

Nombre de
membres en
exercice

95

Présents et
représentés

94

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ DU GRAND ANECY

SEANCE du 27 JANVIER 2022

L'an deux mille vingt deux
Le vingt sept du mois de janvier à dix-huit heures

Le CONSEIL de COMMUNAUTÉ du Grand Anecy, dûment convoqué en séance officielle le vingt et un janvier deux mille vingt deux, s'est réuni salle le Trait d'Union - 95 routes des Rebattes à Epagny-Metz-Tessy en séance Ordinaire sous la présidence de Frédérique LARDET, Présidente.

Délibération

Date
d'affichage

4 FÉVR. 2022

Déposée en
Préfecture le

2 FÉVR. 2022

Etaient présents

Jean-Pascal ALBRAN, Etienne ANDRÉYS, Christian ANSELME, Jacques ARCHINARD, Gilles ARDIN, François ASTORG, Olivier BARRY, Isabelle BASTID, Michel BEAL, Alexandra BEAUJARD, Marie BERTRAND, Nicole BLOC, Franck BOGEY, Cécile BOLY, Patrick BOSSON, Bilel BOUCHETIBAT, Stéphane BOUCLIER, Corinne BOULAND, Catherine BOUVIER, Christian BOVIER, Vanessa BRUNO, Pierre BRUYERE, Karine BUI-XUAN-PICCHEDDA, Christel CASSET, Lola CECCHINEL, Odile CERIATI-MAURIS, Henri CHAUMONTET, Martine COUTAZ, Sandrine DALL'AGLIO, Roland DAVIET, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Samuel DIXNEUF, Fabienne DULIEGE, Denis DUPERTHUY, Elisabeth EMONET, Pierre GEAY, Jean-François GIMBERT, Anthony GRANGER, Fabienne GREBERT, Aurélie GUEDRON, Ségolène GUICHARD, Charlotte JULIEN, Frédérique KHAMMAR, Marion LAFARIE, Frédérique LARDET, Elisabeth LASSALLE, François LAVIGNE-DELVILLE, Christiane LAYDEVANT, Patrick LECONTE, Claire LEPAN, Bruno LYONNAZ, Benjamin MARIAS, Viviane MARLE, Jean-Claude MARTIN, Christian MARTINOD, Pierre-Louis MASSEIN, Antoine de MENTHON, Catherine MERCIER-GUYON, Thomas MESZAROS, Aurélien MODURIER, Philippe MONMONT, Philippe MORIN, Magali MUGNIER, Michel MUGNIER-POLLET, Alexandre MULATIER-GACHET, Xavier OSTERNAUD, Gérard PASTOR, Marie-Luce PERDRIX, Tony PESSEY, Eric PEUGNIEZ, Monique PIMONOW, Christophe PONCET, Agnès PRIEUR-DREVON, Jean-Luc RIGAUT, Marc ROLLIN, Didier SARDA, Yannis SAUTY, Nora SEGAUD-LABIDI, Bénédicte SERRATE, Jean-Louis TOÉ, Olivier TRIMBUR, Gilles VIVIAN

Avaient donné procuration

Frédérique BANGUÉ à Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Noëlle DELORME à Gilles ARDIN, Isabelle DIJEAU à Christiane LAYDEVANT, David DUBOSSON à Fabienne DULIEGE, Chantale FARMER à Nora SEGAUD-LABIDI, Gilles FRANÇOIS à Roland DAVIET, Fabien GERY à Nora SEGAUD-LABIDI, Patricia MERMOZ à Gilles VIVIAN, Laure ODORICO à Christian ANSELME, Raymond PELLICIER à Pierre BRUYERE, Christian PETIT à Etienne ANDRÉYS, Guillaume TATU à Pierre-Louis MASSEIN

Etait excusé

Christian ROPHILLE

Tony PESSEY est désigné(e) en qualité de Secrétaire de séance

OBJET

PROJET DE RÉALISATION D'UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE INTÉGRAL - PRÉSENTATION DU PROJET, LANCEMENT DES ÉTUDES SUR LES BRANCHES ET CHOIX DE LA PREMIÈRE COMBINAISON DE BRANCHES

Sandrine DALL'AGLIO, rapporteur

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération « Grand Annecy » ;

1 – RAPPEL DU CONTEXTE

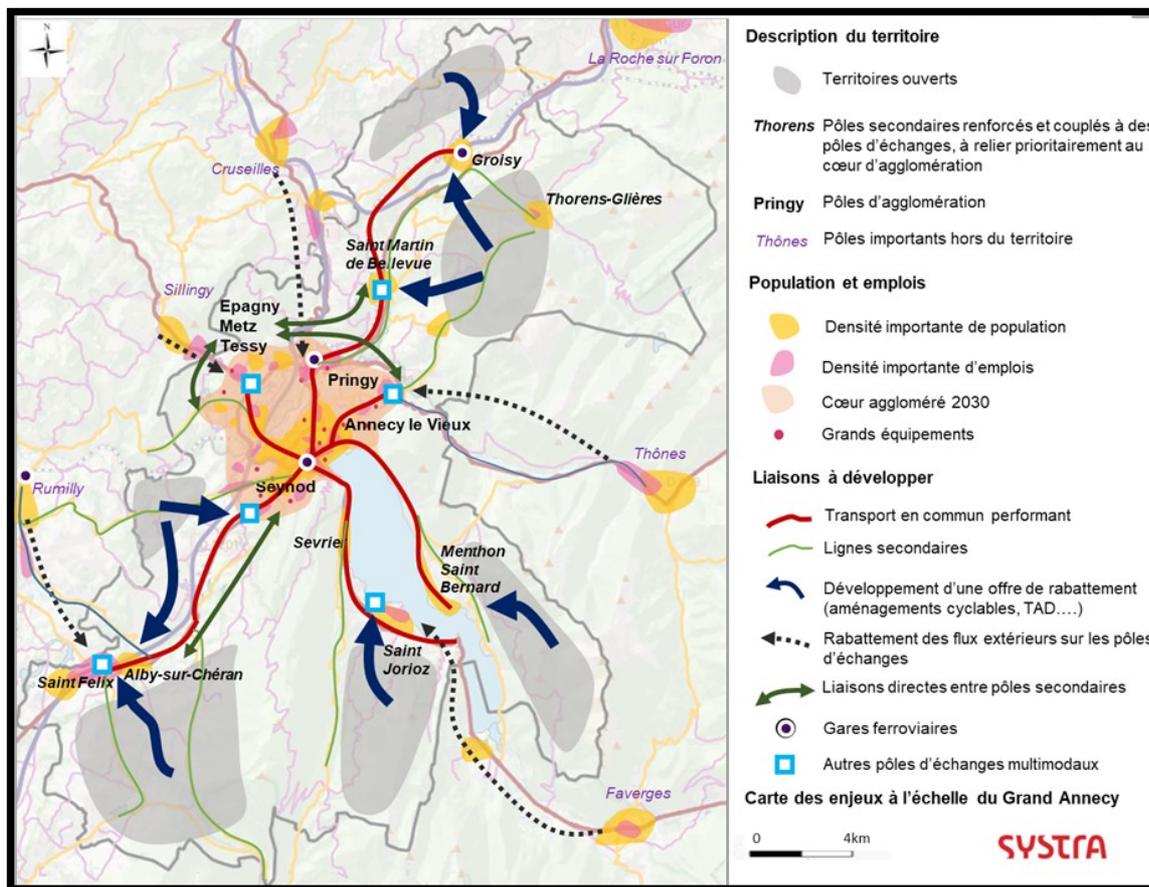
La démarche « *Imagine le Grand Annecy* » a fait ressortir le besoin d'apaiser le territoire, d'améliorer la qualité de vie des Grands Annéciens, de préserver un cadre de vie enviable, un équilibre environnemental qui semble nous échapper du fait d'une croissance démographique non maîtrisée.

L'offre de transport qui n'a pas suivi cette croissance démographique, l'allongement des temps de parcours induite par une gentrification subie, l'impact de la dégradation de la qualité de l'air sur la santé des populations du Grand Annecy les plus exposées, imposent une mise en œuvre urgente de politiques publiques adaptées, axées notamment sur l'amélioration de l'offre de mobilité au sens large qui est traduite dans le schéma directeur des mobilités du Grand Annecy (développement de TCSP, schéma directeur cyclable...), mais aussi dans l'ensemble des documents de planification réalisés ou en cours d'élaboration.

Par ailleurs, la volonté des habitants et des élus est d'organiser notre territoire en nous appuyant sur le principe d'agglomération archipel/multipolaire fondé sur une armature urbaine solide, hiérarchisée et des infrastructures de transport performantes. La diversité de nos paysages, de nos villages, et de nos villes en seront préservés. Ainsi nous pourrions maintenir une qualité de vie préservées sur l'ensemble de notre territoire, tout en limitant l'étalement urbain.

Cette organisation du territoire requiert un déploiement optimisé et partagé des infrastructures de mobilité sur l'ensemble de nos 5 anciennes communautés de communes, que ce soit pour la route, les voies ferrées, le réseau de transport collectif, les voies cyclables ou toute forme nouvelle de mobilités douces.

La carte ci-dessous présente l'organisation globale de la mobilité du Grand Annecy



En s'appuyant sur cette vision globale de la mobilité au service de nos 34 communes et de leurs habitants, le **plan de mobilité** (PDM) du Grand Annecy, qui vise à organiser les 590 000 déplacements quotidiens, a pour objectif de créer les conditions pour que chaque habitant du Grand Annecy, chaque visiteur, pense « transports collectifs et mobilités actives » avant d'avoir recours à sa voiture personnelle.

Le PDM, qui s'inscrit dans le **plan climat air énergie territorial** (PCAET), vise des objectifs ambitieux en termes d'évolution des parts modales de déplacements à l'échelle intercommunale. A l'horizon 2030, la part modale de la voiture devra ainsi passer de 65% à 53%, celle du vélo de 2% à 10%, la marche à pied de 24,5% à 26% et le transport collectif de 6,5% à 10%.

Aussi, le PCAET du Grand Annecy présente un objectif de réduction de 55% des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) pour 2030 en s'appuyant notamment sur le changement de nos modes de déplacement du quotidien pour s'orienter vers une mobilité plus collective et décarbonée.

Pour atteindre cet objectif d'apaisement du territoire par le développement d'une mobilité décarbonée, il a été acté dans les priorités de la « **feuille de route mobilité** » l'élaboration d'un plan de déplacement multimodal cohérent, permettant l'essor d'une offre de transport collectif, un usage plus raisonné de la voiture particulière, des solutions de mobilités douces en utilisant les nouvelles technologies.

Pour restructurer le système des transports collectifs de son territoire, le Grand Annecy a donc engagé trois études. Une première étude de reconfiguration du réseau auprès du cabinet SYSTRA, complétée par une seconde étude auprès du Cabinet TTK.

Enfin, une troisième étude financière a également été menée sur la base des études techniques auprès du cabinet KLOPFER pour préciser les modalités financières de réalisation du projet.

2 – LE DÉROULEMENT DES ÉTUDES : DÉFINITION DES AXES STRUCTURANTS DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC ET DE L'ENVELOPPE FINANCIÈRE DISPONIBLE

2.1) Les principaux résultats des études

Les deux bureaux d'études mandatés par le Grand Annecy pour la réalisation des études d'opportunité pour la réalisation du futur réseau de transport collectif en site propre (TCSP) de l'agglomération ont pu identifier les éléments majeurs suivants pour le réseau structurant :

➤ 1^{er} résultat : cinq axes de déplacements majeurs identifiés

Ces études ont démontré l'opportunité de réaliser sur 5 branches, un réseau de TCSP structuré depuis la gare d'Annecy. Il est à noter que cette situation est assez peu courante pour une agglomération de la taille de celle du Grand Annecy, et en fait donc une singularité à prendre en compte. Les branches identifiées sont :

- **Epagny** : Gare d'Annecy – Centre Commercial Grand Epagny ;
- **Les Glaisins** : Gare d'Annecy – Parc des Glaisins ;
- **Pringy** : Gare d'Annecy – Gare de Pringy ;
- **Rive Ouest du Lac** : Gare d'Annecy – Duingt ;
- **Seynod** : Gare d'Annecy – Cap Périaz.

➤ 2^{ème} résultat : deux modes de transport collectifs adaptés pour le territoire du Grand Annecy

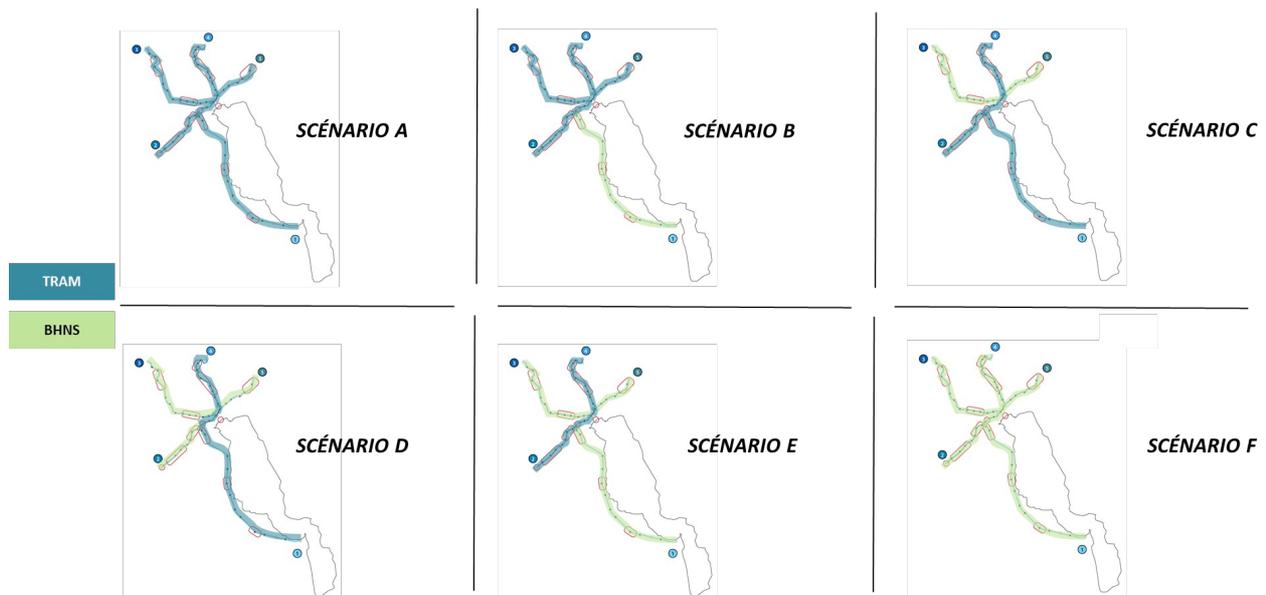
Au regard des flux de déplacements analysés, les études ont précisé que le bus à haut niveau de service (BHNS) d'une manière générale et le tramway sur certaines branches, étaient adaptés pour répondre aux besoins de mobilités du territoire. Par ailleurs, il a été précisé que le seuil de 35 000 voyageurs jour devait être dépassé pour envisager le choix d'une solution tramway.

Durant les travaux menés par les élus mobilité, il a été décidé que ces deux modes de transports proposés fonctionneront par des **énergies non fossiles** (électricité, hydrogène, BioGNV) permettant ainsi de s'inscrire dans les objectifs de réduction des gaz à effet de serre précisés par le PCAET.

➤ 3^{ème} résultat : six scénarios de réalisation proposés

A l'issue de nombreuses consultations (Conférence des maires, Commissions Mobilité et Finances, Bureau d'agglomération, Conseil d'agglomération interne), six scénarios ont été proposés et chiffrés par les cabinets d'études allant d'une hypothèse de réalisation de l'ensemble des 5 branches en tramway (scénario A), à des scénarios mixtes tramway/BHNS (scénarios B, C, D, E) selon les branches, ainsi qu'un scénario de réalisation des 5 branches en BHNS (scénario F).

Les 6 scénarios sont présentés ci-dessous :



➤ **4^{ème} résultat : une enveloppe de 300 millions d’euros affectée au projet de TCSP lors de ce mandat 2020 – 2026**

En parallèle des études techniques, l’étude financière a permis de conclure que le Grand Anancy peut réaliser les études nécessaires à la création du futur réseau de TCSP, ainsi que la réalisation de **deux branches** de ce réseau pour constituer un axe complet durant ce mandat dans **une enveloppe de 300 millions d’euros**, dont 15 millions d’euros affectés aux pôles d’échanges multimodaux (PEM).

2.2) Des réunions de travail et d’échanges ont été organisées permettant d’enrichir le projet

L’ensemble des études, réalisées par les cabinets TTK et SYSTRA ont pu être partagées avec la totalité des conseillers communautaires le 2 et le 6 juillet 2021.

Plusieurs réunions de travail ont aussi été organisées à l’initiative du Grand Anancy afin de présenter les études et leurs conclusions. Ces réunions de travail avec les élus territoriaux et les associations d’usagers ont permis d’affiner certaines données, de prendre en compte des demandes complémentaires sur certaines hypothèses permettant d’aboutir à la stabilisation des études et des scénarios de réalisation.

Le Grand Anancy a par la suite organisé deux séminaires de la Conférence des maires et du Bureau les 2 juillet et 15 octobre 2021 au cours desquels les six scénarios envisageables (Tramway et/ou BHNS) ont été présentés en rappelant les capacités de financement du Grand Anancy, ainsi que les enjeux en matière d’évolution et d’impact sur la fiscalité des ménages et des entreprises selon les scénarios identifiés.

Une séance privée du Conseil réunissant l’ensemble des conseillers communautaires a été organisée le 21 octobre. Lors de cette réunion, il est à noter que sur les six scénarios proposés, les deux scénarios ci-dessous ont été préconisés à savoir :

➤ **LE SCENARIO E :**

Celui-ci propose un BHNS sur les branches d’Epagny, les Glaisins et Rive Ouest, ainsi qu’un tramway sur les branches de Seynod et Pringy.

Le coût complet d'investissement de ce scénario a été estimé à 735 millions d'euros (euros courants 2021) (pour un tramway avec alimentation classique par caténaire sur 50% du tracé et 50% avec une alimentation par le sol).

➤ **LE SCENARIO F :**

Celui-ci propose une solution BHNS sur toutes les branches du réseau structurant de TCSP. **Ce scénario est estimé à un coût complet de 556 millions d'euros (euros courants 2021).**

Après consultation des élus communautaires et des réunions dans les conseils municipaux, deux réunions publiques se sont déroulées les 2 et 16 novembre afin de partager les conclusions des études auprès des citoyens et répondre à leurs interrogations sur la poursuite du projet.

2.3) L'instauration d'un comité de pilotage : objectifs et préconisations

Par la suite, il a été décidé l'instauration d'un comité de pilotage (COFIL) présidé par la Présidente du Grand Anancy pour affiner certaines hypothèses techniques et financières.

Ce COFIL s'est tenu plusieurs fois en amont du Conseil communautaire et a permis :

- ✓ de questionner la mixité des branches ;
- ✓ de s'interroger sur le phasage temporel des branches ;
- ✓ d'identifier d'autres éléments qui seront à étudier lors des phases ultérieures.

A cette occasion, il a été proposé par la ville d'Anancy une variante du scénario E.

Cette variante préconise une réduction du linéaire sans ligne aérienne de contact, passant ainsi de 50% à 10% sur les deux branches de tramway sur la ligne Pringy – Seynod.

Le COFIL a par ailleurs proposé d'étudier la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée sur un kilomètre, permettant l'accès au site de maintenance et de remisage (SMR) situé à Vovray sur la ligne Seynod-Pringy.

Cette réhabilitation a été estimée à 20 M € supplémentaires au stade des études d'opportunités.

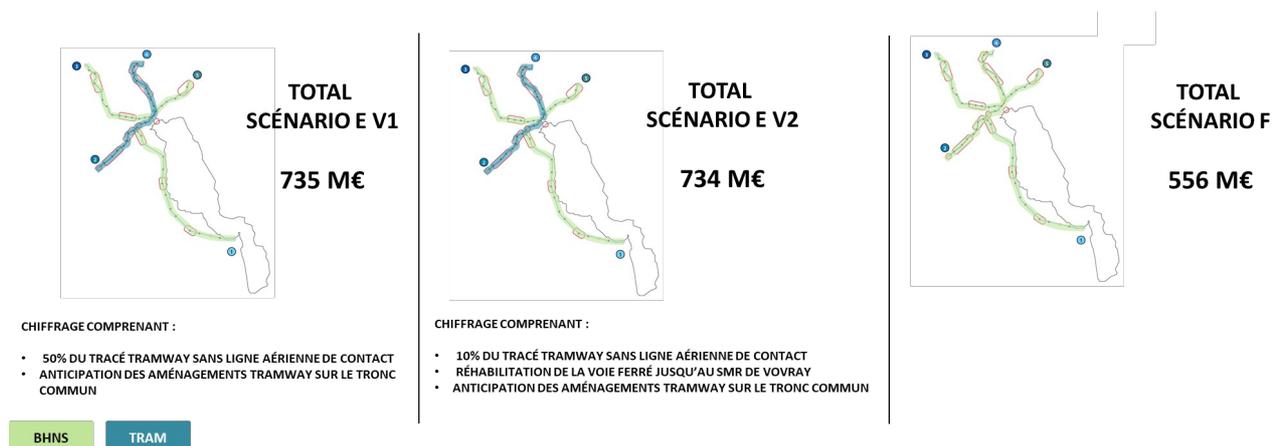
Ainsi, une variante du scénario E, appelée ici scénario EV2, propose un BHNS sur les branches d'Epagny, les Glaisins et Rive Ouest et un tramway sur les branches Seynod et Pringy avec une alimentation classique par caténaire sur 90% du tracé et 10% sans ligne aérienne de contact.

Le coût d'investissement de ce scénario est estimé à 714 M€.

A ce montant, il est nécessaire d'y ajouter le surcoût de 20 M € pour la réhabilitation d'un kilomètre de voie ferrée jusqu'au SMR de Vovray.

Ainsi, le coût complet de ce scénario EV2 serait de 734 M€.

Ci-dessous, la comparaisons des coûts d'investissements selon les scénarios EV1, EV2 et F.



Pour la réalisation de la première branche, il est à noter que les coûts de réalisation de la première branche tiennent compte de l'investissement nécessaire pour certains équipements dès la réalisation de la première combinaison de branche. En effet, initialement, le coût du SMR, du matériel roulant et d'autres équipements étaient répartis équitablement sur l'ensemble des branches, tant que le choix de la première combinaison de branche n'était pas opéré.

Ces postes de dépenses seront amoindris lors de la réalisation des prochaines branches.

L'ensemble des documents présentés en COPIL sont joints à cette délibération.

3 – PARTAGER UNE VISION COMMUNE POUR UN PROJET AMBITIEUX DE DÉVELOPPEMENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND ANNECY.

Avec l'appui des études techniques, des réunions de travail des élus communautaires et réunions publiques d'échanges avec les associations et les habitants, un consensus a émergé pour engager un projet ambitieux de développement de transports collectifs qui permette de répondre à la mobilité des habitants du Grand Annecy.

L'ensemble des acteurs ont ainsi partagé la nécessité d'investir dans un transport public performant, libéré des contraintes de la circulation routière.

Au regard du contenu actuel des études, réalisées au stade de l'opportunité du projet et suite aux échanges entre les membres du COPIL avec l'ensemble des conseillers communautaires, il est proposé :

- 1) De réaliser une première combinaison de branches BHNS Rive Ouest - Les Glaisins pour démarrer le réseau de TCSPI du Grand Annecy ;**

Ce choix s'explique pour les raisons suivantes :

- ✓ Desservir prioritairement deux axes aux critères socio-économiques favorables et emblématiques, répondre en priorité aux besoins des étudiants et actifs : la rive-ouest, le cœur d'Annecy, le campus universitaire ainsi que le parc d'activité des Glaisins ;
 - ✓ D'éviter la mixité de mode (tramway/BHNS) pour la réalisation des premières branches du TCSPI non recommandée par Systra ;
 - ✓ Respecter l'enveloppe financière allouée par le Grand Annecy à la réalisation des deux premières branches du réseau de TCSPI ;
- 2) De réaliser une étude spécifique en mode tramway sur l'axe Seynod-Pringy, complétée par une étude de réhabilitation de l'ancienne voie ferrée jusqu'au SMR de Vovray ;**
 - 3) de réaliser les études de stade préliminaires sur l'intégralité des branches identifiées en mode BHNS.**

Ces propositions ont été portées à la connaissance de l'ensemble des élus communautaires lors du Conseil interne du 18 janvier 2022.

Aussi, quel que soit le mode de transport retenu, les échanges ont permis d'affirmer la volonté conjointe des élus et citoyens de réaliser le futur réseau de **transport collectif en site propre intégral (ensemble des branches)**, permettant ainsi d'offrir une qualité de service optimale (ponctualité, fréquence, amplitude, confort).

LE CONSEIL DECIDE :

- d'acter le principe de réalisation des branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral (TCSPi) ;
- d'autoriser la création d'une AP TCSPi d'un montant de 300 millions d'euros, qui inclut les pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour 15 millions d'euros ;
- d'acter le principe de réalisation de la première combinaison de branche suivante : Rive Ouest - Les Glaisins en mode BHNS ;
- d'acter le lancement des études préliminaires spécifiques sur le mode tramway pour les seules branches Seynod et Pringy, ainsi que sur la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée jusqu'au site de Vovray. Le délai de réalisation de l'étude est estimé à 18 mois à compter de la notification du marché d'études ;
- d'acter le lancement des études préliminaires sur le mode BHNS sur les branches du futur réseau de TCSPi. L'ensemble de ces études est estimé à 2 millions d'euros avec un délai de réalisation estimé à 18 mois à compter de la notification du marché d'études. Ces études préliminaires seront complétées par des études sur les lignes de rabattement et tangentiels du réseau de transport collectif ;
- d'autoriser la Présidente à lancer les marchés d'études préliminaires/opérationnelles ;
- d'autoriser la Présidente à saisir la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation de la concertation réglementaire qui sera prévue à l'issue des conclusions des études préliminaires/opérationnelles ;
- d'autoriser la Présidente à organiser une concertation élargie autour du comité des partenaires rassemblant les élus, les associations, les entreprises et les citoyens ;
- d'autoriser la Présidente à saisir le Bureau et le Conseil communautaire de toute opportunité foncière pour la réalisation du réseau de TCSPi.

LA DÉLIBÉRATION A ÉTÉ ADOPTÉE À LA MAJORITÉ

Voix POUR : 89

Voix CONTRE : 5 (Frédérique BANGUÉ, Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Isabelle DIJEAU, Anthony GRANGER, Christiane LAYDEVANT)

AINSI DELIBERE ont signé au registre la Présidente et les membres présents à la séance,

Pour extrait conforme
Pour la Présidente et par délégation,
Le Directeur Général,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a horizontal line extending to the right.

Sébastien LENOIR.