

**PROCES-VERBAL DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ
DU JEUDI 27 JANVIER 2022 à 18h00**

***Tenu salle le Trait d'Union à Epagny-Metz-Tessy
sous la présidence de Frédérique LARDET, Présidente***

SOMMAIRE

- | | | |
|----|---|----|
| 1. | Abrogation des délibérations inscrites au point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil communautaire du 18 novembre 2021 et relatives au projet de réalisation d'un transport en commun en site propre intégral | 5 |
| 2. | 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 | 9 |
| 3. | Questions diverses | 52 |

ÉTAIENT PRESENTS (83/95)

Jean-Pascal ALBRAN, Saint-Eustache
Etienne ANDRÉYS, Annecy
Christian ANSELME, Fillière
Jacques ARCHINARD, Héry-sur-Alby
Gilles ARDIN, Chapeiry
François ASTORG, Annecy
Olivier BARRY, Annecy
Isabelle BASTID, Groisy
Michel BEAL, Saint-Jorioz
Alexandra BEAUJARD, Annecy
Marie BERTRAND, Annecy
Nicole BLOC, Poisy
Franck BOGEY, Chavanod
Cécile BOLY, Annecy
Patrick BOSSON, Quintal
Bilel BOUCHETIBAT, Annecy
Stéphane BOUCLIER, Fillière
Corinne BOULAND, Annecy
Catherine BOUVIER, Leschaux
Christian BOVIER, Annecy
Vanessa BRUNO, Veyrier-du-Lac
Pierre BRUYERE, Poisy
Karine BUI-XUAN-PICCHEDDA, Annecy
Christel CASSET, Saint-Sylvestre
Lola CECCHINEL, Annecy
Odile CERIATI-MAURIS, Annecy
Henri CHAUMONTET, Groisy
Martine COUTAZ, Epagny-Metz-Tessy
Sandrine DALL'AGLIO, Annecy
Roland DAVIET, Epagny-Metz-Tessy
Joëlle DERIPPE-PERRADIN, Annecy
Samuel DIXNEUF, Annecy
Fabienne DULIEGE, Saint-Félix
Denis DUPERTHUY, Annecy
Elisabeth EMONET, Saint-Jorioz
Pierre GEAY, Annecy
Fabien GERY, Annecy
Jean-François GIMBERT, Charvonnex
Anthony GRANGER, Annecy
Fabienne GREBERT, Annecy
Auréliе GUEDRON, Annecy
Ségoène GUICHARD, Epagny-Metz-Tessy
Charlotte JULIEN, Annecy
Frédérique KHAMMAR, Villaz
Marion LAFARIE, Annecy
Frédérique LARDET, Annecy
Elisabeth LASSALLE, Poisy
François LAVIGNE-DELVILLE, Viuz-La-Chiésaz
Christiane LAYDEVANT, Annecy
Patrick LECONTE, Annecy
Claire LEPAN, Annecy
Bruno LYONNAZ, Sevrier
Benjamin MARIAS, Annecy
Viviane MARLE, Annecy
Jean-Claude MARTIN, Alby-sur-Chéran
Christian MARTINOD, Villaz
Pierre-Louis MASSEIN, Annecy
Antoine de MENTHON, Menthon-Saint-Bernard
Catherine MERCIER-GUYON, Fillière

Thomas MESZAROS, Annecy
Aurélien MODURIER, Annecy
Philippe MONMONT, Entrevernes
Philippe MORIN, Epagny-Metz-Tessy
Magali MUGNIER, Annecy
Michel MUGNIER-POLLET, Chapelle-Saint-Maurice
Alexandre MULATIER-GACHET, Annecy
Xavier OSTERNAUD, Annecy
Gérard PASTOR, Saint-Jorioz
Marie-Luce PERDRIX, Gruffy
Tony PESSEY, Annecy
Eric PEUGNIEZ, Annecy
Monique PIMONOW, Montagny-Les-Lanches
Christophe PONCET, Nâves-Parmelan
Agnès PRIEUR-DREVON, Sevrier
Jean-Luc RIGAUT, Annecy
Marc ROLLIN, Duingt
Didier SARDA, Talloires-Montmin
Yannis SAUTY, Annecy
Nora SEGAUD-LABIDI, Annecy
Bénédicte SERRATE, Annecy
Jean-Louis TOÉ, Annecy
Olivier TRIMBUR, Bluffy
Gilles VIVIAN, Chainaz-Les-Frasses

AVAIENT DONNE PROCURATION

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

ETAIT EXCUSE

Christian ROPHILLE, Fillière

* * *

Tony PESSEY est désigné en qualité de Secrétaire de séance.

*(Un tiers des membres en exercice étant présent, le quorum fixé à 32 est atteint.
La séance est ouverte à 18 heures.)*

Mme LA PRESIDENTE.- J'ai la liste des pouvoirs reçus par la Présidente et l'Administration générale, nous allons donc pouvoir commencer.

Nous allons nommer un secrétaire de séance. Tony PESSEY, seriez-vous d'accord pour assurer le secrétariat de séance ? (*Oui*). Merci, c'est noté.

Je vais lire la liste des procurations, afin qu'il n'y ait pas de problème.

A donné son pouvoir :

David DUBOSSON à Fabienne DULIÈGE ;

Laure ODORICO à Christian ANSELME ;

Noëlle DELORME à Gilles ARDIN ;

Christian PETIT à Étienne ANDRÉYS ;

Chantal FARMER à Nora SEGAUD-LABIDI ;

Gilles FRANÇOIS à Roland DAVIET ;

Isabelle DIJEAU à Christiane LAYDEVANT ;

Guillaume TATU à Pierre-Louis MASSEIN ;

Frédérique BANGUÉ à Joëlle DERIPPE-PERRADIN ;

Patricia MERMOZ à Gilles VIVIAN ;

Raymond PELLICIER à Pierre BRUYÈRE.

Y'en manque-t-il, ou y a-t-il une erreur ? (*Non*).

Avez-vous bien les boîtiers ? (*Oui*).

On ne vous voit pas très bien d'ici, puisque vous êtes un peu éloignés. De plus, vous êtes très proches les uns des autres, et on ne voit pas bien certaines personnes. Lorsque vous prenez la parole, pouvez-vous bien préciser votre nom, pour la retranscription des débats. Cela nous aidera, également, avec Jean-Christophe BORTOLATO, qui va remplacer Sébastien LENOIR, qui est malade ce soir et ne peut être présent à nos côtés.

Nous allons donc pouvoir commencer.

Ce soir, nous n'avons que deux délibérations. Je vous rappelle le contexte : dans le cadre du dernier Conseil d'Agglomération, une procuration était manquante et n'avait pas été prise en compte dans le cadre de la délibération n° 8 concernant le transport en commun en site propre, que nous devons voter tous ensemble sur un certain nombre de sujets.

Jean-François GIMBERT avait donné sa procuration au maire de Groisy, Henri CHAUMONTET. Cette procuration, arrivée en bonne et due forme et à temps, n'avait pas pu être prise en compte par l'Administration générale. De ce fait, nous nous retrouvons tous ensemble pour deux délibérations : la première, que nous allons étudier ensemble, concerne l'abrogation du point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil Communautaire du 18 novembre 2021, relative au projet de réalisation d'un transport en commun en site propre intégral.

À la suite de cette première délibération, qui devra abroger la dernière délibération que nous avons votée ensemble, nous aurons une deuxième délibération, sur laquelle nous aurons à revoter l'ensemble des sujets évoqués dans le cadre du point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil du 18 novembre.

Ensuite, il y aura les questions diverses, si certains élus souhaitent en aborder.

1. Abrogation des délibérations inscrites au point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil communautaire du 18 novembre 2021 et relatives au projet de réalisation d'un transport en commun en site propre intégral

Rapporteur : Frédérique LARDET

Mme LA PRESIDENTE.- Pour mémoire, le 18 novembre 2021, nous avons à l'ordre du jour, au point n° 8, différents votes exprimés, au regard, et en regard, de la réalisation d'un transport en commun en site propre. Comme je vous l'ai expliqué, Jean-François GIMBERT avait donné procuration à Henri CHAUMONTET. Cette procuration est bien arrivée en temps et en heure aux services de l'Agglomération, mais le boîtier n'a pas été remis à Henri CHAUMONTET, ce qui n'a pas permis à Jean-François GIMBERT d'exprimer son vote en faveur du scénario F. Cela aurait conclu à un résultat de vote de 45/45, et non pas de 45/44 comme cela a été le cas ce 18 novembre.

De ce fait, Jean-François GIMBERT a émis un recours gracieux auprès de l'Agglomération. Nous avons fait étudier ce recours gracieux, vous avez reçu l'ensemble des pièces que nos services avaient demandé aux avocats, dans un mail adressé à l'ensemble des 95 conseillers communautaires. Ces derniers nous conseillaient de ne pas mettre en risque juridique l'ensemble de la délibération et l'ensemble des points qui avaient été votés dans le cadre de cette délibération.

C'est pour cette raison qu'aujourd'hui, ainsi que dans le cadre d'un Comité de pilotage qui s'en est suivi, nous vous proposons, pour mettre en sécurité l'ensemble des votes, d'abroger la délibération n° 8, dans un premier temps.

Dans le cadre d'une seconde délibération, nous aurons à voter à nouveau l'ensemble des points que nous avons évoqués le 18 novembre sur le sujet du TCSP.

Il est donc proposé au Conseil Communautaire :

- D'abroger l'ensemble des délibérations relatives au point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil Communautaire du 18 novembre 2021 « *portant projet de réalisation d'un transport en commun en site propre intégral - présentation du projet et choix du scénario* » ;
- D'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de cette délibération.

La parole est à vous, si vous souhaitez poser des questions complémentaires sur ce point.

Jean-François GIMBERT.

M. GIMBERT.- (*Charvonnex*) Je souhaiterais profiter de cette instance pour m'exprimer sur les raisons de mon absence le 18 novembre 2021, sur les raisons qui m'ont poussé à déposer un recours gracieux ainsi que sur les raisons de mon vote.

Le 18 novembre, en effet, à 16 heures 30, j'ai été appelé pour me rendre auprès d'une très proche personne mourante à l'hôpital. J'ai aussitôt demandé à mon secrétariat de mairie de formuler un pouvoir au nom d'Henri CHAUMONTET, et de l'envoyer en mairie de Groisy ainsi qu'aux services administratifs du Grand Annecy. Chose faite à 17 h 00, heure de Charvonnex, mais il me semble que c'est la même partout.

Le lendemain matin, en apprenant que mon pouvoir n'avait pas été pris en compte, et ce principalement sur un sujet qui me tenait à cœur, à savoir le choix d'un transport en commun pour l'avenir de notre collectivité, j'ai fait questionner le cabinet d'avocats qui s'occupe des affaires de notre commune, et sur ses conseils j'ai décidé de formuler un recours gracieux à l'encontre des décisions prises ce soir-là.

Deux raisons m'ont poussé à cette démarche.

Tout d'abord, le respect des règles démocratiques au sein de notre assemblée. Comme évoqué très souvent, il est primordial que la voix de chaque collectivité, aussi petite soit-elle, d'autant plus lorsqu'elle ne s'exprime que par une seule voix, soit prise en compte.

L'autre aspect, tout aussi important, et pour lequel je tenais particulièrement à être présent, ou représenté, lors de ce Conseil de Communauté, c'était le vote pour le choix du futur mode de transport en commun de notre Agglomération.

En matière de transport en commun, il est grand temps que nous nous engagions à prendre des décisions efficaces, pour l'avenir et le bien vivre au sein de notre collectivité. Des décisions sages du point de vue technique, aussi bien qu'économique, le juste dimensionnement de l'outil de travail. Notre Agglomération est jeune, d'énormes projets sont engagés rapidement concernant les transports, les voiries, le climat, le tourisme, l'activité économique et bien d'autres sujets. Sans oublier ce qui existe, qu'il faut conforter et améliorer, comme la santé, la prise en charge des personnes âgées, ne serait-ce que l'entretien et la restructuration de nos EHPAD, qu'on a de la peine à réaliser.

Avec bien en tête que notre belle Agglomération s'étend d'Annecy à Évires, à Cusy et à la Chapelle-Saint-Maurice. Chacun d'entre vous connaît la grandeur du territoire couvert et les besoins qui en découlent, jusqu'au fin fond de nos campagnes. Des campagnes où l'on ne regarde pas toujours le Grand Annecy d'un œil rassuré : réforme des territoires, oblige ou à obliger. Des campagnes où il faudrait que l'on puisse expliquer aux administrés que selon le type de moyen de transport choisi, ils verront le taux intercommunal de leur taxe d'habitation tripler, sans voir d'amélioration de leur desserte en transport en commun. Des entreprises qui verront leur taxe Transport sévèrement augmenter, sans offre transport supplémentaire à destination de leurs salariés. Des communes où, chaque année, nos budgets sont examinés à la loupe, où nos dépenses de fonctionnement sont étudiées à l'euro près, de même que nos investissements.

Impérativement, nous nous devons d'être raisonnables dans nos engagements financiers. Les études sur lesquelles nous devons nous positionner reposent sur deux types de transports performants, autant en qualité environnementale qu'en qualité écologique ou en rendement. Sans entrer dans le détail, l'un d'entre eux, le BHNS, est moins onéreux. Il permet d'assumer largement la desserte des lignes les plus chargées, de l'étoile centre-Annecy à la périphérie. De plus, il autorise le passage des services de secours.

Le tramway, plus onéreux, permet d'absorber une fréquentation bien supérieure au BHNS, mais dont l'Agglomération n'a visiblement pas besoin avant de nombreuses années, il est aussi un outil de prestige.

Il faut aller de l'avant, et ne pas faire de ce sujet un sujet de politique politicienne. Choisissons par sagesse le moyen de transport performant le plus économique en investissement, amortissons-le et, d'ici quelques décennies, il sera temps pour nos successeurs de transformer, si nécessaire, les lignes en site propre BHNS en lignes tramway, si ce moyen de transport est encore d'actualité.

À toute chose malheur est bon. L'annulation du vote du 18 novembre aura permis, je l'espère, d'approfondir la réflexion, entre autres grâce au travail fourni par le COPIL. Travail qu'il faut saluer et dont il faut adopter les solutions proposées, pour enfin avancer et rassurer nos administrés, aussi bien du point de vue technique que financier.

Merci de votre écoute.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Y a-t-il d'autres prises de parole, sans quoi nous procédons au vote ?

Monsieur RIGAUT.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) Pour vous indiquer que je ne prendrai pas part à ce vote. J'ai bien entendu les explications, les cheminements compliqués et complexes qui ont ému tous les élus communautaires que nous sommes ici dès le soir, et même le lendemain, du vote. Des explications ont été données et j'entends le maire qui vient de s'exprimer, Jean-François GIMBERT, je comprends sa position et je la respecte.

J'ai aussi toujours été très attentif à l'ensemble des 34 communes de notre territoire, mais je trouve ici que le message envoyé sur la manière dont notre territoire, dont notre Agglomération est conduite et gouvernée, le manque de crédibilité envoyé par cet aller-retour, me semble vraiment faire perdre une image forte que notre Agglomération doit avoir, et qui se construit progressivement, grâce à l'effort de tous vis-à-vis de nos citoyens.

Quel message envoie-t-on sur le non-respect des règles démocratiques, puisqu'il y a une règle qui est claire, et je pense qu'elle devrait être respectée. Aussi, quelle manière de porter, demain, notre territoire, quelle confiance, quelque part, passe-t-on par ce type d'attitude, même si je comprends vos explications, évidemment.

Mme LA PRESIDENTE.- Je vous remercie. Y a-t-il d'autres prises de parole ?
(*Non*). Je vous remercie, nous allons procéder au vote.

Mme BERTRAND.- (*Annecy*) Je ne sais pas où est ma télécommande. Je vote pour.

Mme LA PRESIDENTE.- Qui a pris la télécommande de Marie BERTRAND ?

Mme BERTRAND.- (*Annecy*) C'est la 12, je suis vraiment confuse.

Mme PERDRIX.- (*Gruffy*) Je ne prends pas part au vote.

(Il est procédé au vote électronique).

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment son article L 5216-5,2° portant compétences des communautés d'agglomération en matière de mobilité ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration et notamment ses articles L. 243-1 et L. 243-2 relatifs à l'abrogation des actes réglementaires ;

Vu l'arrêté préfectoral n°PREF/DRCL/BCLB-2018-0066 en date du 21 décembre 2018 approuvant les statuts de la communauté d'agglomération du Grand Annecy ;

Vu les délibérations n° DEL-2021-306, DEL-2021-307, DEL-2021-308, DEL-2021-309, DEL-2021-310 et DEL-2021-311 adoptées lors de la séance du Conseil du 18 novembre 2021 ;

Considérant le recours gracieux introduit par Monsieur Jean-François Gimbert auprès de la Présidente du Grand Annecy le 23 novembre 2021 visant au retrait des délibérations prises lors du Conseil communautaire du 18 novembre 2021 ;

Considérant le défaut de prise en compte du pouvoir établi par Monsieur Jean-François Gimbert, Maire de Charvonnex, au profit de Monsieur Henri Chaumontet, Maire de Groisy ;

Considérant le faible écart de voix constaté lors du vote du point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil communautaire du 18 novembre 2021 relatif au choix du scénario pour la réalisation d'un transport en commun en site propre ;

Considérant l'impératif d'assurer la sécurité juridique de l'opération de transport en commun en site propre ;

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À LA MAJORITÉ PAR :

Voix POUR : 85

Voix CONTRE : 2 (Corinne BOULAND, Michel MUGNIER-POLLET)

ABSTENTION(S) : 1 (Tony PESSEY)

NON-VOTANT(S) : 2 (Marie-Luce PERDRIX, Jean-Luc RIGAUT)

- d'abroger l'ensemble des délibérations relatives au point n° 8 de l'ordre du jour du Conseil communautaire en date du 18 novembre 2021 « portant projet de réalisation d'un transport en commun en site propre – présentation du projet et choix du scénario », à savoir les délibérations n° DEL-2021-306, DEL-2021-307, DEL-2021-308, DEL-2021-309, DEL-2021-310 et DEL-2021-311 ;
- d'autoriser la Présidente à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de cette délibération.

Mme LA PRESIDENTE.- Pouvez-vous afficher les votes contre s'il vous plaît ?

(Les votes contre sont affichés).

Mme LA PRESIDENTE.- Je vous remercie.

Je vais pouvoir maintenant repasser la parole pour des explications à la rapporteuse Sandrine DALL'AGLIO, sur le projet de réalisation du transport en commun en site propre intégral, avec la présentation du projet et le lancement des études sur les branches. Puisque la grande modification que nous allons apporter, pour faire suite au COPIL, et que nous allons choisir ce soir, toutes et tous ensemble, ce sont les deux branches par lesquelles nous allons commencer ce fameux transport en commun en site propre intégral.

Je vais tout de suite laisser la parole à Sandrine DALL'AGLIO pour nous expliquer les nouveaux votes auxquels nous allons procéder. Je tiens tout de suite à préciser que nous allons voter, au regard de ce que va nous expliquer Sandrine DALL'AGLIO, l'ensemble des propositions et des actes. Nous aurons donc, sur ces délibérations, à procéder à neuf votes.

Sandrine DALL'AGLIO.

2. 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

Rapporteur : Sandrine DALL'AGLIO

Mme DALL'AGLIO.- (Annecy) Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Vice-Présidents, Mesdames et Messieurs, chers collègues.

C'est un grand honneur pour moi que de vous présenter ce soir cette délibération, après environ 15 mois d'études, de concertations, de réflexions, de rencontres avec nos collègues élus des 34 communes, les associations, nos concitoyens. Après un travail soutenu du Bureau et de la Conférence des Maires, nous voici devant vous aujourd'hui pour vous présenter cet ensemble de délibérations qui va nous permettre, enfin, d'enclencher le réseau de transport collectif en site propre du Grand Annecy.

Avant de vous lire le rapport présentant ces neuf délibérations, je voudrais remercier mes collègues du Bureau, en particulier la Présidente et les trois autres mousquetaires de la Mobilité, de la confiance qu'ils me font en me confiant la présentation de ce projet si important pour notre territoire.

Je voudrais aussi, évidemment, remercier les services qui nous ont accompagnés tout au long de cette démarche, avec un sens du service public que je tiens encore une fois à saluer, et un engagement sans faille.

Au vu de l'importance de la délibération, et malgré sa longueur, je vais la lire intégralement.

(Sandrine DALL'AGLIO procède à la lecture de la délibération).

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

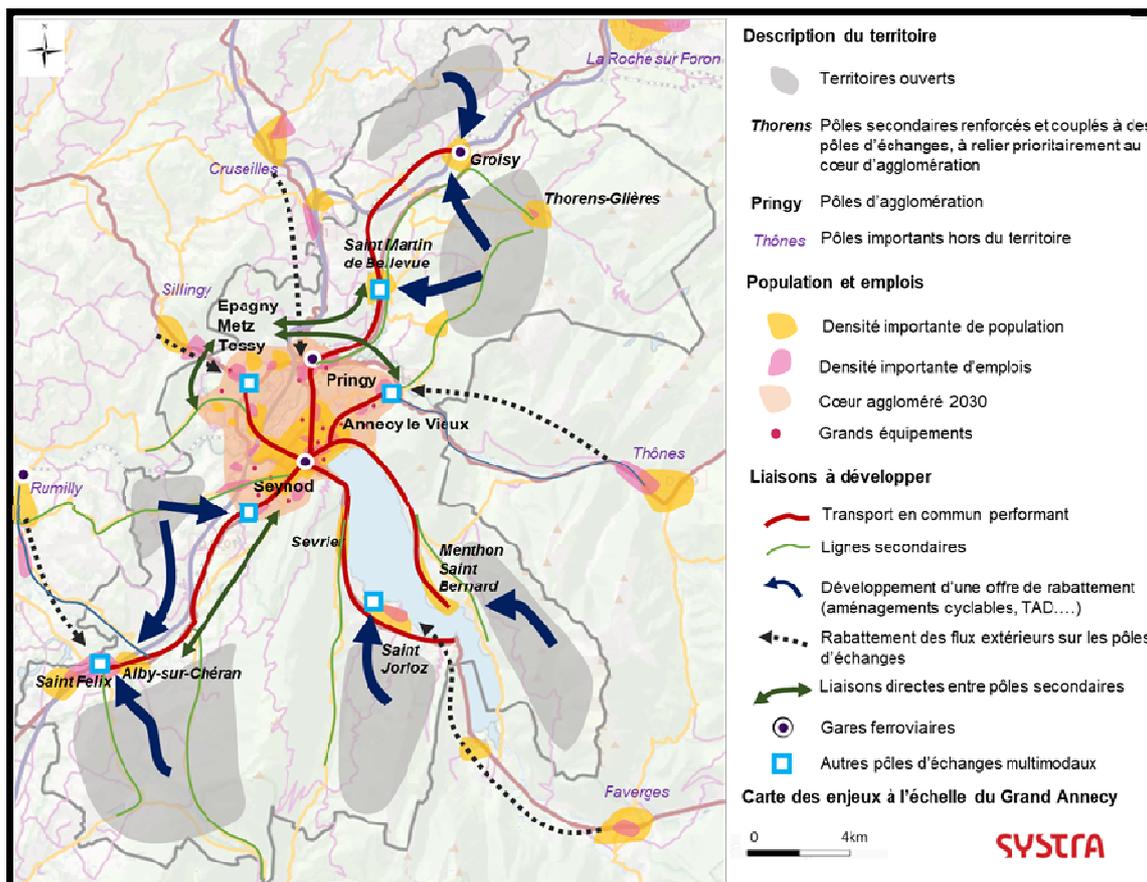
La démarche « **Imagine le Grand Annecy** » a fait ressortir le besoin d'apaiser le territoire, d'améliorer la qualité de vie des Grands Annéciens, de préserver un cadre de vie enviable, un équilibre environnemental qui semble nous échapper du fait d'une croissance démographique non maîtrisée.

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 planifications 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 Anancy 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'Anancy. Il est à noter que cette situation est assez peu courante pour une agglomération de la taille de celle du Grand Anancy, et en fait donc une singularité à prendre en compte. Les branches identifiées sont :

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

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

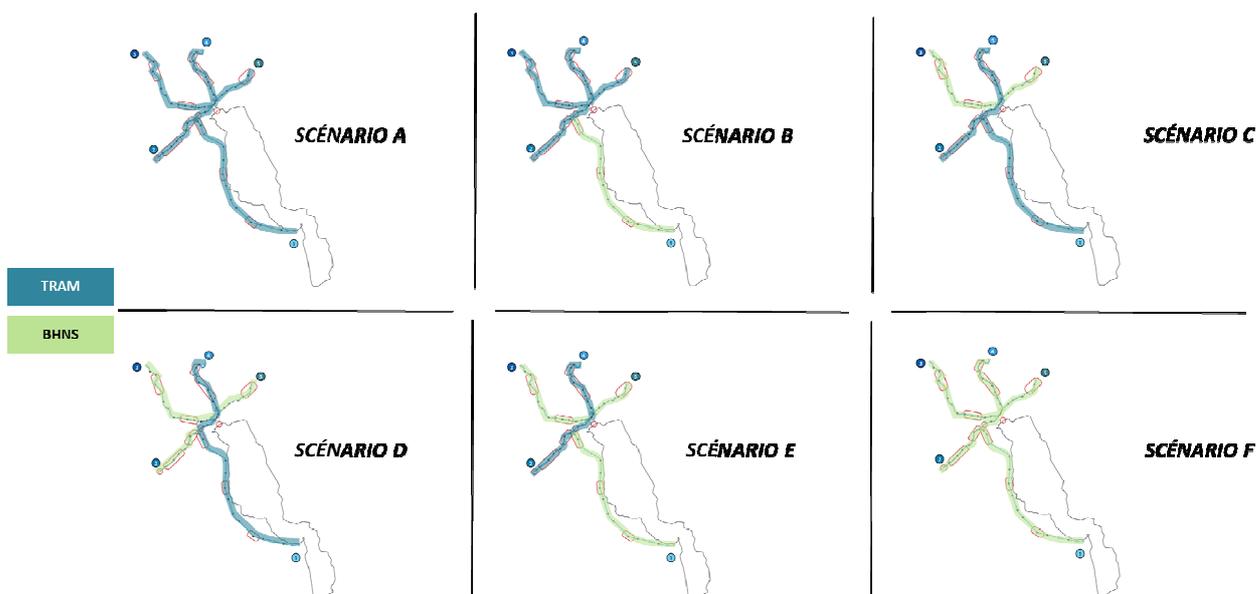
Au regard des flux de déplacements analysés, les études ont précisé que le bus à haut niveau de service (BHNS) d'une manière générale et le tramway sur certaines branches, étaient adaptés pour répondre aux besoins de mobilités du territoire. Par ailleurs, il a été précisé que le seuil de 35 000 voyageurs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

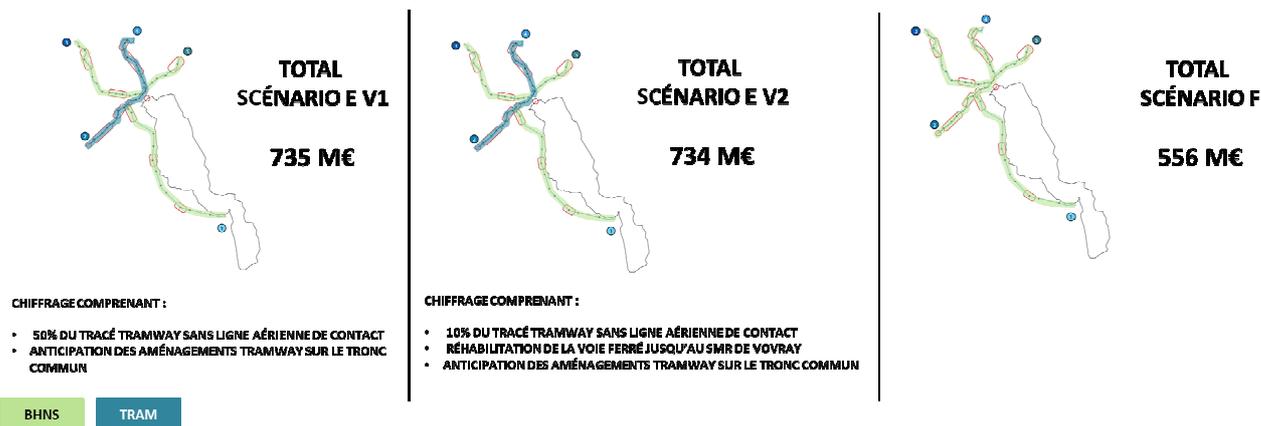
Ainsi, une variante du scénario E, appelée ici scénario EV2, propose un BHNS sur les branches d'Epagny, les Glaisins et Rive Ouest et un tramway sur les branches Seynod et Pringy avec une alimentation classique par caténaire sur 90% du tracé et 10% sans ligne aérienne de contact.

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 comparaison 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 Anancy.

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 Anancy ;**

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'Anancy, 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 Anancy 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).

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Pour les débats, et leur meilleure lisibilité, sauf à ce que vous vous y opposiez, nous allons procéder à neuf votes distincts, contre huit votes la dernière fois. Je vous propose de rappeler l'objet du vote, afin de pouvoir lancer les débats et ensuite voter. S'il n'y a pas de débat, on votera directement, et ainsi de suite jusqu'au neuvième vote.

Je vous propose de procéder, s'il y en a, au débat sur le premier vote, qui acte le principe de réalisation des branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral. Nous l'avons voté la dernière fois à la quasi-unanimité, y a-t-il des débats ou des questions complémentaires sur cette notion de transport en commun en site propre intégral ?

M. ASTORG.- (*Annecy*) Madame la Présidente, j'aurais une intervention à faire.

Mme LA PRESIDENTE.- Sur ce sujet précisément, ou d'une manière générale ?

M. ASTORG.- (*Annecy*) Sur l'ensemble.

Mme LA PRESIDENTE.- Sur l'ensemble, allez-y.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Bonsoir, Madame la Présidente, Mesdames et messieurs les Élus, chers collègues.

Nous sommes réunis ce soir à la suite d'une préconisation élaborée en COPIL pour trouver une solution apaisante et efficace pour le territoire, qui nous engage pour les 50 prochaines années.

Merci, Sandrine DALL'AGLIO, pour la présentation de cette délibération. Ce soir, en tant que Vice-Président aux Infrastructures et Maire d'Annecy, je tiens à rappeler le travail réalisé par l'ensemble des parties prenantes : élus, services, cabinets d'expertise, pour nous permettre de voter ce soir le projet de TCSP pour notre territoire. C'est une avancée cruciale.

Le 18 novembre dernier avait déjà constitué une avancée majeure, avec le choix d'un transport en commun en site propre intégral à cinq branches et un *mix* entre tramway et BHNS, on peut s'en féliciter. S'en sont suivies les étapes que l'on connaît. M. GIMBERT a pris la parole tout à l'heure, sur le choix du scénario E, nous amenant à réfléchir sur ce que nous présentons et votons ce soir. Je rappelle que l'objectif est un scénario de convergence, sur lequel nous sommes tombés d'accord en COPIL. Ma préférence pour le tramway comme mode de transport sur certaines branches n'est un secret pour personne. Je reste convaincu que le tramway en cœur de ville saurait répondre à nos problématiques de mobilité, d'amélioration de la qualité de l'air, de préservation de notre environnement, et s'intégrerait dans notre paysage urbain.

Vous l'aurez compris, je continuerai à défendre le tramway.

À l'automne dernier, déjà, j'avais écouté les maires de la Rive ouest, qui privilégiaient un BHNS sur les bords du lac, alors que de mon côté je pense que le tramway était une meilleure solution. J'ai fait un pas de côté, mais faire un pas de côté, ce n'est pas reculer, au contraire. C'est prendre en considération, avec une vision haute, ce qui peut réunir l'ensemble des élus et nous fédérer autour d'un projet, pour que nous puissions lui conférer son entière légitimité sur le territoire.

Comme je l'ai rappelé lundi soir dernier en Commission générale avec les élus d'Annecy, j'ai demandé à nos services de travailler sur une analyse comparative des coûts d'autres tramways en France, pour avoir des chiffres réels sur le réalisé. Ce scénario de convergence de la ville d'Annecy, présenté aux techniciens du Grand Annecy, montre qu'un tramway à 23 M€ du kilomètre est possible et s'inscrit dans l'épure budgétaire fixée par la Présidente et le Grand Annecy. Les 30 M€ du kilomètre sont à mon sens une surprudence quant au coût réel d'un tramway, pour une ville et un bassin comme le nôtre.

Il s'agit ici, évidemment, d'une analyse comparative, qui nécessitera une étude plus approfondie, comme nous nous apprêtons à le voter ce soir. Mais c'est déjà la preuve que nous pouvons concilier les exigences de chacun, répondre au défi climatique, améliorer la mobilité, repenser l'aménagement du territoire et entrer dans une enveloppe budgétaire.

Lundi dernier, je me suis aussi engagé, devant les élus d'Annecy, à être facilitateur aux côtés de la Commission nationale des débats publics, qui va être saisie par le Grand Annecy. C'est un véritable outil à disposition des citoyens, et je les accompagnerai pour qu'ils puissent faire entendre leur voix.

Ce soir, je suis confiant sur notre capacité à nous fédérer pour le territoire, je suis confiant sur l'avenir que nous lui donnons.

Merci.

Mme LA PRESIDENTE.- François ASTORG me soumettait en *a parte* l'idée de voter d'un seul bloc, comme il pensait que nous allions procéder de cette manière. Je n'ai pas de problème à voter d'un seul bloc, puisqu'en Conseil d'Agglomération privé nous étions tous d'accord. Si vous n'avez pas d'opposition particulière à voter d'un seul bloc, qui plus est cela ira plus vite.

Dans ce cas, je donnerai la parole, en amont du vote d'un seul bloc, et après François ASTORG, aux autres élus qui souhaiteraient prendre la parole. Aussi, il y avait la possibilité de voter neuf fois, comme la dernière fois.

Si personne ne s'oppose au vote d'un seul bloc, nous pouvons procéder de cette manière. Est-ce que cela pose un problème à quelqu'un ?

Anthony GRANGER.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Personnellement, je suis contre le vote groupé. Je ne vais pas voter certains points, d'autres oui, et vu l'ampleur du sujet je pense qu'il est plus sage de voter séparément.

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Je pense qu'on peut conduire le débat avant les votes, c'est le plus logique, parce que certains ont à intervenir sur plusieurs points. Ensuite, on passera les votes un par un, mais en bloc, à la fin ? Est-ce que cela vous va comme cela, Madame la Présidente ?

Mme GUICHARD.- (*Épagny-Metz-Tessy*) Cela me pose une difficulté de voter séparément. L'ordre même des votes peut changer le sens des votes. C'est ou on vote l'ensemble de ces propositions, ou on les vote séparément, dans quel ordre, cela pose un problème.

Mme LA PRESIDENTE.- Est-ce qu'on vote sur qui vote séparément ou non ?

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Le fait qu'on ait un débat global me paraît plus sain, car il y a de nombreuses interventions sur plusieurs sujets. Ensuite, quoi qu'il en soit, il y avait bien neuf délibérations prévues ? On avait bien neuf points dans la délibération ?

Mme LA PRESIDENTE.- Non, il y a une délibération. Comme la dernière fois, il était possible de faire, soit un seul vote, pour l'ensemble des neuf points, soit de refaire comme la dernière fois, c'est-à-dire voter chacun des neuf points. En effet, François ASTORG vient de me soumettre la proposition, comme vient d'évoquer Ségolène GUICHARD, de faire un vote d'un seul bloc. D'autant qu'on s'était mis d'accord, en Conseil d'Agglomération privé, donc l'ensemble des points devrait obtenir l'unanimité, à une, deux, ou quelques voix près.

J'ai entendu Anthony GRANGER. Hormis Anthony GRANGER, y a-t-il d'autres personnes qui pourraient s'opposer à un vote global ? Vous pouvez lever la main.

(Il est procédé au vote à main levée).

Le vote global est adopté – 9 votes contre – aucune abstention.

Mme LA PRESIDENTE.- Nous allons voter d'un seul bloc. Y a-t-il des abstentions ? (*Non*).

M. GRANGER.- (*Annecy*) Je voulais vous dire, Madame la Présidente, et Madame la Vice-Présidente qui a lancé cette idée, que je déplore vraiment la façon de faire. En Conseil privé, certes, vous nous avez évoqué la tournure des délibérations, pour le coup j'y étais hostile, et j'avais été le seul à en faire part. En revanche, il nous avait bien été dit et indiqué qu'on voterait pour les différents points, donc je déplore cette façon de faire.

Je voudrais répondre, déjà, en amont, à Mme la Vice-Présidente. Je suis désolé, pour les personnes qui nous suivent à la télévision, ou la presse, voter une étude ou voter le lancement du débat public, ou voter une AP de 300 M€, certaines ne sont pas liées, et on peut tout à fait les voter séparément, et certaines ne remettent pas en cause les autres.

Je suis désolé avec vos propos.

Mme LA PRESIDENTE.- Ici s'est tout de même exprimée une large minorité pour le vote élément par élément, je vous propose donc de procéder d'un seul bloc.

En revanche, je vous propose, si on vote d'un seul bloc, de vous exprimer d'ores et déjà, comme l'a fait François ASTORG, sur l'ensemble de la délibération et des neuf votes. Vous pouvez apposer vos propositions ou vos oppositions sur chacun des principes que nous allons acter au travers de ce vote.

Mme DERIPPE-PERRADIN.- (*Annecy*) Je voudrais revenir sur le vote du 18 novembre. Nous sommes quatre à ne pas avoir pris part à ce vote, car nous avons demandé un report de la décision afin d'avoir plus de précisions techniques d'une part, financières d'autre part, notamment sur l'impact de la fiscalité des ménages et des entreprises.

Ce que nous vivons aujourd'hui montre que nous avons raison, et que les compléments d'information étaient nécessaires. Même si nous avons eu beaucoup plus de détails depuis novembre, des questions restent en suspens. Nous souhaitons des précisions sur la tournure des délibérations successives. Pourquoi une étude tramway uniquement sur Pringy/Seynod, n'y a-t-il pas d'autres options possibles ? Pourquoi une étude globale ? Est-ce que c'est sur les trois branches restantes, y compris Pringy/Seynod ? L'étude BHNS est chiffrée dans la délibération, pas l'étude tramway, pourquoi ?

En conclusion, nous constatons que le vote de ce soir n'est pas identique au vote abrogé du 18 novembre, faute de courage politique et de dissensions au niveau de l'exécutif.

Merci pour votre écoute

Mme LA PRESIDENTE.- Y a-t-il d'autres prises de parole ?

Nora SEGAUD-LABIDI.

Mme SEGAUD-LABIDI.- (*Annecy*) C'est une intervention en préambule de l'ensemble des votes qui vont arriver.

Madame la Présidente, chers Élus du Conseil Communautaire, chers collègues.

Je parle ici au nom du groupe d'expression « Grand Annecy Communauté d'Avenir ».

Nous ne rappellerons jamais assez que ce projet doit répondre à un enjeu de mobilité et d'aménagement du territoire, permettant une lutte efficace contre la pollution ainsi qu'une adaptation aux enjeux climatiques, on vient de le rappeler.

Car, chaque jour, les habitants de l'Agglomération perdent un temps précieux sur des axes routiers de plus en plus saturés. En effet, Annecy compte, depuis 2010, 835.000 déplacements quotidiens domicile-travail sur le bassin de vie du SCOT. Malgré quelques polarités secondaires, la commune d'Annecy reste la polarité majeure. Annecy centralise de nombreux flux domicile-travail, notamment concentrés sur l'axe sud-nord du bassin de vie, en direction de Genève.

Le bassin annécien, depuis une décennie, vit une congestion de ses axes structurants et l'accroissement de sa production de logements, avec plus de 1.920 logements par an, qui dépassent les objectifs du SCOT 2014 de 1.130 par an, aggravant ainsi, encore, cette situation, faute d'anticipation de transport collectif lourd concomitant.

L'augmentation démographique du cœur urbain de l'agglomération d'Annecy, dans les prochaines décennies, justifiera le coût du tramway, par sa capacité à répondre à des flux de voyageurs plus importants à l'avenir. Plus que rattraper un retard, il nous faut donner des solutions de transport en commun qui vont transformer notre territoire pour les décennies à venir.

Après de longs mois de travail, nous convergeons, enfin, vers des propositions qui vont dans le sens de l'intérêt général de la Ville-centre et des 33 autres communes de notre Agglomération. Un véritable projet de territoire, pensé pour répondre aux besoins de nos générations futures, nos enfants, nos petits-enfants. Car tous les citoyens, urbains, périurbains et ruraux vivent, travaillent et se déplacent dans le même bassin de vie.

Nous serons garants des engagements pris ce soir, du bon déroulement des études, des axes faisant l'objet d'études supplémentaires, et serons extrêmement vigilants à la présence d'autres critères que celui financier, pour nous permettre de choisir les scénarios entre tramway et BHNS : réduction des gaz à effet de serre, réduction des flux routiers, desserte rapide, confortable et cadencée, qualité de service aux usagers, insertion paysagère. C'est tout aussi l'importance du report modal attendu de l'automobile vers le transport collectif, qui doit prédominer, c'est-à-dire l'efficacité du transport collectif.

Enfin, je rejoins Monsieur le Maire d'Annecy, toutes ces orientations et les futurs choix à faire ne peuvent être pris sans une véritable concertation avec les habitants. Nous avons besoin de recueillir l'avis des citoyens et à cet effet nous rappelons, et vous l'avez rappelé, que la Commission nationale du débat public (CNDP) doit intervenir sans tarder pour organiser ce débat.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Je rappelle qu'en plus de la CNDP, cela ne vous a pas échappé, une demande de Marie-Luce PERDRIX a été prise en compte dans le cadre du Conseil d'Agglomération privé, notamment d'autoriser aussi à s'entretenir avec le Comité des partenaires, qui s'est installé. Dans le cadre de la loi LOM, en effet, un Comité des partenaires doit se mettre en place, que nous n'avons toujours pas convoqué. Il nous permettra, entre élus, associations, entreprises et citoyens, d'être tous autour de la table pour, dans le cadre des études préliminaires ou d'autres études que nous serions amenés à mettre en place, être à nos côtés pour prendre des décisions. Sans parler, bien évidemment, de l'Espace citoyen et du Conseil de développement du Grand Annecy, en plus de la CNDP, c'est ainsi précisé dans les différents votes que nous allons acter.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente.

Évidemment, je voterai cette délibération dans son ensemble, pour tous les points, cela ne me posera pas de difficulté.

Je voudrais cependant faire trois points d'observation, à votre endroit et auprès de l'assemblée.

Tout d'abord, lors du vote du 18 novembre dernier, vous nous avez fait voter en indiquant que le choix des branches serait alors fait le 16 décembre, cela a été rappelé par la rapporteuse tout à l'heure. Tout était urgent. Il fallait voter. On ne pouvait pas attendre. Vous n'avez pas voulu, alors, entendre ma demande formalisée de référendum, qui aurait pris trois mois maximum. On y serait presque, on serait quasiment en train de terminer cela. Le vote, très partagé puisqu'on vient d'en discuter tout à l'heure, m'a immédiatement donné raison.

Aujourd'hui, vous proposez d'engager le BHNS du bord du lac, très bien. Avec les Glaisins, j'y suis totalement favorable, j'adhère. Et de conduire les études préliminaires pour les autres branches, qui vont prendre autour de 18 mois, c'est bien inscrit comme cela. On a donc du temps, et parallèlement au lancement des études, je vous demande de pouvoir refaire ce référendum. Finalement, quoi de plus normal, dans notre pays démocratique, que de revenir vers les citoyens, qui sont garants du projet de territoire qui a été porté, et que l'on déroule progressivement ici. Ce serait une belle manière de faire un point d'étape sur ce projet et, je pense, de rassembler tout le monde derrière ce référendum.

Évidemment, la CNDP fera son travail. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas une démarche individuelle ni une démarche volontaire de la saisir, puisque c'est obligatoire, vu le montant du projet. Aussi, on y va, donc autant s'en servir. Mais il me semble qu'un référendum citoyen aurait plus de valeur pour valider les décisions que nous prenons ce soir, ô combien importantes, et qui n'enlèvent en rien la responsabilité de chacun des élus.

Un deuxième point, un peu plus technique : sur le point 4 de la délibération, vous indiquez que du tramway serait fait sur les « *seules branches Seynod et Pringy* ». Mais, de toute façon, la branche Seynod et la branche Pringy, c'est de fait. Donc le mot « *seules* » m'interpelle, je ne vois pas vraiment son utilité.

Sur le point suivant, en ligne 5, vous parlez de lancer les études préliminaires sur le BHNS sur les branches du futur réseau TCSP. J'imagine que ce sont les branches restantes, c'est-à-dire la branche Épagny, puisque les autres seront engagées ? Bord du lac, engagée, Glaisins engagée tout de suite, de manière privilégiée et immédiate. Étude du tramway, donc il reste l'autre, c'est bien cela ? Ou y a-t-il une interprétation ? J'aimerais une clarification, afin qu'il n'y ait pas d'équivoque sur ces thématiques et qu'on lève toutes les ambiguïtés ce soir.

Merci.

M. SARDA.- Au sujet des études, puisque la question précédente, de Mme SEGAUD-LABIDI, portait également sur l'ambiguïté de ces études. Les études préliminaires sont lancées sur les cinq branches, donc sur toutes les branches, en BHNS, dont le Seynod/Pringy. De plus, la branche Seynod/Pringy est celle pour laquelle nous nous donnons du temps. Nous nous donnons 18 mois pour choisir définitivement si, dans 18 mois, elle sera réalisée en tramway ou en BHNS. Sur cette branche uniquement, il y a une étude en tramway également.

L'objectif de ce vote, c'est effectivement d'avancer. On vous propose la ligne Rive ouest/Glaisins en BHNS, parce que dans les deux scénarios les études d'opportunité donnaient un sens à ce que ces deux branches soient réalisées en BHNS. Ici, nous lançons les études préliminaires, dont le montant est de l'ordre de 2 M€. Avant cette réunion, j'ai eu des questions également. Ce ne sont pas des études supplémentaires, ce sont des études obligatoires, qui entrent dans le processus d'élaboration des branches en site propre intégral avec une machine dessus, et ces études sont comprises dans les 300 M€ d'AP que nous lançons. Globalement, il y a 200.000 € de surcoût au niveau de ces études, c'est-à-dire que si on ne faisait que les cinq branches en études BHNS, on serait à 1,8 M€.

Le COPIL vous propose donc de lancer, sur cette branche Pringy/Seynod, en plus du BHNS, l'étude en tramway, pour que dans 18 mois, à ceux qui peuvent avoir, comme le Maire d'Annecy, la vision ou la certitude qu'il faut un tramway sur cette branche, à ceux qui peuvent avoir d'autres visions comme la certitude qu'un BHNS suffit, on puisse présenter dans 18 mois des études factuelles, réalisées par des dizaines d'ingénieurs qui vont travailler le façade à façade, le foncier, qui vont nous donner un coût qui n'est plus un coût de comparaison avec ce qui s'est fait ailleurs, mais le coût réel d'un tramway ou d'un BHNS sur cet axe, avec les spécificités des coûts du marché d'aujourd'hui, des entreprises, du foncier, etc.

Notre objectif est que dans 18 mois, plutôt que d'être à 45/45, d'être divisés, plutôt que ce projet de territoire, qui est un des plus importants, soit divisé, l'objectif est qu'on emporte une majorité qui sera plus large, vers un mode ou vers l'autre. Nous avons été plusieurs, dont moi, à faire part de notre intuition selon laquelle c'est le BHNS qu'il faut. Mais si ces études, par l'aspect financier (puisque on va en parler), par l'emport de personnes, le besoin, l'évolution du PLUI-HMB, par quelles constructions nous allons mettre sur cet axe ... je serai le premier à basculer vers le tramway, avec des levées de doutes nécessaires sur cette branche, au regard de ces études préliminaires qui, je le redis, seront effectuées pour le tramway et le BHNS sur cet axe Pringy/Seynod.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Y avait-il d'autres prises de parole ?

Roland DAVIET, puis Fabienne DULIÈGE.

M. DAVIET.- (*Épagny-Metz-Tessy*) Je suis élu depuis 40 ans, et cela fait 15 ans que l'on me parle du tramway. On fait des groupes de travail, des Commissions, des Conseils Communautaires privés, etc., et il me semblait qu'on avait trouvé un consensus. Refaisons un référendum, et on ne fera pas notre tramway avant « Imagine le Grand Annecy » en 2050. Je suis donc inquiet au sujet de ces réunions, car tout cela, aussi, a un coût.

Je dis donc que ce soir, il faut qu'on vote et qu'on valide.

Mme LA PRESIDENTE.- Fabienne DULIÈGE, puis Ségolène GUICHARD.

Mme DULIÈGE.- (*Saint-Félix*) Bonsoir à toutes et à tous.

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers communautaires, chers collègues.

C'est au nom des élus du pays d'Alby que je m'exprime ce soir.

Tout d'abord, nous tenons à remercier les services et les élus qui travaillent depuis de nombreux mois sur ces sujets du transport. Nous avons bien compris que la délibération de ce soir vise à acter la réalisation du BHNS, sur les secteurs qui font l'objet d'un consensus entre nous tous, et qu'en parallèle une étude serait relancée pour déterminer ce que nous ferions ultérieurement sur les autres lignes.

Bien entendu, cela reporte la desserte du pays d'Alby à plus long terme. Il faut donc, en attendant, continuer à travailler sur les sujets qui permettront d'améliorer la desserte de notre territoire.

En premier lieu, nous confirmons le souhait de notre territoire de voir se développer un transport en commun en site propre intégral dans notre direction. Ainsi que nous l'avons déjà dit, nous demandons avec force que ce TCSP soit envisagé au-delà du rond-point de la Mouette et qu'il aille jusqu'à Chaux-Balmont. Nous vous demandons d'inscrire d'ores et déjà cela dans notre délibération de ce soir.

En effet, il apparaît évident qu'avec l'échangeur autoroutier de Chaux et les zones d'activité en développement sur le secteur concerné, il faut envisager la création d'un PEM (Pôle d'Échanges Multimodal) à cet endroit.

Aujourd'hui, nous constatons que le P+R existant ne donne plus satisfaction, car il est saturé tous les jours, avec des accès dangereux et, comme nous avons déjà pu l'évoquer, il conviendrait de développer ce PEM en face de l'actuel P+R, car le terrain utilisable y est plus grand et plus facile d'accès.

Un pôle d'échanges multimodal où, comme son nom l'indique, pourraient se rejoindre tous les modes de transport permettant de relier Annecy aux communes du pays d'Alby. À ce titre, nous demandons instamment que les liaisons avec les communes du pays d'Alby soient développées, en améliorant les lignes de rabattement du transport en commun, bien sûr, mais également en mettant une priorité sur le développement des modes doux et itinéraires cyclables. Prioritairement sur l'axe principal Saint Félix/Chaux-Balmont, sans oublier les réseaux considérés comme secondaires, permettant à toutes les communes du pays d'Alby de rejoindre le plus facilement possible cet itinéraire principal. Ce travail nous apparaît indispensable et très urgent pour désenclaver notre secteur, répondre aux besoins de notre population et tendre vers une réduction de l'utilisation de la voiture.

À un horizon qui relève du plus long terme, nous vous rappelons que la zone de l'Espace Leader à Alby rassemble beaucoup de monde (ce sont plus de 2.200 emplois), ainsi que la ZAC d'Orsan à Saint-Félix, qui doit se développer prochainement. Et qu'au-delà du secteur de Chaux, il sera évidemment nécessaire de réfléchir, dans le futur, à un plan de déplacement permettant d'améliorer la mobilité pour tous ceux qui y travaillent. Nous rappelons également que les habitants du pays d'Alby rejoignent les gares d'Albens, Entrelacs et Aix-les-Bains, pour les déplacements en train vers Lyon et Grenoble notamment.

Voilà, chers collègues, la position que défend le pays d'Alby ce soir : la nécessaire réalisation d'une ligne TCSP jusqu'à Chaux-Balmont, la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal au niveau de l'échangeur autoroutier de Chaux, l'amélioration des lignes dites « *de rabattement* », en travaillant sur leurs horaires et leur fréquence, la création rapide de l'itinéraire cyclable projeté entre Saint-Félix et Cap Périaz/la Mouette, sans oublier pour autant les réseaux secondaires et une réflexion future sur la desserte de l'Espace Leader et la ZAC d'Orsan vers les gares SNCF d'Albens et d'Aix-les-Bains.

Merci de votre attention.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Ségolène GUICHARD, ensuite Marc ROLLIN.

Mme GUICHARD.- (*Épagny-Metz-Tessy*) En complément de ce que vient de dire ma collègue Fabienne DULIÈGE, je voudrais également soutenir l'idée que ce réseau de transport en commun doit être un réseau de transport, non seulement au service des Annéciens intramuros, mais bien de toute l'Agglomération. Il est donc important de réfléchir sur l'ensemble de l'Agglomération, et c'est dans ce sens qu'ira mon vote.

Aussi, je voudrais partager un petit étonnement sur la proposition, faite par Jean-Luc RIGAUT, d'un référendum. À l'époque où on était un peu sous pression, pour ne pas dire plus, pour réaliser la fusion des 13 communes de l'ancienne Communauté de l'agglomération annécienne, un certain nombre d'élus avaient demandé un référendum, qui nous avait été refusé au motif qu'on a été élus pour décider et pour trancher, et qu'il ne faut donc pas s'en remettre à un référendum à chaque fois que l'on a une difficulté à prendre une décision. Monsieur RIGAUT, je vous renvoie à vos précédentes positions, et je m'étonne qu'aujourd'hui ce soit vous qui portiez la demande d'un référendum.

M. RIGAUT.- (*Annecy*) En réponse aux propos de Madame la première Vice-Présidente, pour lui indiquer que, quand le résultat des votes est aussi serré, ce qui était pressenti, il me semble qu'il y a lieu d'arbitrer, ce qui n'était pas le cas précédemment, chère Madame.

Mme LA PRESIDENTE.- J'ajoute que l'objet de ce Conseil d'Agglomération, on l'a dit en introduction et en Conseil privé maintes et maintes fois, on l'a rappelé, et c'est ce qui nous réunit ce soir, dans une unanimité sur le vote que nous allons faire sur les deux premières branches, puisque nous étions toutes et tous à l'unanimité d'accord sur trois branches en BHNS.

Ce qui est important, nous étions tout de même tous unanimement d'accord sur Épagny en BHNS et Rive ouest en BHNS, ensuite, sur la partie Glaisins en BHNS, il n'y avait qu'une voie et une branche intra-Annecy qui nous opposait, où il y avait 50/50. D'où l'intérêt, comme ce COPIL en a fait ressortir la nécessité, et comme l'a dit Didier SARDA, d'aller plus loin, non pas avec des études à dire d'experts, ou des études « moyennisantes », mais des études propres et adaptées à notre territoire et à ses particularités.

Nous sommes prêts à investir dans des études d'un coût beaucoup plus important pour pouvoir, à un moment donné, être toutes et tous d'accord sur, déjà, les adaptations qu'on a apportées en COPIL. Puisque Vovray existait en SMR (Site de Maintenance et de Remisage), mais il n'y avait pas l'indication d'une voie de tramway qui devait se mettre en place sur Vovray. D'où l'intérêt de la mise en place de ce COPIL, qui a fait apparaître des évolutions que n'avaient pas fait apparaître SYSTRA ni TTK lors de leurs interventions.

Vous voyez donc qu'au travers de ces recherches et de ces travaux complémentaires, les études préliminaires qui vont être votées ce soir, tant sur Pringy/Seynod que sur l'ensemble des cinq branches en BHNS, vont nous permettre, à défaut d'unanimité, une majorité beaucoup plus forte. Ensuite, la CNDP, ainsi que le Comité des partenaires, un certain nombre de dispositifs législatifs et réglementaires, nous permettront de travailler en toute sérénité, en tant qu'élus, et en confiance, avec les citoyens, les associations, et surtout les entreprises, tous ceux qui sont hautement concernés par l'ensemble des actions qui seront votées ce soir.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Madame la première Vice-Présidente, je ne suis pas certain de rejoindre votre analyse, quand vous dites que le transport en commun en site propre intégral servirait aux Annéciens intramuros.

Quel que soit le mode de transport, encore plus si c'est le tramway, on sait que le transport en commun en site propre intégral que l'on met en place sert à l'ensemble du territoire, aux Grands Annéciens. Il va même au-delà, il sert au bassin. Comme vous le disiez, Madame la Présidente (vous parliez des entreprises), de nombreuses personnes du Grand Annecy travaillent sur Annecy et bénéficieront de cela. Donc, un tramway, tout comme un BHNS (évidemment, je privilégie toujours le tramway), servira à l'ensemble des habitants du bassin, c'est un outil structurant pour l'aménagement de l'ensemble du territoire.

Mme LA PRESIDENTE.- Marc ROLLIN.

M. ROLLIN.- (*Duingt*) Merci, Madame la Présidente.

Nous avons eu de nombreux débats sur ce futur investissement, notamment sur les gains de gaz à effet de serre permis par une solution tramway ou BHNS. Il est vrai que nous ne disposons pas aujourd'hui d'études précises sur ces gains en GES pour ce futur transport collectif. Il est difficile d'extrapoler des hypothèses à partir des services existants. Si nous voulons être réalistes, il faut prendre en compte les nombreux paramètres, notamment la fréquentation et le taux de remplissage des rames. Ainsi, un tramway, potentiellement plus vertueux en kilogrammes de CO₂ par kilomètre et par passager, le sera moins s'il est à deux tiers vide qu'une seule rame de BHNS pleine.

En outre, si la différence d'émission au kilomètre par passager transporté est un indicateur potentiellement intéressant, il faut également s'intéresser au CO₂ évité par le report modal, qui sera permis par la solution mise en place. Ce dernier paramètre pourrait être plus significatif que l'écart de performance entre les deux modes de transport, et venir ainsi relativiser cette variable.

Le PDM, mes chers collègues, prévoit ainsi que le réseau de transport à l'horizon 2030, quelle que soit la solution retenue, permettra un report modal de 4 %. Je rappelle que l'objectif est de passer la fréquentation des transports collectifs de 6 à 10 %. Si ces 4 % viennent intégralement de la voiture individuelle, les CO₂ évités en 2030 seraient de l'ordre de 20.000 tonnes.

Pour mémoire, mes chers collègues, il faut que nous réduisions nos émissions de CO₂ de 400.000 tonnes d'ici 2030. L'écart d'émission entre les deux technologies me semble marginal. Je pense donc qu'il est pertinent de ne pas dépenser trop de temps et d'argent sur de telles études, qui en outre se verraient confrontées à des difficultés pour définir les différentes variables, et seraient donc d'une fiabilité contestable.

Il faut donc travailler sur l'ensemble des mobilités, pour arriver à réussir nos objectifs. La mobilité représente 40 % des GES et, quel que soit le matériel, tramway ou BHNS, le plus important est que ce futur transport roule sur une voie réservée et qui donne envie à nos concitoyens de l'utiliser, en allant plus vite et moins cher que la voiture. Je rappelle qu'avec cet investissement nous arrivons seulement à ne pas faire augmenter nos gaz à effet de serre, en doublant la fréquentation des transports en commun et en réduisant fortement la place de la voiture.

Quant à la baisse de nos gaz à effet de serre, celle-ci se fera sur l'électrification de tous les modes de déplacement, mais aussi sur la future organisation logistique et urbaine de notre territoire. Il nous faudra aussi travailler à la démobilité, en encourageant le télétravail et les tiers lieux, pour éviter à nos concitoyens qui le peuvent de se déplacer. Pour exemple, en 2020, l'entreprise qui m'emploie, avec le télétravail, a économisé trois millions de kilomètres parcourus, soit 300 litres de carburant non consommés, pour 500.000 € d'économie. Ce qui nous fait donc, aussi, 300 tonnes de CO₂ en moins grâce au télétravail, pour une seule entreprise.

Quand on parcourt, mes chers collègues, 10.363 km avec notre voiture, on émet deux tonnes et demie de CO2. Si nous voulons maintenir l'augmentation de la température sous la barre des 1,5 degré, il nous faudra émettre seulement deux tonnes de CO2 par an et par habitant.

Pour terminer mon propos, je voudrais insister sur la nécessité d'aller le plus vite possible pour mettre en place ces transports, car notre Agglomération va devoir imposer une Zone de Faibles Émissions avant le 31 décembre 2024. Et nos concitoyens les plus modestes, qui n'ont pas les moyens de se payer une voiture électrique, seront contents d'avoir un mode de transport efficace sur l'ensemble de l'Agglomération.

N'oublions pas que pour la qualité de l'air la diminution des voitures diesel dans les dix prochaines années nous fera diminuer de presque 80 % les dioxydes d'azote et de 30 % les particules fines. N'oublions pas non plus, mes chers collègues, les 60 autres pour cent d'émissions qu'il nous reste à faire diminuer, sans oublier notamment de relever ensemble l'immense défi de massifier la rénovation de nos bâtiments et de produire de l'énergie renouvelable.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

J'aimerais rebondir sur ce que dit Marc ROLLIN, qui est très important.

Nous étions hier soir avec l'Espace citoyen et nous avons beaucoup parlé de démobilité. En effet, le Covid nous a permis d'entrevoir tous les chiffres que vient d'évoquer Marc ROLLIN. C'est-à-dire que la mobilité que nous ne faisons pas, celle que nous économisons, ce sont tous les gaz à effet de serre réduits à zéro. C'est pour cela que nous sommes présents ici et que nous travaillons à la fois sur la démobilité, c'est-à-dire moins de mobilité, et sur une meilleure mobilité. C'est en jouant sur ces deux axes que nous arriverons à résoudre nos problèmes et à atteindre les objectifs de notre PCAET, ainsi que la baisse des gaz à effet de serre. Il n'y a que par ce moyen-là.

Ensuite, pour en revenir à l'Espace citoyen, ils nous ont fait une remarque. En effet, nous connaissons un essor démographique. Un essor économique, puis un essor démographique. Leur question est donc de savoir comment l'Agglomération, une fois qu'elle aura installé ces transports en commun, compte ne pas courir après toujours plus de voitures.

On voit que le report modal, finalement, dans notre PDM, n'est pas si ambitieux que cela. Le report modal le plus important étant sur le vélo, ce à quoi je crois énormément. En effet, nous sommes un territoire où tout est à portée de vélo, et où la marche à pied, également, est importante.

Il faut répondre à cette question de l'Espace citoyen qui s'interroge, à savoir si, une fois que l'on aura installé tout cela, ce sera suffisant au regard de l'essor démographique, et comment éviter d'ajouter des infrastructures aux infrastructures. Ils nous ont cité l'expérience de nombreuses métropoles qui, malgré des métros, malgré des tramways, malgré des BHNS, malgré tout ce qu'elles ont mis en place pour des milliards d'euros d'investissements, sont toujours confrontées à une utilisation et à un usage de la voiture de plus en plus conséquent.

En fin de compte, la réponse que l'on peut donner à l'Espace citoyen, pour les sécuriser, c'est que la démobilité, c'est-à-dire l'investissement de l'Agglomération dans le télétravail, dans les espaces de *coworking*, et dans cette Agglomération-archipel que nous avons à construire, issue d' « Imagine le Grand Annecy », sur laquelle nous avons à travailler, permettra, je l'espère, de les rassurer, en leur montrant que nous construisons des infrastructures.

Nous allons aussi énormément miser sur l'espace ferroviaire. Je l'ai encore rappelé hier au Conseil d'orientation des infrastructures. L'axe Rumilly/Annecy/Pringy/Saint-Martin-Bellevue/Groisy sera un axe ferroviaire structurant, sur lequel nous avons officialisé (je l'ai moi-même demandé au Conseil de l'orientation des infrastructures,) la demande de création d'un RER métropolitain. Cet axe ferroviaire viendra donc en complément de ce TCSP.

Aussi, à nous de faire moins de mobilité et de donner la possibilité, dans le cadre de l'Agglomération-archipel, à nos concitoyens d'avoir une mobilité réduite.

Je vous remercie.

Je passe la parole à Marie-Luce PERDRIX.

Mme PERDRIX.- (*Gruffy*) Merci, Madame la Présidente.

Je voudrais tout d'abord vous remercier d'avoir pris en compte la remarque que j'ai pu faire concernant la concertation nécessaire sur ce dossier. En effet, lorsque j'avais pris la parole il y a une semaine, il me semble vous avoir dit qu'il n'y aurait pas que les 95 élus à remettre en selle, à convaincre et à réunir, mais aussi tous les habitants de notre territoire.

Les propos que vous venez de tenir, il me semble que nous les partageons. Il va falloir réfléchir à la place de la voiture : où les met-on, et où est ce qu'on en enlève ? On mettra, en effet, des transports à la place, quel que soit le type de transport. « Imagine le Grand Annecy », qui était très moderne, nous a donné des valeurs et un projet pour notre territoire, et on a peut-être aujourd'hui l'opportunité de continuer dans cette modernité, tout en continuant à travailler sur tout ce qui est écrit dans la délibération, que je voterai également.

On a la possibilité, peut-être, de faire quelque chose de moderne pour s'en sortir vers le haut et, pourquoi pas, d'associer nos habitants à cette décision, qui est tout de même une décision historique. La proposition du référendum est intéressante, elle mérite d'être réfléchie, est-on capable de le faire ? Quoi qu'il en soit, si, sur un sujet tel que celui-ci, on était capable de le faire, je pense qu'on embarquerait tout le monde, on embarquerait le territoire, quelle que soit la décision qui serait prise. On serait moderne, on se rassemblerait, et on a vraiment besoin de cela.

Je ne vous demande pas, Madame la Présidente, de le décider ce soir, mais je vous demande de l'étudier.

Mme LA PRESIDENTE.- Soyez rassurés, nous allons avoir 18 mois de concertation, 18 mois d'études préliminaires, beaucoup d'investissements dans de vraies études, cette fois-ci. C'est-à-dire sérieuses et adaptées à notre territoire.

Dans ce cadre, et durant ces 18 mois, au regard de la CNDP, du Comité des partenaires, au regard des différentes réunions publiques que nous aurons, si tout cela n'est pas suffisant, nous verrons.

Quoi qu'il en soit, il est hors de question de faire un référendum exclusivement à Annecy, puisque cela concerne le Grand Annecy. Il faut donc que tous les Grands Annéciens puissent voter. Ensuite, il faudra qu'on voie dans quelle mesure. Puisqu'autant dans des réunions publiques, avec une concertation bien réglementaire, encadrée par la CNDP, il n'y a aucun risque, autant sur un référendum, auquel il est répondu par oui ou par non, il faut pouvoir fournir des éléments. Or, on n'est pas en train de demander si vous aimez telle ou telle chose, ce n'est pas une appréciation de type « *j'aime ou j'aime pas* ». Il faut, derrière, avoir des éléments techniques. On ne paye pas 2 M€, ou alors il ne faut pas le faire.

Si le référendum ne sert qu'à dire oui ou non, ou à demander à la population s'ils préfèrent un BHNS ou un tramway, qui plus est sur une voie qui ne les concerne pas forcément, ils ne vont pas comprendre. Pour amener une population sur un référendum, il faut du temps. Il faut leur expliquer, sinon cela signifie qu'on ne sait pas à quoi servent les 2 M€. On ne peut pas investir autant d'argent pour expliquer que finalement la parole d'élu ne vaut pas grand-chose et que malgré l'ensemble du travail mené, ainsi que les investissements emmenés, il suffit de faire un référendum pour trouver la belle et la bonne solution. Ensuite, en fonction de cela, il faudra que la population accepte et que les élus votent bien les augmentations de taux et de fiscalité qui seront induites par nos choix.

Je passe la parole à Denis DUPERTHUY, ensuite ce sera Christian ANSELME, puis Marie BERTRAND, Sandrine DALL'AGLIO et Pierre BRUYÈRE.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente, bonsoir à tous.

À mon tour, je voudrais remercier les membres du COPIL, ainsi que l'ensemble des élus, pour le travail qui a été fourni depuis le mois de novembre. J'en profite également pour remercier nos services, particulièrement le service des Finances et les cabinets de conseil qui nous ont aidés. Ils ont effectué un travail assez formidable pour essayer de répondre à l'ensemble des questions qui ont été posées au fur et à mesure, et je tenais à le souligner.

Ce COPIL, suivi du Conseil privé, nous permet d'aboutir ce soir à une proposition de consensus, que je soutiendrai, évidemment. C'est enfin un consensus qui va nous permettre d'avancer. D'avancer, bien sûr, sur des études, mais aussi sur une première ligne Rive ouest/Glaisins, au sujet de laquelle je voudrais appuyer sur un certain nombre d'éléments, si vous me le permettez.

Tout d'abord, concernant la Rive ouest, je veux rappeler que les élus de cette rive ont été courageux, en renonçant au tunnel sous le Semnoz, qui n'était pas une solution, je crois, et contre lequel je me suis longtemps battu. Mais il est vrai qu'il existe des problèmes de circulation toute l'année, même si les bouchons sont accentués, évidemment, en été.

En second point, au sujet de cette rive, l'Agglomération, ce n'est pas seulement Annecy, et cette branche montre que le territoire du Grand Annecy sert tous les habitants.

Troisièmement, de nombreux habitants du territoire vont plus ou moins régulièrement au bord du lac sur la Rive ouest, que ce soit pour les balades ou pour la plage. Cette ligne est donc aussi importante pour tous les habitants du territoire.

Enfin, cette ligne, pour la Rive ouest, passera à proximité du futur quartier des Trois Fontaines, à Annecy, qui est en requalification et pourra en bénéficier pour venir en centre-ville, sans oublier les quartiers connexes des Balmettes et de la Prairie.

Enfin, cette ligne en site propre pourra être utilisée par les services d'urgence et on sait combien, sur la Rive ouest, c'est un enjeu crucial.

Concernant la ligne d'Annecy-le-Vieux, c'est celle qui aujourd'hui est empruntée par le plus de public captif, notamment les étudiants du campus. Je crois qu'il faut rapprocher le site du campus du centre-ville, en limitant l'usage de la voiture. Cette ligne, qui part de la gare, où arrivent chaque dimanche soir des centaines d'étudiants, sera bénéfique pour les emmener sur le campus et les résidences.

Cette ligne desservira aussi des quartiers importants d'Annecy, notamment au pied d'Annecy-le-Vieux, il faut le rappeler. Cela a été dit également dans la délibération, le parc des Glaisins est un lieu d'emploi important pour des milliers de salariés, qui y affluent chaque jour. Rappelons que c'est d'abord le Versement Mobilité (impôt payé par les entreprises et administrations de plus de 11 ETP), qui finance les transports. Desservir une zone d'activité apparaît être un élément non négligeable pour fédérer, là aussi, l'ensemble des acteurs économiques dans cette transition.

Enfin, le futur PEM des Glaisins servira également de lieu de stockage pour les voitures venant des vallées de Thônes, mais aussi, en partie, je l'espère, du pays de Fillière, notamment de Nâves, Villaz et d'autres communes, et constituera, j'en suis convaincu, une vraie incitation pour les habitants à laisser leur voiture et à prendre enfin les transports en commun.

Pour finir, évidemment, cette solution entre dans l'épure des 285 M€, puisqu'elle est estimée aujourd'hui, avec les affinements qui arrivent, à environ 270 M€, nous laissant, en plus, un peu d'argent pour acquérir du foncier sur les autres lignes, et pouvoir ainsi préparer la réalisation future des trois branches qu'il nous restera à faire sur les autres mandats, en tous les cas à l'Agglomération et aux élus qui nous succéderont.

Je me réjouis donc du choix qui est fait ce soir, et je voterai avec beaucoup de plaisir la délibération dans son ensemble.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Christian ANSELME.

M. ANSELME.- (*Fillière*) Je tiens à rappeler que si le COPIL fait cette proposition, c'est aussi pour apaiser les débats et pour que l'on avance tous ensemble. Il me semble que c'est ce qu'attendent nos citoyens, c'est quelque chose d'important.

Il faut rappeler également que, justement, il ne faut pas opposer certaines parties du territoire à d'autres. Je suis persuadé que ce qui est bon pour Annecy et ses 130.000 habitants est bon pour notre territoire, c'est bon pour les habitants de nos communes. Nous sommes là avant tout pour penser « grand territoire », bien sûr à nos communes, mais aussi pour défendre l'intercommunalité.

Je fais confiance aux services et à nos élus de la Mobilité pour trouver des solutions pour nos habitants, car il est vrai que sur les territoires périphériques il y a des attentes, la question est de savoir comment ils vont arriver à ces pôles multimodaux qui seront construits. Je rappelle que le pays de Fillière, comme l'a dit notre Présidente, a la chance d'avoir une infrastructure, qui est la voie ferrée. On a deux gares, à Groisy et à Saint-Martin-Bellevue. Aujourd'hui, à Saint-Martin-Bellevue, six TER s'arrêtent. Il y a un chef de gare, mais personne n'a le droit de monter ni de descendre. Il serait bon de se rapprocher de la SNCF et de mettre fin à cette anomalie, car c'est totalement stupide. Des personnes pourraient prendre le train à Saint-Martin-Bellevue, d'autant que ces TER s'y arrêtent. Simplement, ils n'ont ni le droit de monter ni de descendre, et je voulais attirer votre attention sur ce sujet.

En effet, on a besoin d'avancer sur la Mobilité, on a besoin d'études complémentaires pour choisir, mais je ne suis pas tout à fait de l'avis de Marc ROLLIN, je pense que les questions environnementales, dans ces études, devront être traitées. On aura besoin, pour se positionner, de prendre en compte l'environnement et l'aménagement du territoire. Par chance, dans 18 mois, on aura avancé sur le PLUI, on aura arrêté notre PADD et on y verra un peu plus clair sur les zones qui seront appelées à accueillir davantage d'habitants.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Marie BERTRAND, puis Sandrine DALL'AGLIO et Pierre BRUYÈRE.

Mme BERTRAND.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente.

Je souhaitais rebondir sur l'Espace citoyen et interpeller, à ce titre, Jean-Claude MARTIN. Puisque dans la délibération que nous avons tous ensemble votée le 27 mai dernier nous avons convenu, dans le cadre des délibérations 5 et 6, de saisir l'Espace citoyen, je cite « *sur les projets de transport collectif* ». Je m'interrogeais sur la raison pour laquelle cela n'avait pas été fait, à savoir que les services saisissent l'Espace citoyen. Prévoyant, par ailleurs, que l'auto-saisine serait possible par l'Espace citoyen lui-même.

Mais je pense qu'il a été difficile à l'Espace citoyen de s'auto-saisir, étant donné que les modalités d'auto-saisine devaient être définies. Elles le devaient dans le Règlement intérieur, et depuis le 27 mai dernier je m'interrogeais sur les prochaines échéances de définition de ces modalités d'auto-saisine, pour que l'Espace citoyen, s'il n'est pas saisi par les élus, puisse le faire lui-même. Je pense que c'est essentiel pour les projets d'envergure et pour des budgets de cette importance.

Merci.

Mme LA PRESIDENTE.- Vous ne deviez pas être informée, mais l'Espace citoyen, c'est le Conseil de développement du Grand Annecy, et c'est le premier organe que nous contactons afin, en effet, qu'ils valident l'ensemble de nos documents de planification.

Dernièrement, il nous a fourni un rapport sur le PDM, que je vous invite à lire. Ils nous fournissent également un rapport sur le PLUI-HMB et sur le PCAET. Hier soir encore, nous avons une concertation sur le TCSP, rien qu'avec eux et les quelques Vice-Présidents à la Mobilité présents, Sandrine DALL'AGLIO, Didier SARDA, Jean-Claude MARTIN et moi-même, pour une séance spécifique sur le TCSP. Il ne faut donc pas avancer certains propos, posez-nous déjà les questions en amont.

L'Espace citoyen, je vais le faire préciser par Jean-Claude MARTIN, est bien au cœur de nos considérations. C'est le Comité des partenaires, comme je l'expliquais tout à l'heure, qui n'avait pas encore été convoqué ni mis en place. J'en ai donc fait la demande en urgence, et cette fois-ci, ça y est, cela se met en place.

Le prochain rendez-vous est fixé, déjà, avec le Comité des partenaires, pour que nous puissions l'installer et discuter de la future ZFE, puisque le Comité des partenaires sera concerné par cette ZFE, et sera concerné par le TCSP également. Donc bien évidemment que le Comité des partenaires et l'Espace citoyen seront concertés systématiquement de bout en bout de nos études préliminaires.

Jean-Claude MARTIN.

M. MARTIN.- (*Alby-sur-Chéran*) Pour répondre à Marie BERTRAND, cela fait un mois que l'on doit se rencontrer. Je n'ai pas pris le temps pour parler de concertation citoyenne, mais il est vrai que depuis quelques mois nous avons rencontré régulièrement l'Espace citoyen, sur un certain nombre de sujets. Lors de la plénière, au mois de décembre, ils nous ont fait part, au cours d'ateliers, dont j'avais fait le tour, de toutes leurs préoccupations. Les transports en commun et les sujets sur lesquels on travaille étaient très présents. Sans entrer dans le détail sur ce que l'on a dit hier (peut-être que Didier SARDA pourra compléter), nous avons eu un grand échange, assez long, mais très intéressant, et des discussions tout à fait constructives sur la mobilité, et notamment sur la démobilité.

Je ne dirai qu'un mot sur la démobilité, car c'est un sujet sur lequel on travaille, dans le cadre de l'Agglomération-archipel et de « Petites villes de demain », pour Groisy, Fillière et Alby. Il est vrai que tout ce qui est de l'ordre de l'approche numérique, du télétravail, des tiers lieux, du *coworking*, etc., c'est quelque chose qui est apparu énormément. Ils ont des idées sur les transports, par rapport à ce qu'on leur a présenté hier, et ils sont tout à fait favorables aux études que l'on souhaite lancer actuellement. Les discussions étaient très constructives, et je laisserai peut-être Didier SARDA compléter sur la partie mobilité proprement dite.

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) L'Espace citoyen, que nous avons rencontré hier, nous a envoyé, à 15 h 00, le rapport de la réunion. Je vous lis simplement trois phrases : « *ces messages clés sont issus des contributions déjà produites par l'Espace citoyen depuis 2017, en lien direct ou indirect avec la mobilité, et de la réunion d'échange du 20 janvier 2022* ».

Que nous disent-ils sur le TCSPI : « *nous sollicitons un débat citoyen le plus large possible, pour voir comment on se projette sur ce territoire demain, avec quelle organisation, quelles mobilités et quelles solutions. Ne nous demandez pas de participer à un débat technique, de choisir entre le tramway ou le BHNS. Demandez-nous comment on veut vivre sur ce territoire demain. Le référendum ne fait pas avancer le débat. Les problèmes compliqués nécessitent une réponse d'expert, les problèmes complexes nécessitent une réponse d'intelligence collective, qui favorise l'intégration, la compréhension, la contribution et l'adhésion au choix qu'il sera nécessaire de faire* ».

Nous sommes totalement en phase avec ce qu'ils disent ici. En effet, dans la délibération, vous verrez en dernier point « *autoriser la Présidente à organiser une concertation élargie autour du Comité des partenaires, rassemblant les élus, les associations, les entreprises et les citoyens* (à noter que l'Espace citoyen fait partie du Comité des partenaires) ».

Notre objectif est donc bien, à partir de demain, non seulement de pouvoir partager les études de 18 mois avec vous, mais de les partager avec les habitants du territoire. Entre un référendum aujourd'hui, où chacun aura sa conviction et dira « *oui* » ou « *non* », comme l'a dit la Présidente, et le même éclairage que le niveau des élus, tout au long de ces 18 mois, les citoyens, à travers le Comité des partenaires, seront ainsi informés de l'orientation que les élus pourront prendre dans 18 mois.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Je vais donner la parole à Sandrine DALL'AGLIO, puis à Pierre BRUYÈRE, ensuite ce sera Anthony GRANGER et Christiane LAYDEVANT.

Mme DALL'AGLIO.- (*Annecy*) Je voulais intervenir sur la question de la concertation, comme mon camarade Didier SARDA, et sur la question du référendum. Je salue au passage la réponse de Madame la première Vice-Présidente, et je rappelle, également, comment se sont passées les choses depuis 18 mois : on n'a jamais fait autant de concertations dans cette agglomération qu'au cours de ces 18 derniers mois. On a rencontré l'ensemble des conseils municipaux, soit individuellement, soit rassemblés. Je pense particulièrement au pays de Fillière, qui nous a accueillis de façon extrêmement chaleureuse, avec l'ensemble des conseillers municipaux, qui étaient venus avec de nombreuses questions, et cela a été extrêmement enrichissant.

L'ensemble des associations qui nous l'ont demandé ont été reçues, de mémoire, quatre fois : deux fois après le séminaire du 2 juillet, deux fois après le séminaire du 15 octobre, ou juste avant. Des réunions publiques d'un nombre conséquent, l'Espace citoyen et le Comité des partenaires, le partenariat avec Jean-Claude MARTIN, spécialisé dans le domaine de la concertation.

Ce n'est pas une méthode du « grand coup », que l'on joue politiquement sur la base d'un référendum. C'est une méthode basée sur de nombreux petits pas, que nous avons faits et que nous avons bien l'intention de continuer à faire. C'est une méthode de l'implication des territoires, c'est une méthode de l'exécutif qui se déplace.

Certains maires nous ont dit à quel point ils étaient agréablement surpris de voir l'exécutif de l'Agglomération se préoccuper de ce qui se passait à chacune des extrémités de l'agglomération. Je voudrais remercier les Conseils municipaux, qui nous ont chaleureusement accueillis, dont les questions ont éclairé notre réflexion et vont continuer à alimenter ces études préliminaires que nous allons continuer à mener à partir de demain.

Je ne relirai pas la délibération n° 8, que Didier SARDA a soulignée, et à laquelle je tiens beaucoup. Vous pouvez compter sur moi pour garder un œil attentif sur ce paragraphe en particulier.

Je vous remercie.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Pierre BRUYÈRE.

M. BRUYÈRE.- (*Poisy*) Merci, Madame la Présidente.

Je voudrais, à mon tour, saluer tous les intervenants pour le travail énorme qui a été réalisé. Madame la Présidente, je voudrais saluer également la manière dont vous avez conduit les débats, qui nous ont permis d'approfondir, par toutes les réunions, y compris privées, que vous avez faites, et d'éclairer notre choix.

Vous savez que je suis toujours très attentif à la dépense publique. Le choix du BHNS, selon moi, répond à la question posée. En effet, on peut dire qu'on a 6 ou 8.000 voyageurs par jour, le BHNS en permet 20.000, extensibles à 60.000, il est donc parfaitement à l'échelle de notre Agglomération et répond parfaitement à la question posée. Selon moi, c'est le choix du raisonnable.

La différence de coût, de l'ordre de 180 M€, me paraît, ici, tout à fait déraisonnable, quand on voit l'incidence sur le Versement Mobilité. Je salue également ici le plafond à 1,60 pour la Mobilité. Quand on voit l'incidence sur le foncier bâti, puisque nous sommes aujourd'hui à 1,69 et que, si j'ai bien compris, en tout tramway nous montons à 8,57, ce qui me paraît tout à fait déraisonnable puisque c'est bientôt la taxe foncière que nous levons sur la belle commune de Poisy.

Ma question est très simple, combien coûtent les études préliminaires sur le mode tramway ? Je rappelle que nous sommes dans un pays riche, nous faisons beaucoup d'études, donc combien coûte la différence pour avoir, encore, cet éclairage sur le tramway sur cette branche ? Puisqu'il est pris dans les 2 M€, donc que représente cette partie ?

Je souhaite avoir cet éclairage pour pouvoir voter la délibération dans sa globalité, car j'aime bien savoir ce que je vote.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Tout à l'heure, Didier SARDA a évoqué la question. Les études s'élèvent à 2 M€, dont 200.000 € sont dédiés à l'étude préliminaire sur le tramway. Ce sont des études opérationnelles, qui vont prendre en compte l'ensemble des points durs des troncs communs, sur les deux modes.

Mme LA PRESIDENTE.- J'avais demandé une précision, comme ce n'est pas sous ce mandat que nous avons mandaté l'étude SYSTRA. J'ai eu la réponse des services, pour vous donner un rapport d'échelle par rapport à ce que nous engageons, notamment sur la ligne tramway.

Concernant l'étude complémentaire, qui était évaluée à 200.000 € sur les 2 M€, il faut savoir que l'étude SYSTRA, qui avait été mandatée sous l'ancien mandat, s'élevait à 201.540 € TTC. Il y avait un marché initial à 179.640 €, plus des prestations complémentaires, incluses par ce nouveau mandat, de 21.900 €. Vous voyez donc, au regard des résultats que nous avons obtenus avec SYSTRA (avec TTK il y en avait pour 47.000 € sur les études complémentaires demandées), qu'on reste tout de même dans une enveloppe complémentaire, pour faire un choix définitif entre tramway ou BHNS, qui reste raisonnable, au regard de l'étude qui avait été engagée sur SYSTRA et TTK. Puisqu'on arrive sur une enveloppe qui avoisine les 250.000 €, pour les études que nous avons faites pour arriver aux différents scénarios.

Voilà pour ce complément d'information.

Anthony GRANGER.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente.

Comme cela a été dit, je pense que ce projet, ô combien important, demande du temps et nécessite d'avoir l'intégralité des éléments avant d'adopter une position définitive. À ce titre, je vous remercie de nous avoir entendus et d'avoir reporté ce vote, prévu mi-décembre, pour cette nouvelle délibération, comme nous l'avions demandé, compte tenu de débats tenus à la hâte, et surtout de données manquantes.

Cependant, nous voici aujourd'hui à devoir prendre une délibération, ô combien importante, et malheureusement, comme en novembre, sans en avoir tous les éléments. Importante, car, comme beaucoup de mes collègues, je juge ce projet de transport en commun comme un très beau projet pour notre territoire, forcément nécessaire au vu de nos problématiques de mobilité et des enjeux environnementaux. Sur ce point, je vous rejoins, il faut agir.

Mais ce projet doit être financièrement réaliste. Comme déjà exposé en novembre, et depuis lors de nos échanges en Commission ou en Conseil privé, le financement de ce projet m'inquiète par ses montants exorbitants, par l'explosion de la fiscalité qu'il risque d'engendrer et enfin, encore une fois, par des données financières manquantes à ce stade.

Pour ce qui est du montant, cela a été dit, le Conseil doit approuver une enveloppe de 300 M€ pour deux lignes de transport en commun, et une nouvelle enveloppe équivalente serait appelée au cours du prochain mandat pour boucler ce projet. Ces montants me paraissent disproportionnés, et demandent un échelonnement adéquat. L'explosion de la fiscalité, et je pèse mes mots en parlant bel et bien d'« *explosion* », avec une hausse de 210 % de la taxe sur le foncier bâti pour le scénario tout BHNS, et 256 % de hausse pour le scénario E. Cet impôt impactera donc l'ensemble des ménages de notre Agglomération et l'ensemble de nos entreprises.

J'insiste sur le fait que cette explosion me choque, et devrait tous ici nous interpeller tant elle viendra grever l'avenir des entreprises de notre Agglomération, et par conséquent l'emploi. Ma crainte est amplifiée en entendant certains élus dire pouvoir augmenter sans souci les impôts des entreprises, car, comme nous avons pu l'entendre, « à Annecy les taux sont plus bas » ou « à Annecy nous les taxons moins qu'ailleurs », en qualifiant cette politique de taxation plus faible de « mauvais élève ». Ou encore que « si les entreprises se plaignent, elles n'ont qu'à partir ». Ces propos, s'ils ne sont pas partagés par tous, et bien heureusement, m'inquiètent, et doivent tous ici nous encourager à la plus grande vigilance et à la plus grande précaution.

Je rappelle encore une fois que même si les taux sont plus bas, les bases, les salaires, et par conséquent le montant du prélèvement, sont bien plus élevés chez nous. Si toutefois notre territoire possède des avantages compétitifs, nous nous devons collectivement de les maintenir pour entretenir le dynamisme de notre économie et, plus encore, accompagner un secteur industriel amené à de profonds bouleversements dans les années qui viennent.

Enfin, des données manquantes. Tout d'abord l'économie du redéploiement des lignes du Rythmo de 6,6 M€, soit près d'un tiers de l'amortissement annuel de ce projet. Il a été dit par certains membres de l'exécutif de redéployer l'intégralité de cette somme sur de nouvelles lignes, sans en utiliser pour le financement de ce projet. Il semble qu'aujourd'hui une évolution des réflexions aille dans ce sens. Je vous demande, Madame la Présidente, afin de limiter la hausse de la fiscalité, de redéployer cette somme vers le financement du TCSP.

Concernant la part communale, là encore rien n'est tranché à ce stade, et vous nous expliquez justement que les débats se dérouleront dès demain, jusqu'à l'automne. Mais, là aussi, l'impact de cette part communale peut avoir un impact énorme sur la fiscalité.

Madame la Présidente, chers collègues, je vous interroge sur le bien-fondé de voter une délibération d'autorisation de programme de 300 M€ ce soir. Voter le lancement des études opérationnelles serait à ce stade une avancée suffisante, et l'AP pourrait sans souci être votée ultérieurement, une fois le montant des travaux connu, grâce à la précision des études opérationnelles, puis adapté à la hausse, ou à la baisse, en fonction de la réalité. De cette façon, bon nombre de projets inscrits au PPI de notre Agglomération font l'objet d'un préfléchage, sans avoir pour autant fait l'objet d'une autorisation de programme.

Je vous le redis, voter une telle dépense, sans avoir défini le financement et l'impact de cette explosion de la fiscalité pour notre territoire, est une folie. À titre personnel, je ne peux la cautionner.

Mme LA PRESIDENTE.- Je laisse la parole à notre Vice-Président aux Finances, Denis DUPERTHUY, et je compléterai si besoin.

M. DUPERTHUY.- (Annecy) Merci beaucoup pour ces questions.

Un certain nombre d'études ont été faites, on m'a d'ailleurs souvent reproché le fait que les questions du TCSP tournaient trop autour des questions financières.

Vous parlez d'explosion. Aujourd'hui, les études menées par le cabinet KLOPFER, avec nos services, font état d'un besoin de financement à la mise en circulation de la ligne Rive ouest/Glaisins (donc la première, que l'on vote ce soir), de 14 à 15 M€ par an. Ce qui, en effet, nécessitera, mais nous en discuterons, un relèvement du taux de Versement Mobilité, aujourd'hui estimé (c'est dans les tableaux qui vous ont été fournis) à 1,54 % contre 1,2 % actuellement.

Pour ce qui concerne le foncier bâti, vous avez deux scénarios, qui divergent légèrement, selon que l'on part sur du E3 ou du F3, pour les techniciens. En effet, on passerait de 1,69 % actuellement à 3,90 ou 3,92 %. Certes, on part de très bas, vous pouvez donc dire que c'est quasiment multiplié par deux. Mais je rappelle que le taux de 1,69 %, pour notre Agglomération, est aussi l'un des plus faibles de France. Des simulations ont été menées, par type de logement et par commune, et vous pouvez voir que pour un projet aussi important, je considère que cela reste des hausses qu'il faut certes limiter, mais qui ne sont pas de l'ampleur dont vous semblez les décrire.

Sur la question du redéploiement des 6,6 M€, tout d'abord il faut dire que ce redéploiement est en fin de réalisation de l'ensemble des cinq branches. Se posera donc, au fur et à mesure (en effet, vous connaissez mon attachement au fait que chaque euro soit bien utilisé), la question de savoir si, une fois qu'une ligne viendra se substituer à une ligne Rythmo existante, il sera nécessaire de redéployer l'ensemble, ou non, des 6,6 M€. Il y a un engagement politique, je pense que la Présidente y reviendra, qui consiste à servir les territoires alentour en transport en commun, c'est pour cela que cette direction est prise. Ensuite, est-ce que ce seront vraiment les 6,6 M€, ou est-ce que ce sera un peu moins, à ce jour nous n'en sommes pas encore à ce degré d'étude.

Vous l'avez dit, sur la question de la part intercommunale et de la part communale sur la taxe foncière sur le bâti, oui, les réflexions commencent demain. Tout simplement parce que, vous le savez, on part dans l'élaboration d'un pacte fiscal et financier, dans lequel évidemment l'une des questions sera celle-ci. Pacte fiscal et financier qui lie l'Agglomération et les communes, et dans lequel on va donc devoir se mettre d'accord pour savoir si l'Agglomération porte les 50 % manquants du financement du TCSP ou si on fait moitié-moitié, ou un tiers-deux tiers, toutes les hypothèses sont sur la table à ce jour.

Enfin, vous revenez sur la question du vote des AP et du point n° 2 de ce soir sur l'AP de 300 M€. Je m'en suis ouvert au Bureau et à la Conférence des Maires, je pense personnellement que ce vote n'est pas obligatoire. Puisqu'en réalité, lors du dernier Conseil communautaire, vous avez déjà voté la création de l'AP de 300 M€, en dehors de la délibération n° 8.

En effet, vous vous souvenez que l'on a voté un certain nombre de délibérations budgétaires, et que l'une d'entre elles était justement à la fois le rééquilibrage des crédits de paiement et la création des nouvelles AP. Donc, de mon point de vue, et d'un point de vue juridique, elle est déjà créée. Mais pour la transparence des débats ce soir, on la remet au vote, et je pense que c'est une bonne chose. Mais le débat que vous soulevez ce soir aurait dû, si je peux me permettre, avoir lieu en décembre, au moment de la création de cette AP, dans le cadre du budget qui a été voté à ce moment-là.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Je l'avais soulevé, Monsieur DUPERTHUY.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Je m'en souviens, d'ailleurs.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Et je n'avais pas, justement pour ces raisons, pris part au vote.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Tout à fait, vous restez constant dans vos remarques, et c'est bien.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Monsieur GRANGER, votre préoccupation est légitime, et je l'entends.

Toutefois, je pense qu'il faut également réfléchir au coût de l'inaction. On a des objectifs à tenir sur un PCAET, qui sont plus qu'ambitieux, et que l'on va avoir du mal à tenir. Tout travail que l'on va faire ajoute encore des délais, en se disant qu'il faut faire attention aux entreprises, vous avez raison, qu'il faut faire attention aux citoyens, vous avez raison. Mais il arrive un moment où il faut aussi qu'on avance, parce qu'on a un défi climatique à relever, et aujourd'hui on ne mesure jamais assez le coût de l'inaction.

Pour vous donner une idée, la pollution en France coûte un milliard d'euros à l'État chaque année. Nous avons donc une responsabilité vis-à-vis des générations futures, et le devoir d'avancer sur ces sujets, même si j'entends vos préoccupations sur les entreprises. Vous les défendez, moi aussi, je les défends, et je les défends parce qu'il faut apporter des équipements fiables et efficaces aux déplacements de l'ensemble des salariés qui sont sur le territoire, et je peux vous dire que l'engagement auprès des entreprises, de mon côté, est entier.

Mme LA PRESIDENTE.- On peut se réjouir, aujourd'hui, de voter ce transport en commun en site propre intégral, mais on ne peut que regretter le fait que l'augmentation de la fiscalité sera aussi induite par une certaine inaction, qu'on ne peut qu'observer. Si, comme d'autres agglomérations ou d'autres communes, dont on n'arrête d'ailleurs pas de nous vanter les mérites, comme Besançon, qui ont mis cela en place il y a 15 ou 20 ans en arrière, on peut compter 15 à 20 ans d'inflation, peut-être qu'aujourd'hui on n'aurait pas à voter autant d'augmentation.

Aussi, il faut faire attention, parce que parler de 250 %, cela fait tout de suite peur, et il ne faut pas faire peur aux gens, il faut utiliser les vrais chiffres. Je suis contre les moyennes « moyennisantes » et les pourcentages. Je me suis battue, par rapport à certains élus qui donnaient l'impression qu'on travaillait sur une augmentation de la taxe foncière sur le foncier bâti, en moyenne à 20 € par ménage. Je me battais contre cela, avec Denis DUPERTHUY, en disant qu'il ne fallait pas parler de « *moyenne* ». En effet, tous les habitants, et tous nos concitoyens, tous les propriétaires n'étaient pas impactés de la même façon selon leur implantation ou leur lieu d'habitation.

À l'inverse, je vais vous dire de faire attention quand vous utilisez des pourcentages, car on sait très bien que partir de zéro et arriver très peu au-dessus, cela peut faire un pourcentage énorme, soyons donc vigilants.

Ce que l'on peut regretter, c'est qu'on applique en 2022 ce que l'on aurait peut-être dû appliquer en 2012, et que l'on aurait peut-être déjà pu appliquer en 2002, ou en 2008, car cela nous aurait coûté beaucoup moins cher et cela aurait été beaucoup plus progressif.

Cette progressivité, nous l'adopterons aussi, nous serons très vigilants. Nous serons à votre écoute sur ce point. Vous allez avoir un groupe de travail et j'invite les élus, dans le cadre de la Commission Finances, plus le Comité de pilotage, qui sera instruit par la Conférence des Maires, à travailler, pendant tous ces mois, pour qu'ensemble on puisse voter, d'une part, cette augmentation de fiscalité. Celle-ci a bien été analysée par KLOPFER, puisque l'endettement ne sera pas suffisant. Il faut donc qu'on garde des niveaux d'endettement adaptés à la réglementation, puisqu'il y a également un enjeu de réglementation, sur lequel nous devons être vigilants. Aussi, le delta, que nous ne pouvons pas financer par l'endettement à très long terme, et que nous devons répercuter, forcément, sur les impôts. Ce qui veut dire qu'on sera très vigilants.

C'est la raison pour laquelle nous avons déterminé des règles, et je vous invite d'ores et déjà à travailler autour du Vice-Président aux Finances pour faire en sorte que cette obligation de fiscalité soit la plus cohérente et la plus douce possible, bien que nécessaire pour mettre en place des infrastructures.

J'ai envie de dire que c'est également le rôle des élus. Nos concitoyens payent des impôts, nous payons toutes et tous des impôts, comme tout le monde, à la suite de quoi on attend des services. À l'occasion d'« Imagine le Grand Annecy », on a pu voir que l'essentiel des demandes concernait un transport en commun en site propre.

J'ai également rencontré un certain nombre d'entreprises, qui ne nous vilipendent pas, mais nous demandent d'être raisonnables. Dernièrement, j'ai participé à un COPIL sur la zone industrielle des Glaisins, avec la Géode, où j'ai rencontré un certain nombre de partenaires. Ils ont bien compris, ils m'ont dit haut et fort que oui, ils avaient compris que la nécessité du bassin pour leurs salariés passait par la mise en place d'infrastructures, notamment un transport en commun en site propre intégral, ce qui demandait, en effet, une hausse de la fiscalité.

Les entreprises et les entrepreneurs sont donc capables de comprendre, eux aussi, nos enjeux de PCAET, parce qu'eux-mêmes doivent les mettre en place. Cela ne m'inquiète pas, il y a une acceptation, raisonnable, qui doit nous permettre de mettre en place des infrastructures. Aussi, à nous d'être intelligents pour la mettre au bon endroit et d'être vigilants à ce que cela ne dérape pas et reste raisonnable.

Comme je l'ai beaucoup expliqué, nos partenaires comme le MEDEF ou la CPME, sont aujourd'hui plutôt dans l'accompagnement. Finalement, ce sont les collectivités et l'État qui seront le plus impactés par ces augmentations, ne l'oubliez pas. C'est pour cela que j'insiste.

L'un des premiers employeurs est l'hôpital, nous avons la Présidente du CHANGE juste à côté. En tant que Présidente du Grand Annecy, le Maire d'Annecy, le Président du Département, la Région avec les lycées, l'État avec tous ses services, ce sont effectivement les collectivités, et donc l'État, avec la fonction publique, qui seront les premiers impactés par cette augmentation de la fiscalité.

Nous ne sommes pas des entrepreneurs, mais nous gérons aussi des effectifs et nous savons ce qu'est le Versement Mobilité. Nous devons aussi être vigilants quant à cette augmentation, pour l'augmentation de nos budgets de fonctionnement. Nous payons de la taxe foncière sur le bâti, cela ne vous échappe pas, chaque collectivité est également concernée par toutes ces augmentations. Nous serons donc en responsabilité, au regard de la charge que nous avons et des budgets de fonctionnement, pour faire en sorte que cette fiscalité soit mesurée et douce, mais nécessaire pour la mise en place de nos infrastructures.

Madame LAYDEVANT.

Mme LAYDEVANT.- (*Annecy*) Merci, Madame la Présidente.

Permettez-moi, pour compléter les propos d'Anthony GRANGER, de rester sur l'aspect budgétaire.

Des choix budgétaires que nous ferons en termes de Mobilité dépendront les taux de fiscalité, qu'il s'agisse du Versement Mobilité ou de la part de taxe foncière. Aujourd'hui, dans un contexte de hausse des tarifs de l'essence, du gaz, de l'électricité, des matières premières et de certains produits de première nécessité, le pouvoir d'achat des ménages va se dégrader, dans un territoire où la vie est déjà très chère.

Nous tenons à rappeler au passage que les propriétaires ne sont pas tous riches, comme on a pu l'entendre de la part de certains élus, et qu'ils ont pour certains des prêts importants à rembourser, au regard du prix élevé de l'immobilier. À noter également que les propriétaires en accession aidée, donc modestes, payent aussi la taxe foncière.

Toutes ces hausses impactent également les entreprises. Concernant le Versement Mobilité que nous devrions augmenter de façon importante, surtout si l'option tramway était retenue, il nous a été affirmé par l'exécutif qu'une hausse de 1,2 (taux indiqué au mandat précédent) à 1,6 serait acceptée par les organisations professionnelles, notamment le MEDEF et la CPME. Or, il semblerait que ce n'est nullement le cas. D'ailleurs, nous n'avons pas de position officielle à ce jour, et les présidents des organismes syndicaux représentant les entreprises seraient totalement opposés à toute hausse de fiscalité.

Dans cette instance, on veut nous faire prendre des décisions par des discours étayés par des affirmations approximatives, quelquefois erronées, ceci dans tous les domaines. Nous avons bien compris les manœuvres qui visent à mettre le projet du tramway, trop coûteux, de côté dans un premier temps, pour mieux le voir revenir après les études complémentaires. Nous ne sommes pas dupes de certaines tractations entre les élus de différents courants politiques en place.

Je réitère mes propos du précédent Conseil, ce projet de mobilité est clairement devenu un enjeu purement politique, plutôt qu'un projet de territoire. Qu'importe la vie des citoyens et des entreprises, qu'importe les hausses incessantes de fiscalité pourvu que les egos des uns et des autres soient épargnés.

Pour ces raisons, et celles évoquées par mon collègue Anthony GRANGER, nous souhaitons des propositions claires et acceptables en matière budgétaire, avec un calcul précis, visant à limiter la hausse de la fiscalité pour les habitants et les entreprises.

Merci.

M. DUPERTHUY.- (*Annecy*) Sans vouloir répondre, tout d'abord, je vous laisserai vos propos. Vous parlez d'affirmations erronées, de manœuvres ou de tractations, mais tous les élus qui ont assisté aux différents Conseils, Commissions ou COPIL savent que ce n'est pas comme cela que cela s'est passé, je tiens tout de même à le souligner.

À partir de demain, quand on aura voté la première ligne, ainsi que son coût, évidemment, comptez sur moi, comptez sur nous, pour aller voir le Département, la Région. À ce moment, nous pourrions commencer, vous avez raison, à obtenir des engagements des uns et des autres, parce qu'ils sauront par quoi on veut commencer de travailler.

Vous nous dites qu'on ne peut pas vous donner de taux de fiscalité, bien sûr, parce que si demain le Département décidait, par exemple, de subventionner à 15 % l'ensemble du projet, ou à 20, ou à 30, forcément les incidences sur le taux de fiscalité et sur le Versement Mobilité ne seraient pas les mêmes. Aujourd'hui, on ne peut pas aller les voir en leur disant que peut-être on va commencer par telle ou telle ligne, ni leur demander ce qu'ils nous proposeraient dans telle ou telle hypothèse.

Ce soir, on pose un axe, qui va nous permettre, financièrement, d'engager des réflexions beaucoup plus abouties avec nos partenaires pour déterminer les taux de subventionnement. Il nous permettra d'engager les études qui nous permettront également, sur le tracé, d'avoir des choses beaucoup plus fines, et donc de pouvoir revenir très rapidement vers vous.

Je le redis, l'engagement qui a été pris de ne pas dépenser le 1,6 point du VM sera tenu. On sera en dessous, c'est quelque chose d'important qu'il faut dire ce soir aux entreprises.

Aussi, en matière de foncier bâti oui, un effort sera demandé. Cet effort n'est pas encore totalement quantifié pour les raisons que je viens d'indiquer, mais il restera modéré, le plus modéré possible. Tout cela pour réaliser, car ce soir cela n'a pas été dit, cette première ligne qui représente 17,5 km, c'est-à-dire (Didier, dis-moi si je me trompe) plus de la moitié des kilomètres totaux de l'étoile de BHNS, pour moins de 300 M€. De cela, il me semble qu'il faut être fiers, il faut porter ce genre de chose : on va réaliser la moitié des kilomètres sous ce mandat, avec un budget de moins de 300 M€, il me semble que c'est déjà beaucoup.

Mme LAYDEVANT.- (*Annecy*) Vous avez bien compris, me semble-t-il, que la question sous-jacente était celle de la ligne de tramway. On voit bien que si le tramway est validé, et j'ai des raisons de ne pas en douter, le rapport est d'un à deux en termes de coûts. Lorsque vous dites qu'on n'ira pas au-delà de 1,6 pour le Versement Mobilité, il me semble que dans les premiers calculs, 1,6 cela fonctionnait avec le BHNS, mais cela ne fonctionne plus avec le tramway.

Voilà donc quelle est l'inquiétude que l'on a aujourd'hui, au sujet de l'augmentation exponentielle de la fiscalité.

Mme LA PRESIDENTE.- N'alertons pas, il y a toujours des prises de paroles qui font peur à tout le monde. Nous sommes là pour travailler et trouver un consensus. Quoi qu'il en soit, en matière de fiscalité, le travail sera fait.

Une fois encore, on a jusqu'au mois d'octobre pour travailler. Aussi, il ne faut pas rêver. Si vous ne voulez pas augmenter la fiscalité, cela signifie que vous ne voulez pas le faire ? Vous ne voulez pas, vous-même, faire ce pour quoi vous nous avez fait un grand plaidoyer sur « *Imagine le Grand Annecy* » ? Lors de chaque Conseil d'Agglomération, vous nous dites « *souvenez-vous ce qu'on a fait* », « *Imagine le Grand Annecy* », « *Imagine le Grand Annecy* ». En effet, dans « *Imagine le Grand Annecy* », la priorité, c'est la Mobilité.

La Mobilité, vous savez que ce sont des infrastructures qui coûtent très cher, et sur lesquelles on a des problématiques de fonctionnement, avec des déficits de fonctionnement chroniques. C'est d'ailleurs pour cette raison que le Versement Transport, devenu « Versement Mobilité », a été mis en place, permettant ainsi à l'ensemble des Agglomérations de France, Communautés de communes et Métropoles, de financer des infrastructures de transport, qui, entre autres, servent aux salariés, et attirent également des entreprises. J'ai rencontré, avec Ségolène GUICHARD, des entreprises qui, aujourd'hui, commencent par nous poser la question de savoir où il y a des transports en commun.

Vous parlez d'inflation, qu'est-ce que l'inflation aujourd'hui ? C'est le prix de l'essence. Le gouvernement est en train de chercher des solutions pour faire baisser la note, il a trouvé une solution, mais elle n'est pas suffisante. Elle n'est pas suffisante pour le quidam qui ne fait pas 10.000 km par an. Qu'est-ce qui serait donc suffisant, pour répondre à cette problématique de surcoût des énergies ? C'est le transport en commun, excusez-moi du peu. Si on avait la capacité, aujourd'hui déjà, d'avoir un transport en commun efficient, si en 2008 les promesses qui avaient été faites avaient été tenues, les problèmes actuels d'inflation du pétrole ne concerneraient pas une certaine partie de nos concitoyens.

Il y a deux camps, et c'est là où il faut faire preuve d'apaisement, ce qu'a permis le COPIL. Les débats en Conseil d'Agglomération privé nous ont permis de nous rejoindre sur l'essentiel, à savoir nous mettre d'accord sur les trois voies en BHNS, on y va, on commence. Et dans 18 mois, sur ce mandat quoi qu'il en soit, on travaille en parallèle sur le financement des 300 M€, on avance tout doucement. Aussi, je ne vous cache pas que quand on parle de ferroviaire, il y a aussi des incidences sur le coût du Rumilly/Annecy/Aix-les-Bains. On devra donc en permanence réviser le PPI, et on conservera une fiscalité qui soit raisonnable, pour financer nos infrastructures principales, qui concernent la mobilité sur ce mandat.

Quant à vos craintes, j'ai les mêmes, de l'autre côté, au sujet d'un arrangement politique pour faire passer le tramway plus tard. Les mêmes qui ont voté pour le tramway m'expliquent qu'il y a des arrangements politiques pour faire passer le BHNS dans 18 mois. Vous voyez, c'est 50/50, la balle au centre.

Il faut sortir de ces débats, c'est la raison pour laquelle nous sommes tous contents aujourd'hui. Nous allons, à une forte majorité, enfin voter nos deux premières branches ainsi que les études préliminaires, qui nous donneront, cette fois-ci, des données sérieuses. Elles nous permettront, sereinement et en connaissance de cause, en lien avec notre territoire, de savoir jusqu'où on peut aller, et jusqu'où on doit aller.

Ce sera à l'origine de nouveaux débats qui engageront, dans 18 mois, la création des deux dernières branches, certes pas sur ce mandat, mais dans le mandat futur. Car on parle beaucoup de Seynod/Pringy, mais accessoirement il y a aussi Épagny qui, je vous le rappelle, doit être financé.

Nous aurons donc encore 18 mois pour parler de tout cela et prendre les bonnes décisions qui s'imposent.

Je laisse la parole à Christian MARTINOD.

M. MARTINOD.- (*Villaz*) Tout a été plus ou moins dit, je voulais toutefois saluer la sagesse de cette délibération qui est proposée, et qui permettra de mieux éclairer tout le monde dans 18 mois, sur un choix entre tramway ou BHNS, pour les branches Seynod et Pringy. Ce qui permet, à mon sens, d'encore espérer un vote raisonnable, et pas trop partagé, dans 18 mois, pour un projet d'une telle ampleur. Pour notre mobilité et pour ses impacts sur nos finances.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Je remercie les élus qui étaient restés au mois de novembre écouter Denis DUPERTHUY sur le PPI. Il faudra que l'on refasse une séance sur le PPI, puisqu'il va être amené à bouger.

Par exemple, il y a de très bonnes nouvelles, comme le Conseil Départemental vient de nous l'annoncer. C'est-à-dire qu'au lieu de prendre en charge 50 % de l'aspect routier de tous les contournements et de tout ce qui avait été mis en place et voté dans le cadre de la convention 2016, ce ne seront plus que 30 %. C'est une bonne nouvelle et oui, c'est officiel. On peut l'annoncer, en tous les cas remercier le Département. Nous allons donc pouvoir récupérer, sur les futures infrastructures, et ne plus payer 50 %, mais seulement 30 %. Vous voyez que les choses changent, les choses bougent.

D'un côté, sur l'axe ferroviaire, malheureusement on aura 4 M€ de financement complémentaire, puisque la SNCF vient de nous expliquer que le Rumilly/Annecy coûterait 40 M€ supplémentaires. La quote-part du Grand Annecy va donc augmenter de 4 M€.

En parallèle, on a de bonnes nouvelles, puisque le Département nous accompagne sur des infrastructures de manière plus poussée, ce qui nous permettra de soulager l'addition. Comme le disait Denis DUPERTHUY, il y a encore des variables que nous ne maîtrisons pas.

Aussi, le fait de commencer par la Rive ouest est important, puisque c'est peut-être l'aspect financier qui peut vous rassurer. En effet, la Rive ouest faisait partie du projet dit « LOLA », qui avait été largement supporté par le Département. Si nous commençons par la Rive ouest, c'est aussi en raison de l'accompagnement du Département, qui nous permettra peut-être d'être plus rapides et de soulager l'addition, au regard du projet LOLA, auquel le Département participait.

De même, au sujet des BHNS, j'ai pu rencontrer le Président de la Région, qui nous a dit que pour le CPER, la partie Mobilité ou le schéma directeur cyclable, ils seraient présents.

Nous apprenons donc, petit à petit, de bonnes nouvelles.

Parfois de mauvaises, sous la forme d'une augmentation des coûts, mais heureusement, le lendemain, de bonnes nouvelles, sur le fait que la participation du Département et de la Région, notamment sur le schéma directeur cyclable, pourrait être plus importante que ce que nous avons envisagé.

Une fois que nous serons bien équilibrés et que nous aurons toutes les données, nous pourrons enfin vous présenter un PPI qui évoluera dans le temps, mais qui sera, je l'espère, de plus en plus sécurisant.

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Je souhaite apporter une réponse aux élus du pays d'Alby, afin qu'ils n'aient pas l'impression qu'on élude leur question, portée par Fabienne DULIÈGE précédemment.

Dans l'étude de l'axe Pringy/Seynod, et à travers le travail qu'on a fait en COPIL, il est bien prévu de mener les études jusqu'à Chaux. Ce n'est pas noté dans la délibération parce que Chaux fait partie de la commune de Seynod, mais on a bien prévu d'aller sur cet axe. C'est comme pour Pringy, quand on a travaillé avec la Ville sur les linéaires, cela ne s'arrête pas, aujourd'hui, dans les études d'opportunité, à la gare de Pringy, mais cela va jusque dans la zone industrielle qui est derrière.

On va donc bien aller jusqu'à Chaux dans les études complémentaires.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Anthony GRANGER, pour un commentaire, ensuite Thomas MESZAROS.

M. GRANGER.- (*Anncy*) Je souhaite répondre, Madame la Présidente, à l'échange que l'on vient d'avoir.

Je voudrais vous dire qu'on ne vous a jamais dit, avec Mme LAYDEVANT, qu'on souhaitait ne rien faire, en aucun cas. J'ai même commencé mon propos en disant que je saluais ce projet, et que je trouvais que c'était un beau projet pour notre territoire, ô combien nécessaire.

La seule chose que l'on vous fait remarquer, c'est que l'on s'inquiète de cette explosion de la fiscalité, encore une fois, notamment sur les entreprises et l'économie. Ce que l'on vous demandait, c'est un meilleur échelonnement des travaux et un redéploiement de budget en interne pour limiter la pression fiscale.

On ne vous demande en aucun cas de ne rien faire.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci. Nous allons travailler cela pendant quatre mois avec le Vice-Président aux Finances.

Thomas MESZAROS, pour terminer.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Je vais essayer de terminer en beauté, bonsoir à tous.

Je me réjouis tout d'abord de voter cette délibération ce soir. Comme cela a été évoqué, je le dis en tant que Vice-Président à la Prospective dans le mandat précédent, et pour avoir fait le projet de territoire. Il y a une vraie attente sur le territoire, cela a été dit ce soir par tout le monde. Il est vraiment important que l'on puisse voter d'un bloc cette délibération ce soir. Bien sûr, je la voterai.

Je voulais me réjouir, également, en tant que Vice-Président à l'Enseignement supérieur. Comme Denis DUPERTHUY l'a dit précédemment, une ligne, vous l'imaginez bien, dans ma lecture de la situation du territoire, est pour moi absolument cruciale, c'est bien sûr celle qui monte à l'université Savoie-Mont-Blanc, avec, bien sûr, les Glaisins derrière. C'est vraiment un service que l'on rend à des centaines d'étudiants, qui font ce trajet. Mais il faut également y inclure les personnels de l'université, également les enseignants-chercheurs. C'est véritablement quelque chose de très important, cela rapprochera l'université du centre-ville et nous permettra aussi d'imaginer le développement de ce site universitaire.

J'avais tout de même deux questions, au sujet des points 7 et 8.

Je me réjouis que ce point n° 8 ait été placé ici, en complément du point n° 7. Je m'étais exprimé lundi en Commission générale de la Ville d'Annecy sur l'importance, justement, d'avoir une concertation dans le même état d'esprit que ce qui a été fait dans le cadre du projet de territoire, la plus large possible, en direction des habitants du territoire.

Mon interrogation porte sur l'objectif de la concertation élargie. De ce dont je me souvenais lorsqu'on faisait la concertation, soit on veut un diagnostic, soit on veut co-construire avec les personnes que l'on sert, soit on veut évaluer, soit on veut un avis. Peut-être serait-il donc intéressant de savoir quelle est la finalité, parce que je ne voudrais pas qu'il y ait un doublon avec la concertation de la CNDP.

Si je me souviens bien, pour ce qui est de la CNDP, il y a deux temps. Une concertation en amont, dans laquelle il y a ce qui a été évoqué tout à l'heure, c'est-à-dire le débat public. Là aussi, si je ne me trompe, le débat public intervient alors que toutes les options sont encore ouvertes. Ensuite, il y a une concertation en aval, cette fois-ci, qui porte sur la mise en œuvre du projet.

C'était mon unique question, à savoir que va-t-on concerter, ou qu'est-ce qui va être concerté dans le cadre de la CNDP ? Qu'est-ce qui va être concerté de manière élargie avec les partenaires et les habitants ?

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Dans le cadre de la CNDP, c'est davantage tout ce qui est de l'ordre de la concertation obligatoire, dans le cadre des DUP, etc. Pour ce qui est des choix, dans le cadre de la CNDP, on est encore sur des corridors. On va donc travailler ensuite rue par rue, et c'est cette concertation-là qui va concerner la CNDP. C'est-à-dire que va-t-il se passer devant chez les habitants.

La concertation élargie dont nous parlons consiste à faire comprendre et à faire accepter le projet par le territoire et par les habitants, donc à travers l'Espace citoyen et le Comité des partenaires. Le Comité des partenaires interviendra surtout dans cette première phase, qui va être importante, afin qu'on sorte du « *moi je veux un tramway* », ou du « *moi je veux un BHNS* », et qu'on ait des clés de compréhension. Ce sont ces clés de compréhension qui feront l'objet de cette concertation-là.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Si tu dis qu'on fait accepter aux gens le projet, pour moi la concertation...

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Si les habitants nous disent qu'il n'y a pas besoin d'un transport en commun en site propre... j'ai l'impression qu'« Imagine le Grand Annecy », et tout ce qu'on entend depuis des années, c'est bien une demande du territoire. Ce postulat, qui revient à dire de faire ou de ne pas faire, Anthony GRANGER l'a redit, même ceux qui sont sceptiques au sujet de la fiscalité savent qu'il faut avancer sur un projet de transport collectif en site propre.

M. ASTORG.- (*Annecy*) La concertation de la Commission nationale du débat public ne se restreint pas aux corridors. À partir de là, les citoyens vont pouvoir s'exprimer sur l'ensemble du projet. M. RIGAUT avait raison de dire précédemment qu'il y a une obligation pour des projets de plus de 300 M€, et qu'on ne peut pas les découper. À la fin, un rapport est rédigé par un garant et une garante qui peut être, on l'a vu dans le cadre du projet LOLA, bloquant et remettre en cause des choses.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Ce n'est pas mon propos. Mon propos est de dire qu'il y a une concertation, qui est faite en amont, en tous les cas qui passe par un débat public.

Je le répète, la CNDP dit « *lorsque toutes les options sont ouvertes* ». Si c'est sur des questions de corridors ou autre, pas de problème, c'est-à-dire toutes les possibilités de passage. On est donc bien sur des sites sur lesquels le transport va passer. Ensuite, il y a une concertation dans la seconde partie, c'est-à-dire en aval, sur la mise en œuvre du projet.

Ma question portait sur le point n° 8, c'est-à-dire que concertez-t-on ? Didier SARDA m'apporte un élément de réponse, en disant que là, finalement, on va être plus large, on va parler du projet dans sa globalité, et pas forcément des corridors, etc. J'imagine que c'est l'idée.

Ensuite, je réagissais simplement sur le fait de dire que soit on fait de la concertation ... pour moi, la finalité de cette concertation, c'est quoi ? C'est l'état des lieux partagé avec les habitants ? Co-construction du projet avec les habitants ? Avis des habitants sur quelque chose ? Si c'est faire accepter quelque chose, c'est les informer, ce n'est pas une concertation.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Je ne sais pas si tu te souviens du débat autour de LOLA, la question n'était pas de faire accepter, c'est la même chose.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Cela, c'est la CNDP.

M. ASTORG.- (*Annecy*) Oui, c'est la CNDP.

M. MESZAROS.- (*Annecy*) Moi je parle du point n° 8, ce n'est pas la CNDP.

Mme LA PRESIDENTE.- C'est sur le Comité des partenaires et la demande de Marie-Luce PERDRIX, c'est un complément. Le Comité des partenaires, c'est d'origine législative. C'est une obligation, cela nous est imposé. Par exemple, nous aurons, dans le cadre du Comité des partenaires, plusieurs types de discussions.

Avec les entreprises, nous aurons la discussion, forcément, des dessertes, parce qu'ils vont nous interpeller. « *Sur la fiscalité, d'accord, mais est-ce qu'on est desservis ?* ». D'où le choix des Glaisins, accessoirement. Augmenter la fiscalité en desservant les corbeaux et aucune entreprise, cela se serait beaucoup plus mal passé dans la négociation avec elles. D'où le choix des Glaisins qui nous permet accessoirement, comme tu l'as parfaitement dit, d'atteindre à la fois une cible prioritaire, que sont les étudiants, mais aussi la cible prioritaire que constituent les salariés. Pour bien montrer aux entreprises qu'on n'était pas là pour desservir uniquement un centre-ville, et aller vers la zone la plus importante, en tous les cas la plus emblématique du Grand Annecy.

Au sein de ce Comité des partenaires, tout doit être débattu. Il y a les associations, le mandat associatif, les citoyens. On y va donc pas à pas, avec l'idée, dans le cadre des études préliminaires, de les interpeller en permanence.

Comme je le disais au sujet du référendum, nous-mêmes serions incapables de faire un choix, si on n'avait pas des techniciens et des ingénieurs, à qui demain on va payer 2 M€. Il ne faut pas se croire plus forts que tous ces ingénieurs, il faut garder les pieds sur terre. Sinon, à quoi servent-ils, et pourquoi payerait-on 2 M€ d'études, qui sont obligatoires, pour déterminer les tracés ?

Il faut savoir qu'on aura aussi des recours, ne l'oublions pas. Des recours parce que des citoyens ne verront pas bien du tout le fait d'avoir un tramway ou un BHNS passer devant leur porte. Les premiers qui vivront cela, c'est la Rive ouest et Annecy-le-Vieux. Je pense qu'on aura énormément de concertations, pour faire passer la pilule auprès de certains citoyens qui n'ont pas du tout, mais pas du tout, envie de voir passer devant chez eux une ligne de transport en site propre. Déjà, ils n'en auront pas forcément besoin à titre personnel, vous savez que nous vivons dans un monde où l'individualisme a atteint son paroxysme. Dites-vous bien qu'on aura un certain nombre de recours, donc les concertations seront très importantes. Mais là, on partira sur du concret. On partira sur un tracé, et on pourra parler à des personnes qui l'utiliseront ou ne l'utiliseront pas.

Donc, n'ayez pas d'inquiétude sur ce point. Il me semble, par ailleurs, que les deux sont importants, CNDP et Comité des partenaires, élargis à des citoyens.

Nous allons conclure, je vous propose de passer au vote.

Sandrine DALL'AGLIO et Michel BÉAL, rapidement s'il vous plaît.

Mme DALL'AGLIO.- (*Annecy*) Au-delà de la concertation CNDP et de la concertation officielle, je crois qu'on a commencé à mettre en place une concertation innovante avec les ateliers dans le cadre de notre Commission Mobilité. J'espère bien pouvoir déployer cela dans la finesse du projet. Quand on fait du façade à façade, de la requalification de matériaux, de la revégétalisation, de la rénovation de commerces ou de la vie de quartier, on associe les experts d'usage que sont nos concitoyens. Ici, on peut faire de petites commissions, on utilisera les Conseils de quartier, on utilisera l'existant, pour ne pas réinventer l'eau chaude. C'est aussi une façon de faire vivre les quartiers, et de faire en sorte que nos concitoyens s'approprient ce qui va être mis en place pour eux.

C'est extrêmement important, et cela se vit, non seulement dans la concertation officielle, mais tout au long du projet. Il est prévu également, dans le cadre des Ambassadeurs de la mobilité, de suivre le chantier, pour que ce soit vivant et vivable pour nos concitoyens durant cette phase de chantier.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci, Sandrine DALL'AGLIO.

Michel BÉAL, pour conclure et féliciter le choix du vote de la Rive Ouest.

M. BÉAL.- (*Saint-Jorioz*) Bonsoir à tous.

Si vous me forcez à dire des choses, maintenant (*Rit*). Il est certain qu'on ne peut que se féliciter de cet état, on franchit tout de même une étape aujourd'hui, on décide enfin de lancer le projet sur la Rive ouest, c'est très bien.

Je souhaite formuler un commentaire sur l'inquiétude au sujet des impôts et de l'augmentation de la fiscalité à l'échelle de l'intercommunalité. J'aimerais rappeler que 300 M€, si on part sur le principe qu'on amortit cela sur 30 ans, cela nous fait environ 10 M€ par an d'amortissement et d'impact. Je ne parle que de l'investissement.

Je rappellerai qu'au moment du vote du budget, ce budget principal, le budget général de l'Agglomération, nos dépenses de fonctionnement ont augmenté de 6,8 M€, soit 4 % de 170 M€. Pour bien se rendre compte qu'il n'y a pas que les investissements qui ont un impact. D'ailleurs, c'est un impact assez indirect, assez prolongé, sur du long terme.

Quand on vote un budget, et qu'on vote des dépenses de fonctionnement qui augmentent de 6 M€ sur une seule année (soit 2022 par rapport à 2021, puisque de 2020 à 2021 on avait déjà eu une augmentation des dépenses de fonctionnement), il est important d'avoir cette démarche du pacte financier, et de se projeter sur le long terme. Parce qu'on a aussi un très gros travail à faire sur nos dépenses de fonctionnement.

Pour maîtriser la fiscalité, il n'y a pas que l'investissement. L'investissement a un impact, certes, mais qui est tout de même plus vite absorbable que quand on décide un euro de dépense en fonctionnement, c'est autre chose que de décider un euro de dépense d'investissement. L'impact sur la fiscalité est tout autre avec le fonctionnement.

Je tiens à le préciser.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Il est vrai que c'est important. C'est pourquoi j'ai engagé un certain nombre d'audits et de réflexions, notamment sur le CIAS, également sur le Semnoz. Avec Denis DUPERTHUY, nous participons à différents Comités de pilotage sur ces différents sujets. Sur, justement, le Centre des congrès, l'Impérial Palace, au sujet duquel je vous rappelle qu'on donne, chaque année, pendant un certain nombre d'années, des budgets de fonctionnement, parce que c'est déficitaire, ainsi que du budget d'investissement. Ce sont autant de sujets sur lesquels nous avons un regard, avec Denis DUPERTHUY, pour réfléchir à la façon de limiter cela. Sur les Pépinières, aussi. Cela ne vous aura pas échappé, je vous ai fait la liste des budgets annexes pour lesquels les subventions ne cessaient de s'agrandir.

Ensuite, il faudra procéder à des choix politiques. Il faudra peut-être se dire qu'on ne pourra pas tout subventionner avec les augmentations de subventions, notamment du budget Transports. Donc, il faudra réfléchir à l'endroit où faire des économies, au regard des besoins qu'on aura par ailleurs. Ce sont tous les sujets sur lesquels nous travaillons avec Denis DUPERTHUY. Quoi qu'il en soit, en Commission Finances, il ne manquera pas de vous faire des rapports à ce sujet, pour qu'on puisse faire des choix éclairés. À savoir quelles sont les priorités qu'on se donne, parce qu'on ne pourra pas tout faire.

Je vous rappelle que dans le PPI, on réalise tout de même un exercice intéressant, puisque nous avons 715 M€ d'investissement, et l'augmentation de la fiscalité n'est projetée que sur le transport en commun. Pour tout le reste, on a construit un PPI très raisonnable. Malheureusement pour certains Vice-Présidents, qui à ce jour pleurent un peu.

On a été très raisonnables dans le PPI pour, justement, que la fiscalité ... on aurait pu être plus dispendieux, si on avait voulu suivre tous les objectifs fixés dans le cadre du PCAET et de ce qu'on a voté, et tout ce que nos Vice-Présidents, volontaires, voulaient mettre en place. L'augmentation de la fiscalité ne se serait pas arrêtée simplement au financement des 300 M€ du TCSP.

On prend donc sur les deux, sur les dépenses et sur un investissement limité, raisonné, en tous les cas sur ce mandat. Ensuite, augmentation de la fiscalité ciblée, uniquement sur les transports en commun, parce que c'est une priorité pour l'Agglomération. Aussi, gestion de la dépense sur d'autres paramètres.

Je vous propose de mettre tout cela au vote, une bonne fois pour toutes.

M. GRANGER.- (*Annecy*) Je m'excuse de reprendre la parole, mais je voudrais expliquer mon vote.

Je déplore, encore une fois, le fait qu'on doive voter de manière groupée.

Personnellement, je voterai, à regret, contre cette délibération, puisque je suis contre la création d'une AP de 300 M€, et je suis contre le lancement de l'étude tramway sur l'axe Seynod/Pringy.

Pour le restant des délibérations, je suis favorable. Favorable au caractère intégral de ce TCSP, favorable aux études sur la ligne Rive ouest/Glaisins, et favorable aux différents points d'étude avec la Commission du débat public ou le Comité des partenaires.

Je tenais à donner ces explications.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Je vous rappelle simplement, Anthony GRANGER, que si vous ne votez pas les 300 M€, vous ne pouvez dire oui aux branches Glaisins et Rive ouest, puisqu'il faut bien les financer. Il faut bien qu'on ait 300 M€ pour les faire, si on ne les a pas, on ne peut pas réaliser ces deux branches. Je vous invite donc à voter non pour les branches, si vous votez non pour les 300 M€, sinon on ne peut pas les faire.

M. GRANGER.- (*Annecy*) On vous a dit qu'on avait le moyen de faire des économies en interne, notamment par le biais de ce redéploiement, etc., donc on voudrait réfléchir là-dessus, sur le financement. Mais on ne va pas refaire le débat.

Mme LA PRESIDENTE.- Merci.

Allons-y, le vote est commencé.

Mme LAYDEVANT.- (*Annecy*) Excusez-moi, Madame la Présidente, je souhaite expliquer mon vote également.

Pour les mêmes raisons qu'Anthony GRANGER, je voterai contre, à regret, mais je voterai contre, puisqu'on n'a pas la possibilité de voter point par point.

Mme DERIPPE-PERRADIN.- Également pour moi, et j'ai une procuration pour Frédérique BANGUÉ.

(Il est procédé au vote électronique).

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DÉCIDE, À LA MAJORITÉ PAR :

Voix POUR : 89

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

- 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 tangentielles 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.

Mme LA PRESIDENTE.- Pouvez-vous afficher les votes contre, s'il vous plaît, afin de vérifier que tout le monde a bien été pris en compte.

(Les noms des votants contre sont affichés).

Mme LA PRESIDENTE.- Chers collègues, je vous remercie.

Il nous reste maintenant le travail le plus important, la fiscalité. Nous comptons sur M. GRANGER et Mme LAYDEVANT pour travailler avec nous.

(Applaudissements).

3. Questions diverses

Mme LA PRESIDENTE.- Y a-t-il des questions diverses ?

Roland DAVIET, puis Bruno LYONNAZ et Marion LAFARIE.

M. DAVIET.- (*Épagny-Metz-Tessy*) Je voulais évoquer un dossier qui vous passionne tous, mais qui passionne surtout les élus d'Épagny-Metz-Tessy.

Depuis le 3 avril, les gens du voyage occupent, ou ont occupé, les communes de Seynod, Épagny-Metz-Tessy, Argonay, Poisy, Cran-Gevrier et Saint-Martin-Bellevue. Je suis intervenu à plusieurs reprises, en Conférence des Maires, en Conseil d'Agglomération, et lors du Congrès des Maires le 6 novembre dernier à La Roche-sur-Foron devant le Premier Ministre. Il s'avère que la communauté qui occupe illégalement notre territoire campe à nouveau sur Épagny-Metz-Tessy. Qu'en est-il de l'entretien que vous avez eu cette semaine avec Monsieur le Préfet ? Car j'ai l'impression que Monsieur le Préfet ne veut plus m'entendre, est-ce que je suis si désagréable que cela ? (*Rires*).

Mme LA PRESIDENTE.- Non, je vous rassure, Monsieur le Maire, vous êtes bien entendu. Du fait de vos interpellations, nous avons, avec Sébastien LENOIR, qui n'est pas présent, mais qui a été en lien direct avec le DDT et a avancé, une bonne nouvelle à annoncer. Une bonne, et une autre en attente. La bonne nouvelle, c'est que la préfecture accepte la proposition du Maire d'Annecy, sur le terrain de Seynod. On peut à la fois remercier le Maire d'Annecy pour cette proposition, également le Préfet et la préfecture, pour accepter l'aire de grand passage sur le terrain que la mairie d'Annecy nous a proposé.

Ensuite, restent les quatre fameuses places. C'est plus un sujet en suspens, puisque ces places sont quasiment à la limite d'être acceptées par la préfecture, pour qu'on entre enfin dans le schéma directeur des gens du voyage et qu'on remplisse nos obligations, en tous les cas là où on était en retard. Ensuite, reste encore 2022, et un exercice important. *A priori*, il y aurait un risque de glissement de terrain, la préfecture nous demande donc de faire une étude, que nous allons réaliser. Si cette étude fait ressortir que dans le cadre du PPRN il n'y a aucun problème de glissement de terrain, nous serons *a priori* validés sur ces quatre places.

Nonobstant, j'attire l'attention, puisque nous sommes ici toutes et tous présents, sur le fait que le plus dur reste à faire, même si les quatre terrains sont validés. Puisque nous devons, d'ici au 1^{er} janvier 2023, la mairie d'Annecy ayant fait le travail pour l'aire de grand passage, et je l'en remercie, la préfecture vient de l'accepter, mais il nous reste le plus dur. C'est-à-dire que Jean-Pascal ALBRAN doit nous trouver 20 places en terrains familiaux. Le travail ne fait donc que commencer.

Une fois que nous aurons nos quatre places, il nous faut tout de suite, dans l'année 2022, et nous comptons pour cela sur les élus et les maires, trouver 20 places, sinon nous retomberons encore, à partir du 1^{er} janvier 2023, dans une situation indésirable. On compte donc absolument sur le soutien de tous les élus pour trouver ces 20 places et aider Jean-Pascal ALBRAN à les trouver.

M. DAVIET.- (*Épagny-Metz-Tessy*) La commune d'Épagny n'attendra pas le 1^{er} janvier 2023. Les entreprises sont remontées, les citoyens sont remontés.

Mme LA PRESIDENTE.- Pour ce qui est des quatre places, on aura la réponse demain. Dès qu'on a fait l'analyse, pour le DDT il n'y a pas de problème, et si on voit qu'il n'y a pas de risque de glissement de terrain, on aura la validation. On sera donc positifs, pas au Covid, mais au schéma directeur des gens du voyage, et on aura la paix pendant une année.

C'est pourquoi je vous dis que ce ne sera qu'une année, puisque d'ici à 2023 il faudra trouver 20 places, dans l'année 2022, pour rester dans le schéma. Il faudrait donc que l'on n'ait pas qu'une seule année de répit. Il faut que, dès à présent, dès 2022, Jean-Pascal ALBRAN va contacter un certain nombre d'élus et de maires pour travailler et trouver ces 20 places d'ici à 2023, pour ne pas se retrouver en 2023 dans une situation encore non réglementaire. Et qui nous reconduirait aux mêmes problèmes que, malheureusement, vous avez vécus à Epagny.

Bruno LYONNAZ.

M. LYONNAZ.- (*Sevrier*) Tout d'abord, je voulais vous remercier collectivement, au nom des habitants de Sevrier, plus largement de la Rive gauche, pour le choix que vous avez fait ce soir.

Aussi, je voulais profiter de la présence de la presse ce soir, ainsi que des nombreux habitants qui peuvent nous suivre en vidéoprojection et de votre présence nombreuse, pour rappeler qu'il y a une opération « J'éco-rénove » sur le Grand Annecy, et qu'il y a 2 M€ sur la table pour financer les travaux de rénovation énergétique. Vous pouvez donc appeler le 04.50.09.99.32, pour bénéficier de renseignements gratuits, sur l'ensemble de vos projets de rénovation énergétique.

Les projets Transport sont importants, mais pour atteindre nos objectifs du PCAET, la rénovation énergétique de nos bâtiments est aussi importante.

Merci.

Mme LA PRESIDENTE.- Et on peut vous donner le 06 de Bruno LYONNAZ, si vous voulez que vos demandes aboutissent plus rapidement (*Rires*).

Il restait Marion LAFARIE.

Mme LAFARIE.- (*Annecy*) Je ne ferai pas de publicité, mais j'ai une question, évidemment en lien avec la Mobilité.

Ces derniers jours, on a vu des articles sur le doublement de la RD3508, on reste donc un peu de ce côté-ci. Avec, notamment, on en avait discuté lors de précédentes délibérations, la gestion dynamique des voies de circulation de ce doublement.

Je m'interroge, et j'interroge les différents Vice-Présidents à la Mobilité, sur l'offre qui va avoir lieu sur cette affectation de voie. En effet, à ce jour, il n'y a aucune offre de transport en commun, qui passe par le nord de la Rocade. Comme, *a priori*, la mise en service serait réalisée sur la fin de l'été ou début septembre, est-ce qu'on travaille déjà avec les partenaires sur une offre suffisamment conséquente pour que les automobilistes, qui n'ont pas d'autre choix que d'être dans la voiture, voient tout de même que cette affectation de voie sert réellement et que sa mise en place est justifiée, afin que ce soit mieux accepté.

Ma question concerne l'offre, est-elle en train d'être étoffée ? Puisque c'est ce qui manque cruellement quand on vient du secteur de Frangy, Sillingy, etc., qui ne passe, à l'heure actuelle, pas du tout par le nord.

Merci.

M. SARDA.- (*Talloires-Montmin*) Traditionnellement, l'offre de la SIBRA évolue en septembre. En effet, on va travailler ces axes, pour l'offre de septembre, puisqu'en ce qui concerne la RD3508 Nord, une voie peut être réservée au covoiturage et au transport en commun, à certains moments de la journée. On va donc travailler avec le Département sur ce point.

Mme LA PRESIDENTE.- Je vous souhaite une très belle fin de semaine et une très belle soirée, merci beaucoup et rendez-vous le 10 février.

(La séance est levée à 20 heures 39).

La Présidente,



Frédérique LARDET.