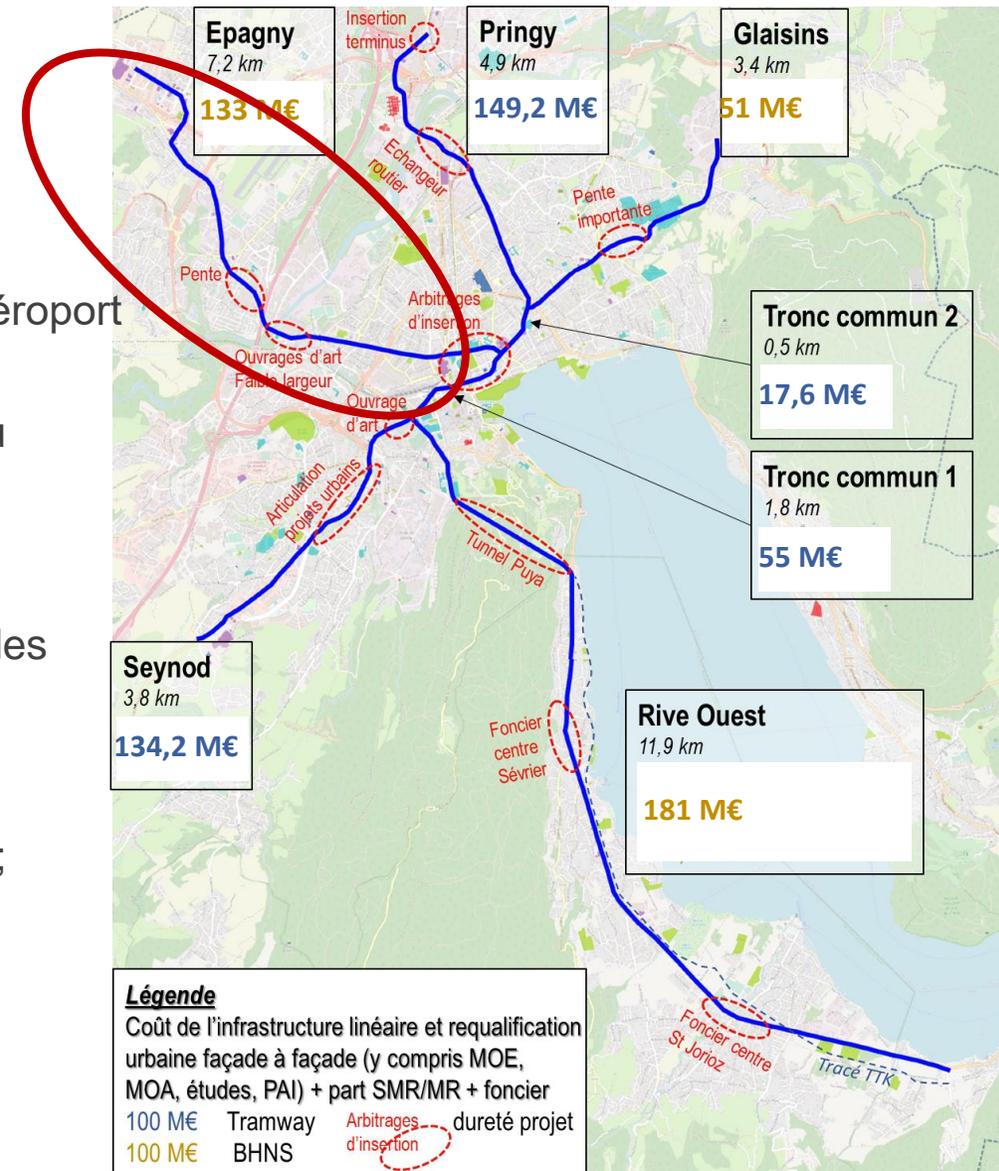
- Branche exploitée en Tram (APS 50%) ;
- Ouvrages d'art :
 - Traversée du Thiou
- Insertion :
 - 4 carrefours à traiter ;
 - Peu de problème d'étroitesse entre bâti (hors sujet de foncier) ;
 - Insertion des stations à bien calibrer ;
 - Articulation avec les projets urbains environnants.
- Localisation du SMR :
 - Site possible à Cap Périaz (4 hectares optimisables)
 - Site alternatif Vovray : 1 km de voie de raccordement (~20 M€)
- Spécificité travaux :
 - Axe routier structurant fortement sollicité, peu d'itinéraires alternatifs compétitifs.



Branche – Epagny



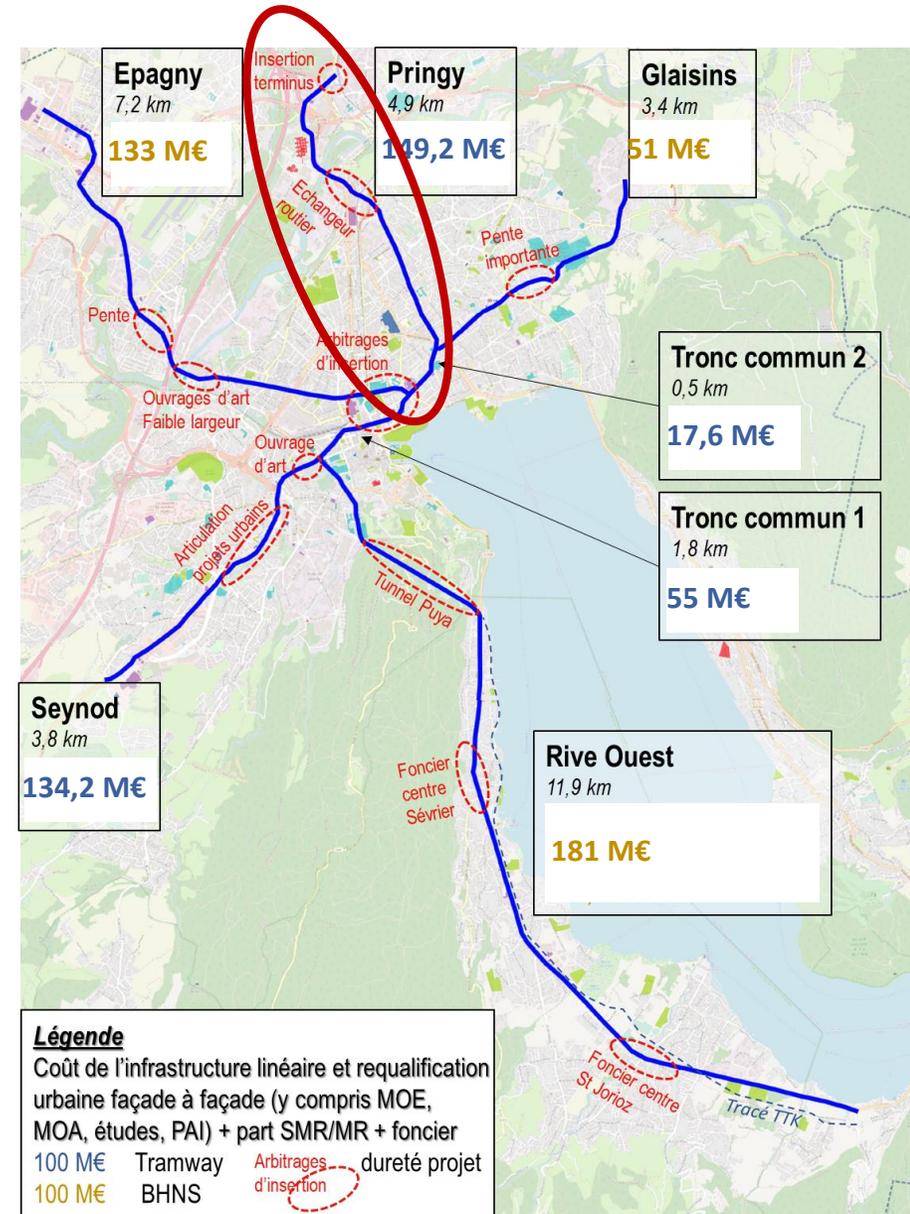
- Branche exploitée en BHNS ;
- Ouvrages d'art :
 - Pont sur le Thiou à Cran-Gevrier et pont sur le Fier à Cran-Gevrier ;
 - Viaduc soutenant la RD2508 au-dessus de la RD3508 à l'ouest de l'aéroport ;
 - Viaduc soutenant la RD2508 au-dessus de la RD1508 à l'approche du centre-commercial.
- Insertion :
 - Avenue de Cran/route de Frangy avec largeur entre bâti nécessitera des arbitrages entre modes, voire des besoins de démolition ?
- Localisation du SMR :
 - Exploitation de la branche en BHNS donc peu de contraintes d'accès ;
 - Opportunité foncière vers Epagny pour un dépôt nouveau ;
 - Éloignement du site de Vovray (imposerait du haut-le-pied).
- Spécificité travaux :
 - Axe routier structurant fortement sollicité, peu d'itinéraires alternatifs compétitifs



Branche – Pringy



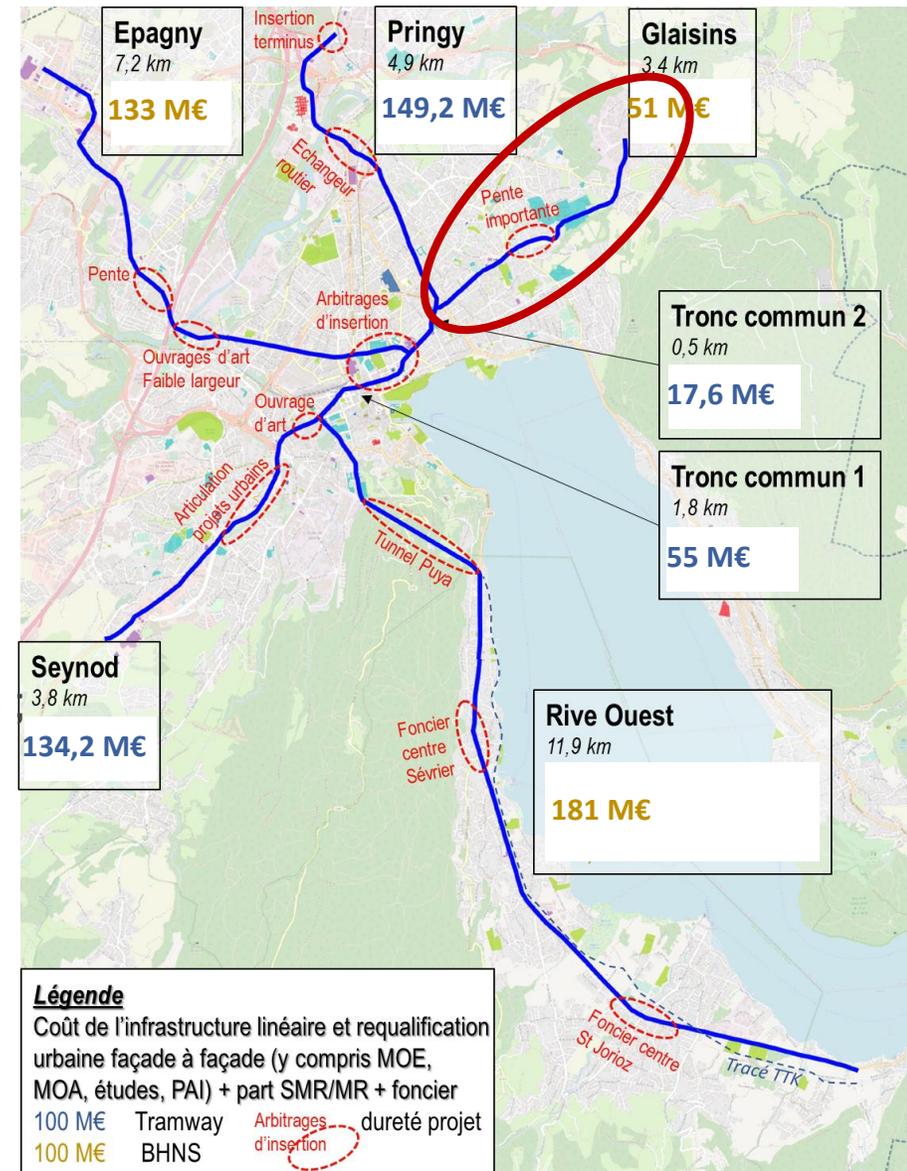
- Branche exploitée en Tram (APS 50%) ;
- Ouvrages d'art :
 - Nœud routier RD1201/RD2203 et le Fier.
- Insertion :
 - 1 carrefour important à traiter ;
 - Largeur entre bâti suffisante en général ;
 - Insertion terminus : espace à trouver à Pringy.
- Localisation du SMR :
 - Pas d'opportunité foncière très proche du tracé identifiée à Pringy ;
 - Disponibilités foncières éloignées existantes mais problématique d'artificialisation des sols.
- Spécificité travaux :
 - Voies structurantes impactées au Nord ;
 - Une zone avec des possibilités pour les reports de trafic lors des travaux (quartier Novel).



Branche – Glaisins



- Branche exploitée en BHNS ;
- Ouvrages d'art :
 - Pas de sujet majeur.
- Insertion :
 - Rue de la Pesse à Annecy présente un caractère contraint ;
 - Le secteur centre, mais comme pour les autres branches.
- Localisation du SMR :
 - Exploitation de la branche en BHNS donc peu de contraintes d'accès
 - Pas d'opportunité foncière évidente pour un dépôt nouveau ;
 - Éloignement du site de Vovray (imposerait du haut-le-pied).
- Spécificité travaux :
 - Forte pente, flanc de coteau
 - Une zone avec des possibilités pour les reports de trafic lors des travaux



RÉALISATION PAR DEMI-BRANCHES

Réalisation du schéma par demi-branches

Avantages

- Répartition des investissements
- Suivi des actions plus aisé (marché moins lourd à porter)
- Souplesse dans l'action
- Restructuration progressive

Inconvénients / points d'attention

- Coût d'achat du matériel roulant plus élevé (car commande de petits volumes)
- Coût travaux plus élevé (pas d'économie d'échelle)
- Temporalité de mise en œuvre du réseau plus longue
- Potentiel de fréquentation moins important
- Ruptures de charge plus nombreuses
- Communication et information voyageur à prévoir, complexification réseau
- Désagréments liés aux travaux à répétition
- Difficultés liés à la localisation des Sites d'Exploitation et de Maintenance (pour le tramway)
- Restructuration progressive, petit saut d'offre
- Lignes courtes: attractivité moindre, perte d'efficacité d'exploitation (retournements)
- Pour un tram : nécessité de construire un dépôt dimensionné et positionné pour une ligne entière

→ Faisable mais ajoute de la complexité, des surinvestissements et un intérêt moindre pour les lignes inférieures à 5 km

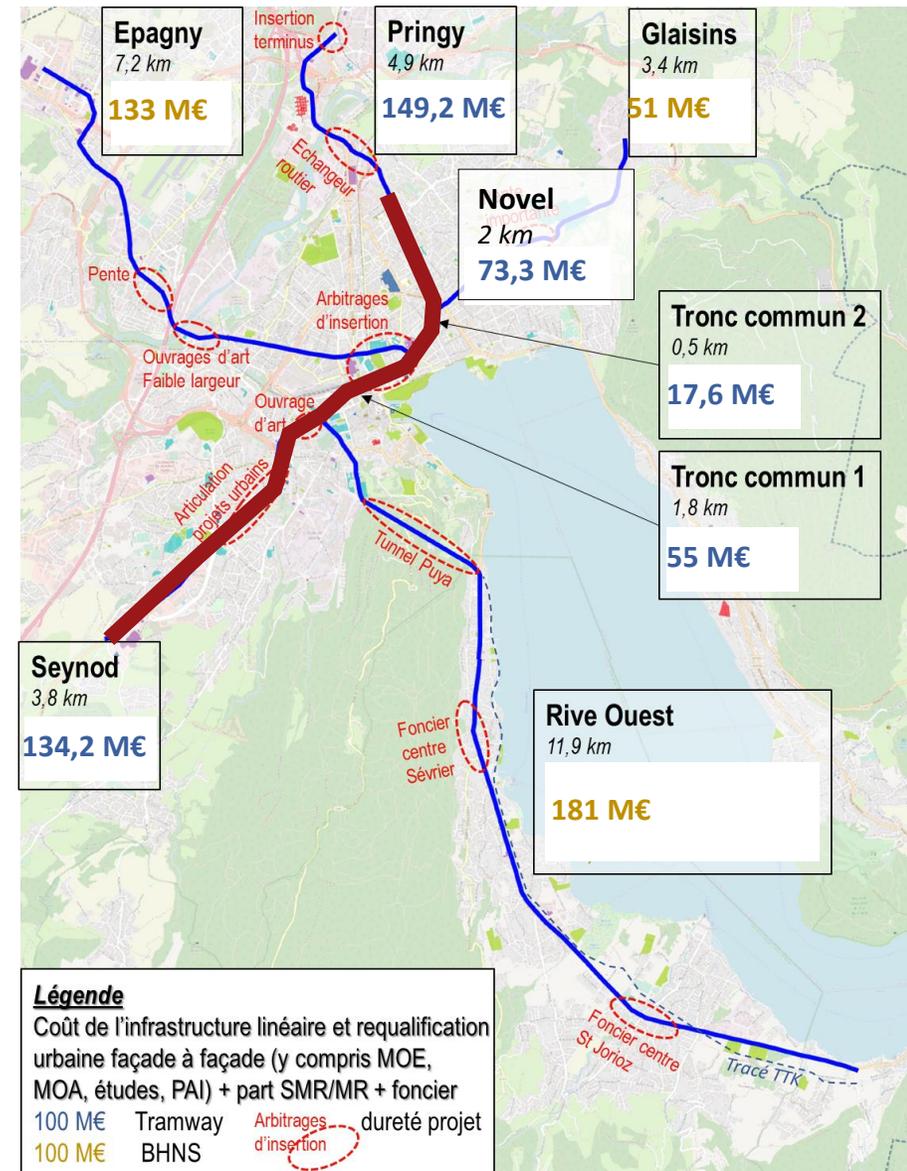
Pertinence d'une demi-branche

- Une réflexion sur la pertinence de réaliser des demi-branches a été menée :
 - Epagny, Glaisins, Seynod et Rive Ouest : pas d'opportunités crédibles
 - Pringy : opportunité pour un point intermédiaire à Novel (extrémité nord de l'Avenue de France).

- Approfondissement des possibilités avec une branche Novel
 - Travail sur une **combinaison** : Seynod – Novel

Combinaison Seynod – Novel

- **Ouvrages d'art :**
 - Traversée du Thiou
- **Insertion :**
 - 5 carrefours importants à traiter ;
 - Largeur entre bâti suffisante en général ;
 - Articulation avec les projets urbains environnants (Seynod);
 - Terminus provisoire à optimiser au nord de l'Avenue de France ;
 - Et réflexions à mener autour d'un P+R provisoire dans ce secteur.
- **Localisation du SMR :**
 - SMR porté par la Branche Seynod ou site de vovray
- **Spécificité travaux :**
 - Une zone avec des possibilités pour les reports de trafic lors des travaux (quartier Novel).
- **Coût :** Seynod + TC1 + TC2 + Novel = 280,1 M€



FONCIER

Foncier

Critères	Branche 1 – Rive Ouest	Branche 2 – Seynod	Branche 3 – Epagny	Branche 4 – Pringy	Branche 5 – Glaisins
Nombre de stations	13	8	13	9	7
Linéaire	11,8 km	3,8 km	7,2 km	4,9 km	3,4 km
Surface aménagée	232 653 m ²	110 733 m ²	196 702 m ²	104 656 m ²	78 784 m ²
Foncier à acquérir	21 660 m ²	11 911 m ²	17 370 m ²	24 294 m ²	16 348 m ²
Part du foncier à acquérir	9%	11%	9%	23%	21%
Difficultés foncières	Goulets d'étranglement dans le centre de Sevrier et de Saint-Jorioz = TCSPi + autres fonctionnalités vs. besoin de démolir	Pas de difficultés importantes	Pas de difficultés importantes (peu de sujet avec du bâtis)	Acquisitions foncières nombreuses mais peu de sujets bâtis	Acquisitions foncières nombreuses mais peu de sujets bâtis

MIXITÉ DE BRANCHE (TRAM/BHNS)

Mixité de branches (Tram / BHNS)

- Faut-il partir sur un réseau mixte en première phase ?

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none">• Permet d'associer deux branches au regard de leur seul intérêt socio-économique	<ul style="list-style-type: none">• Double terminus provisoire devant la gare ferroviaire• Ligne tramway courte de moins de 6km et donc surcoût d'exploitation et attractivité moindre• Surcoût de maintenance (<i>coût élevé des pièces détachées avec deux flottes réduites</i>)• Multiplie les types de centre de maintenance et de remisage• Prise de risque simultanée sur deux nouvelles technologies pour Annecy (<i>bus électriques / APS tram</i>)

→ Faisable mais ajoute de la complexité, des surinvestissements et un intérêt moindre pour la ligne de tram

TRONC COMMUN

Tronc commun (si BHNS réalisé avant Tram)

- Tronc commun avec anticipation des aménagements pour le tram
aménagement BHNS + préfiguration Tram (~5 M€)
 - Avantages :
 - TCSPi fonctionnel dès le début
 - Facilitation de l'intégration du tram ultérieurement (pas de travaux préparatoires pour le tram) ;
 - Limite la future durée des travaux lors de l'intégration de la phase tram.
 - Inconvénients / points d'attention :
 - Besoin de casser un aménagement récent pour finaliser la phase tram ;
 - Des travaux perturbant l'exploitation du BHNS devraient tout de même être entrepris.

ELÉMENTS DE SYNTHÈSE

Éléments de synthèse

	Rive Ouest (BHNS)		Seynod (Tram/ BNHS)	Epagny (BHNS)	Pringy (Tram/BHNS)	Glaisins (BHNS)
Population (hab 2030 dans le corridor)	20 410		25 372	21 000	29 264	14 407
Emploi (emplois 2030 dans le corridor)	8 112		5 679	7 828	13 891	17 023
Tourisme (nb de lits dans le corridor)	1766		888	359	424	315
Autres aspects socio-éco	Alternative à la VP		Densification avenue d'Aix	Desserte d'un pôle commercial fort	Desserte de l'hôpital	Desserte de l'université (secteur étudiant)
Foncier <i>(Part de la surface à aménager à acquérir)</i>	21 660 m ² (9%)		11 911 m ² (11%)	17 370 m ² (9%)	24 294 m ² (23%)	16 348 m ² (21%)
Insertion	Centres de Sevrier et St-Jorioz à traiter	Moins de tension au-delà des centres	Peu de tension sur l'ensemble du linéaire	Tensions dans la traversée de Cran et la montée vers Meythet	Peu de tension à travers Novel Difficultés d'insertion liées à la RD	Tensions dans la montée de la rue de la Pesse
Points durs (OA, travaux...)	Tunnel de la Puya		Pont soutenant voie communale	Ponts soutenant voies communales Ponts soutenant RD	Ponts soutenant RD	Pas de sujet
Financier	Scénario E V1 = 221 M€		Scénario E V1 = 206 M€	Scénario E V1 = 173 M€	Scénario E V1 = 222 M€	Scénario E V1 = 91 M€
	Scénario E V2 = 221 M€		Scénario E V2 = 194 M€	Scénario E V2 = 173 M€	Scénario E V2 = 208 M€	Scénario E V2 = 91 M€
	Scénario F = 216 M€		Scénario F = 120 M€	Scénario F = 170 M€	Scénario F = 122 M€	Scénario F = 90 M€



**MERCI DE
VOTRE ATTENTION**