

Réseau Halte Mobilité

Votre qualité de vie
en ligne de compte

DOSSIER DE CONCERTATION

DU 30 AVRIL AU 26 JUILLET 2024

CONCERTATION PRÉALABLE PORTANT
SUR LE PROJET DE TRANSPORT
COLLECTIF EN SITE PROPRE INTÉGRAL

Concertation garantie par



Sommaire

I. PRÉAMBULE

Échangeons ensemble sur le premier réseau haute mobilité de l'agglomération !

II. LE PROJET EN QUELQUES PAGES

Qu'est-ce que le TCSPi ? Quels sont ses atouts ?

L'architecture du projet de TCSPi

Les chiffres-clés du TCSPi

Des ambitions fortes pour le territoire

Où en est-on du projet ?

Une concertation sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Trois périmètres pour aller à la rencontre des habitants et des usagers

Une concertation préalable ambitieuse

Un projet partenarial

III. UN PROJET QUI A UNE HISTOIRE

Le projet de Liaisons Ouest du lac d'Annecy (LOLA)

La confirmation des grands axes et le choix d'un projet de TCSPi

Les autres modes de transport écartés

IV. BHNS ET TRAMWAY, DEUX MODES ÉTUDIÉS POUR UN AMÉNAGEMENT URBAIN ATTRACTIF

Qu'est-ce qu'un BHNS ?

Qu'est-ce qu'un tramway ?

Comparaison des deux modes

Le choix du mode

V. UN PROJET AU PROFIT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AGGLOMÉRATION

Un projet clé des politiques publiques du Grand Annecy

Accompagner le dynamisme de l'agglomération

Favoriser le changement des pratiques de mobilités

Atteindre les objectifs ambitieux en matière d'environnement et de climat

Améliorer la qualité urbaine et l'attrait de l'espace public

4

5

7

8

9

12

14

15

16

18

19

21

25

26

26

28

31

32

34

35

37

39

40

42

45

51

52

VI. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

Le schéma global

Axe 1 : De Duingt à la zone économique des Glaisins via le centre-ville d'Annecy

Secteur 1 : De Duingt au débouché du tunnel de la Puya

Secteur 2 : Le centre-ville d'Annecy : du débouché du tunnel de la Puya aux nouvelles galeries

Secteur 3 : Des Nouvelles Galeries au parking Vignières

Secteur 4 : Du parking Vignières aux Glaisins

Axe 2 : De Seynod à Pringy via le centre-ville d'Annecy

Secteur 1 : Du terminus sud jusqu'à l'avenue du Pont Neuf

Secteur 2 : Le centre-ville d'Annecy : de l'avenue du Pont Neuf à la gare

Secteur 3 : De la gare à l'hôpital

Secteur 4 : De l'hôpital à Pringy

Axe 3 : Du centre-ville d'Annecy à Épagny Metz-Tessy

Secteur 1 : De la sortie du centre commercial d'Épagny à la route de Bellegarde

Secteur 2 : De la route de Bellegarde au centre-ville d'Annecy

Le site de maintenance et de remisage (SMR)

VII. LES RENDEZ-VOUS D'UNE CONCERTATION AMBITIEUSE

Une concertation pour quoi faire ?

Une concertation sur quoi ?

S'informer et contribuer : Où ? Quand ? Comment ?

Le calendrier

Le coût global estimatif et les sources de financement

LEXIQUE

55

56

64

67

72

76

78

80

83

87

89

91

92

95

96

98

101

102

103

104

110

110

113

Les termes, sigles et acronymes soulignés sont développés dans le lexique page 114

I. PRÉAMBULE

Le Grand Anancy, territoire d'exception, connaît depuis plusieurs décennies une croissance économique et touristique hors norme. Ce dynamisme a généré une croissance démographique très importante qui, associée à un coût de la vie élevé et à une géographie particulière (lac et montagnes), induit un nombre de déplacements exponentiel et un allongement des temps de parcours, avec pour corollaire des risques pour l'environnement et la santé de sa population.

La démarche « **Imagine le Grand Anancy** » a fait ressortir le besoin d'apaiser le territoire, d'améliorer la qualité de vie des Grands Ananyciens et de préserver leur cadre de vie, par la mise en œuvre urgente de politiques publiques adaptées axées notamment sur l'amélioration de l'offre de mobilité.

Le Grand Anancy pilote un **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**, appelé « **Un Pacte pour le Climat** », qui 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 que chaque habitant ou visiteur pense « transports collectifs et mobilités actives » avant d'avoir recours à la voiture individuelle.

Par ailleurs, la volonté des habitants et des élus est d'organiser notre territoire en nous appuyant sur le principe d'une **agglomération "archipel"**, d'une "ville du quart d'heure" (permet de satisfaire, à moins de 15 mn à pied du domicile, les besoins essentiels), fondé sur une armature urbaine solide, hiérarchisée et des infrastructures de mobilité performantes. La diversité du territoire (paysages, villages, villes) et la qualité de vie seront préservées, tout en limitant l'étalement urbain.

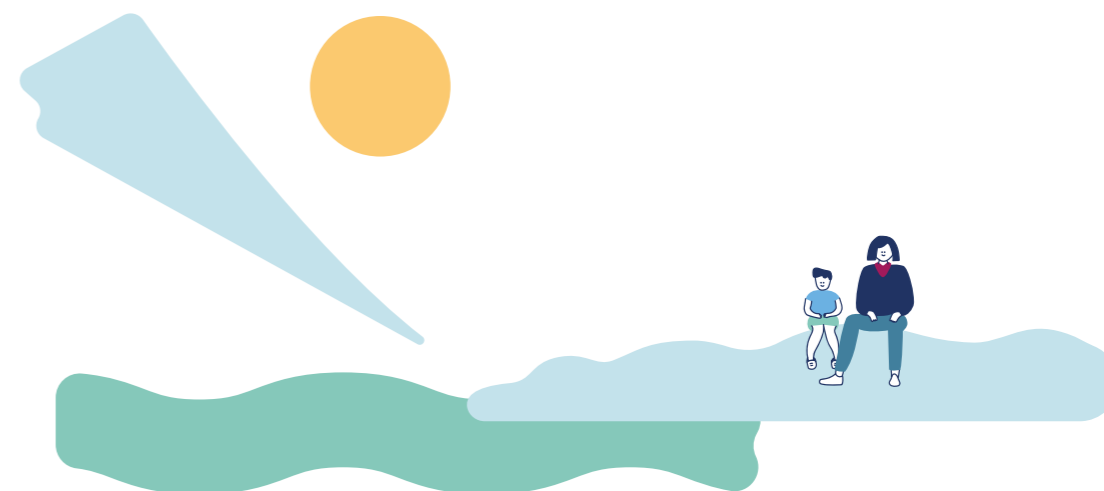
En réponse à ces défis, le territoire a décidé de se doter d'un ambitieux projet de transport structurant adopté en Conseil Communautaire le 27 janvier 2022. Le **projet de Transport Collectif en Site Propre intégral (TCSPi) ou Réseau Haute Mobilité** a fait l'objet de nombreux débats et d'études qui se sont poursuivies pour préciser les modalités d'insertion des axes forts de transport collectif à mettre en œuvre.

Dans ce cadre, les élus de l'Agglomération du Grand Anancy souhaitent lancer une **démarche de concertation** avec l'ensemble des acteurs concernés, dont le grand public, pour présenter les avancées de ce projet et débattre de ses opportunités. Pour ce faire, le Grand Anancy a saisi officiellement la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** le 24 mars 2023 pour l'accompagner dans cette démarche¹. Le bureau de la CNDP a répondu favorablement et accompagne donc l'Agglomération du Grand Anancy tout au long cette concertation préalable.

L'Agglomération du Grand Anancy s'engage résolument dans ce grand projet de transformation et de modernisation de l'agglomération, et souhaite que l'ensemble de sa population puisse se sentir partie prenante de son élaboration et de sa mise en œuvre.

Le présent dossier de concertation a pour objectif de mettre à la disposition du lecteur toutes les informations nécessaires pour assurer une pleine compréhension des enjeux, des objectifs et des avancées du projet à ce stade. Il vise à créer les conditions favorables au développement d'un dialogue ouvert, inclusif et éclairé, pour encourager le public à contribuer aux différents échanges.

La concertation préalable sur le projet de TCSPi nous offre une réelle opportunité de collaboration, où la diversité des perspectives contribuera à façonner un projet adapté aux enjeux et attentes de notre territoire.



¹ Pour plus de détails sur les conditions de saisine de la CNDP : <https://www.debatpublic.fr/foire-aux-questions-168>

/// ÉCHANGÉONS ENSEMBLE SUR LE PREMIER RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION !



Les Grand Annéciens le constatent chaque jour, notre territoire est saturé par un trafic automobile dense dans un espace géographique particulièrement contraint. Les élus du Grand Annecy ont donc décidé de lancer un projet ambitieux de transport collectif en site propre intégral, soumis aujourd'hui à concertation préalable, afin de répondre à une attente forte : laisser la voiture au garage grâce à un transport collectif efficace pour les déplacements du quotidien.

En agissant sur nos mobilités, les élus du Grand Annecy souhaitent réduire le principal émetteur de carbone du territoire et ainsi atteindre nos objectifs inscrits dans notre Pacte pour le Climat visant à réduire de 55% nos émissions de CO₂. Par ailleurs, le territoire étant inscrit en zone à faible émission mobilité (ZFE-m), il est primordial d'offrir à la population une alternative à la voiture afin de préserver notre qualité de l'air. Couplé à une stratégie de déploiement de pôles d'échanges multimodaux, les voitures pourront stationner à l'extérieur de l'hypercentre à l'image des schémas déployés dans de nombreuses métropoles.

Dans le cadre de cette concertation, la parole est à vous, futurs usagers. Nous vous proposons de vous exprimer sur un projet global et structuré en 3 axes composés de 5 branches quadrillant ainsi l'ensemble de l'agglomération et totalisant entre 30 et 40 km de lignes en site propre : l'axe 1, décomposé en 2 branches, entre la commune de Duingt et le quartier des Glaisins via le centre-ville d'Annecy ; l'axe 2, décomposé en 2 branches, entre Seynod et Pringy également via le centre-ville et l'axe 3 entre le centre-ville et Epagny.

Deux grands scénarios et différents tracés au sein de chaque branche sont soumis à la participation du public : un scénario « tout Bus à Haut de Niveau de Service (BHNS) » et un scénario « mix BHNS et tramway » pour l'axe Seynod-Pringy.

Ce projet inédit permettra d'offrir à tous une fréquence de passage élevée sur ces axes avec des voies dédiées permettant ainsi un temps de trajet sécurisé dans vos déplacements quotidiens.

Il s'intègre pleinement dans notre stratégie des mobilités qui prône la multimodalité. Le Grand Annecy renforce son offre Vélonecy afin de faciliter l'usage du vélo pour tous, déploie un schéma directeur cyclable afin de sécuriser les déplacements et développe de nouvelles lignes de bus en tangentielle afin d'éviter des correspondances en centre-ville.

Ce n'est pas moins d'un milliard d'euros qui est en jeu pour répondre à ce besoin de mobilités douces pour vos trajets du quotidien et accélérer notre transition environnementale.

C'est pour cela que nous vous sollicitons aujourd'hui : habitants, salariés, entreprises, commerçants, associations ou usagers. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné Valérie DEJOUR, Nicolas LE MEHAUTE et Marc PASCAL comme garants de la concertation préalable du projet que nous ouvrons aujourd'hui. Il s'agit de concevoir un projet adapté à vos usages et à vos besoins. Votre avis est important pour nourrir les études techniques déjà effectuées et celles à venir.

Découvrez le projet, informez-vous, participez aux différents moments d'échanges et contribuez ainsi à concevoir le projet de tout un territoire. L'avenir se construit avec vous !

Frédérique Lardet
Présidente du Grand Annecy





II. LE PROJET en quelques pages

II. LE PROJET en QUELQUES PAGES

/// QU'EST-CE QUE LE TCSPi ? QUELS SONT SES ATOUTS ?

Par Réseau Haute Mobilité ou projet de Transport Collectif en Site Propre intégral (TCSPi), le Grand Anancy imagine un système de **transport collectif de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou tramway fonctionnant sur une voie qui lui est réservée sur l'intégralité de son parcours et proposant un niveau de service optimal** (capacité d'emport, confort, etc), donc plus attractif et compétitif qu'un bus classique ou une voiture individuelle.

Le projet de TCSPi projeté présente de solides atouts :

- //// **Une circulation en site propre sur l'intégralité de son parcours**
pour améliorer et garantir les temps de parcours ;
- //// **Une fréquence de passage de 6 minutes**
en heures de pointe sur l'essentiel de son parcours ;
- //// **Un cadencement plutôt que des horaires fixes :**
seule la fréquence est fixée, ce qui est plus agréable pour l'utilisateur qui connaît le temps d'attente moyen ;
- //// **Des amplitudes horaires augmentées**
pour répondre aux besoins de mobilité ;
- //// **Une priorité de passage aux carrefours**
permettant de limiter l'attente et d'augmenter la performance du service ;
- //// **Un matériel moderne et confortable,**
d'une grande capacité et faiblement émetteur de gaz à effet de serre ;
- //// **Une attention particulière portée sur la qualité paysagère du projet**
avec la création, dès que possible, de bandes végétalisées, et la plantation d'arbres ;
- //// **Des interconnexions facilitées**
avec le reste du réseau, les infrastructures et services de mobilité.

Les termes, sigles et acronymes soulignés sont développés dans le lexique page 114



Pringy et Annecy depuis Ferrières

L'ARCHITECTURE DU PROJET DE TCSPi

Le projet de TCSPi du Grand Annecy porte sur la réalisation d'un système de transport collectif d'une longueur globale comprise entre 31 et 38 km et desservant **cinq communes** de l'agglomération (Annecy, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt), ainsi que les grands pôles d'attractivité et générateurs de trafic de l'agglomération (centre-ville et gares d'Annecy, campus, principaux centres commerciaux, parcs d'activités, etc.).

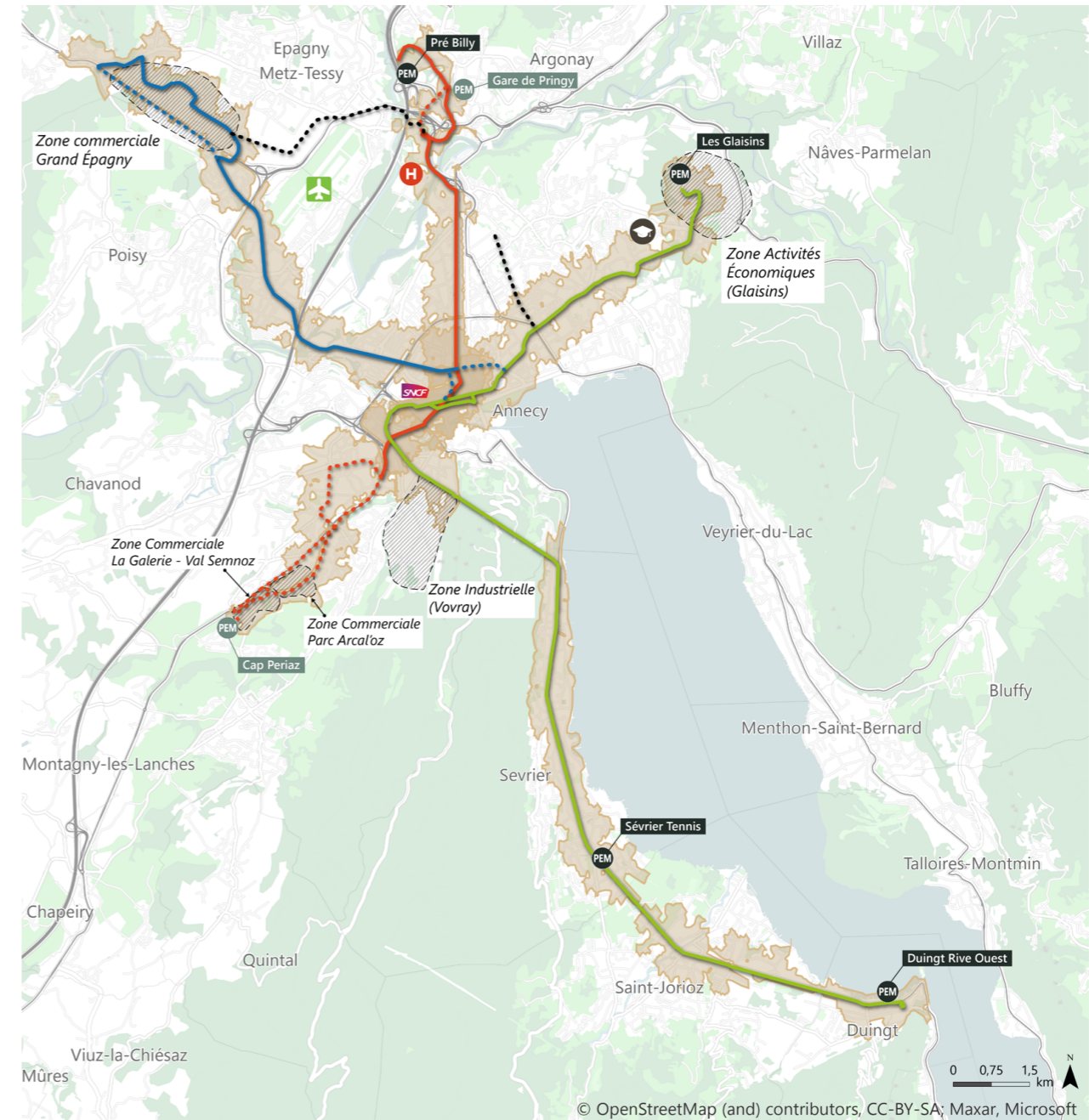
Il comporte 3 axes distincts décomposés en 5 branches rayonnant à partir de la gare d'Annecy :

- AXE 1 :**
Branche Duingt (Rive Ouest) - Centre-ville d'Annecy
Branche Centre-ville d'Annecy - Annecy-le-Vieux (Glaisins)
- AXE 2 :**
Branche Seynod - Centre-ville d'Annecy
Branche Centre-ville d'Annecy - Centre-ville de Pringy
- AXE 3 :**
Branche Centre-ville d'Annecy - Epagny Metz-Tessy

Il dessert les grands pôles attractifs et générateurs de trafic de l'agglomération :

- Le centre-ville de la Commune Nouvelle d'Annecy et le pôle gare ;
- L'université Savoie Mont-Blanc ;
- Des centres commerciaux comme Le Grand Epagny et Val Semnoz ;
- Des pôles d'activités périphériques comme les Glaisins et Vovray.

Les axes du projet de TCSPi du Grand Annecy



Lignes de TCSPi	Zone de chalandise à 500m	Aéroport
— AXE 1 : RIVE-OUEST - LES GLAISINS		Gare SNCF
— AXE 2 : SEYNOD - PRINGY		Hôpital
— AXE 3 : CENTRE-VILLE - EPAGNY		Université
— trait plein : itinéraires préconisés à ce stade des études	PEM Pôle d'échanges multimodaux envisagés	
— trait pointillé : variantes et compléments de tracé en cours d'étude	PEM Pôle d'échanges multimodaux réalisés	



Jean-Marc Favre
© Jean-Marc Favre

Le TCSPi sera rapide, avec une fréquence attractive :

Performances associées aux différents axes	Fréquence max en HP ²	Vitesse commerciale ²	Temps de parcours ²
AXE 1 entre les Glaisins et le tunnel de la Puya	6 minutes	20 km / h	29 minutes
AXE 1 entre le tunnel de la Puya et Duingt	12 minutes	19,3 km / h	25 minutes
AXE 2 entre Seynod et la gare d'Annecy	6 minutes	19,3 km/h	17 min 30 sec
AXE 2 entre la gare et Pringy	6 minutes	19,3 km/h	17 min 30 sec
AXE 3 entre la gare d'Annecy et le Centre Commercial d'Épagny Metz-Tessy	6 minutes	19 km / h	27 minutes

Le TCSPi permettra aux habitants et visiteurs des territoires périphériques de l'agglomération de ne plus être obligés d'utiliser leur voiture pour accéder au centre de l'agglomération, à travers la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) où ils pourront laisser leur véhicule ou vélo et prendre le TCSPi, leur évitant embouteillages et problématiques de stationnement.

QU'EST-CE QU'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ?

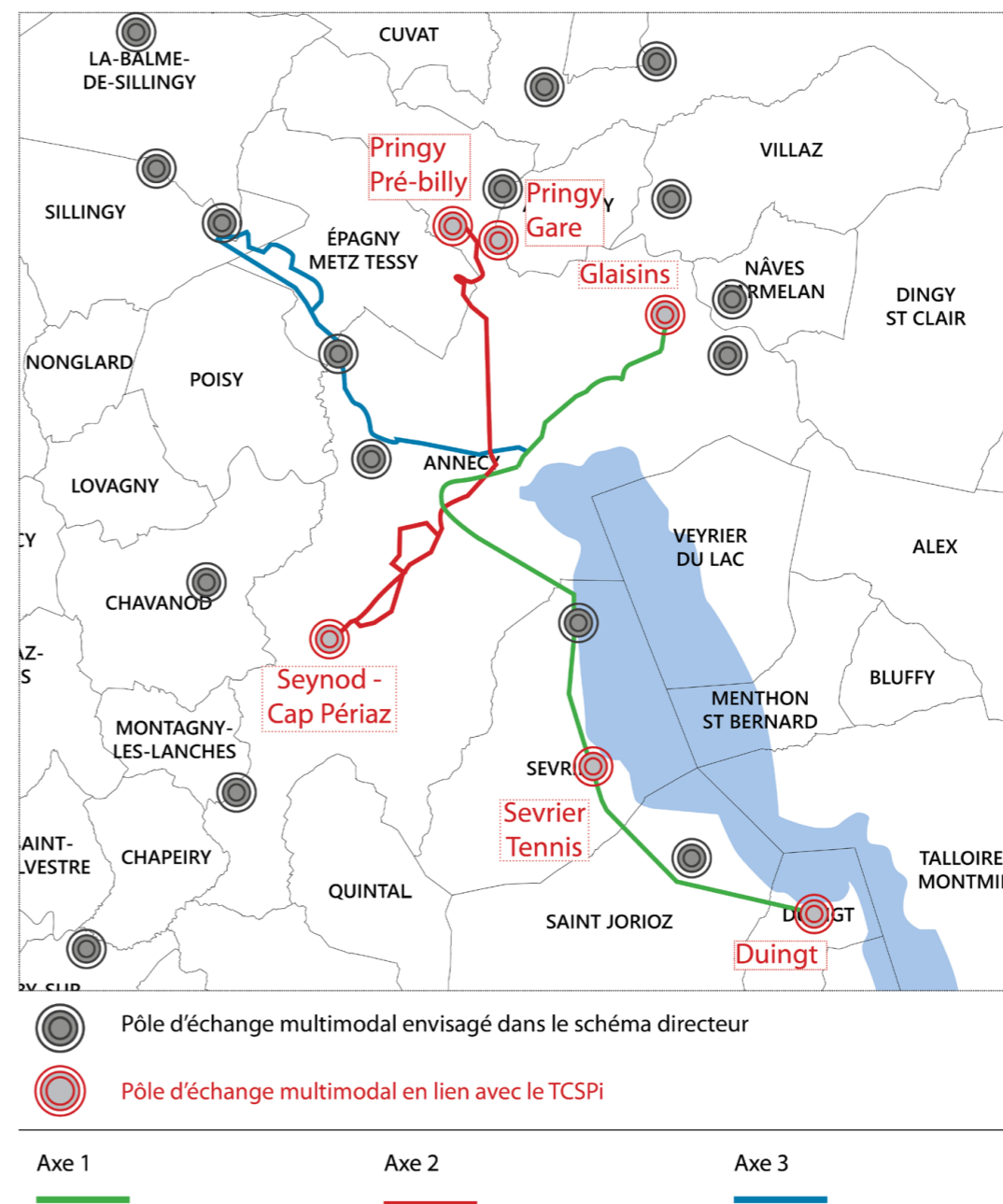
Un Pôle d'Échange Multimodal ou PEM est un lieu connectant plusieurs modes de transport dont l'organisation facilite le passage d'un mode de transport à un autre.

Un PEM permet de laisser son véhicule dans un parking pour utiliser un mode de transport en commun (bus, train, transport à la demande...), faire du covoiturage ou prendre un vélo.

Des services peuvent être associés au PEM (par exemple des points relais, une maison du vélo, des services publics, etc.) et une tarification combinée pour les différents modes sont généralement proposés. À ce stade, ces sujets doivent faire l'objet d'études complémentaires.

Un schéma directeur des PEM a été réalisé au sein du Grand Anney en collaboration avec les territoires voisins. 24 PEM ont été identifiés. 6 sont en lien direct avec le projet de TCSPi, dont 2 PEM existants (Seynod Cap Périaz et Pringy Gare).

Schéma Directeur des Pôles d'Échanges Multimodaux (Grand Anney)



Le projet de TCSPi et ses équipements connexes participent fortement à la poursuite des objectifs de l'agglomération en matière de réduction de gaz à effet de serre, et plus globalement de polluants atmosphériques, en limitant l'usage de la voiture individuelle au profit de transports collectifs moins émetteurs.

² À ce stade, la fréquence hors heures de pointe n'est pas encore définie et, plus généralement, les données présentées sont estimatives et susceptibles d'évoluer.



LES CHIFFRES-CLÉS DU TCSPi³

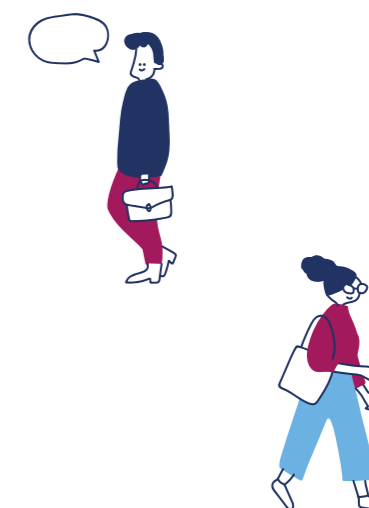
Entre **48 000** et **53 000**
voyageurs attendus par jour

80
stations envisagées
environ

1 MINUTE 30
Temps de parcours entre deux stations

Entre **496** et **715 MILLIONS**
D'EUROS
à investir par le Grand Annecy

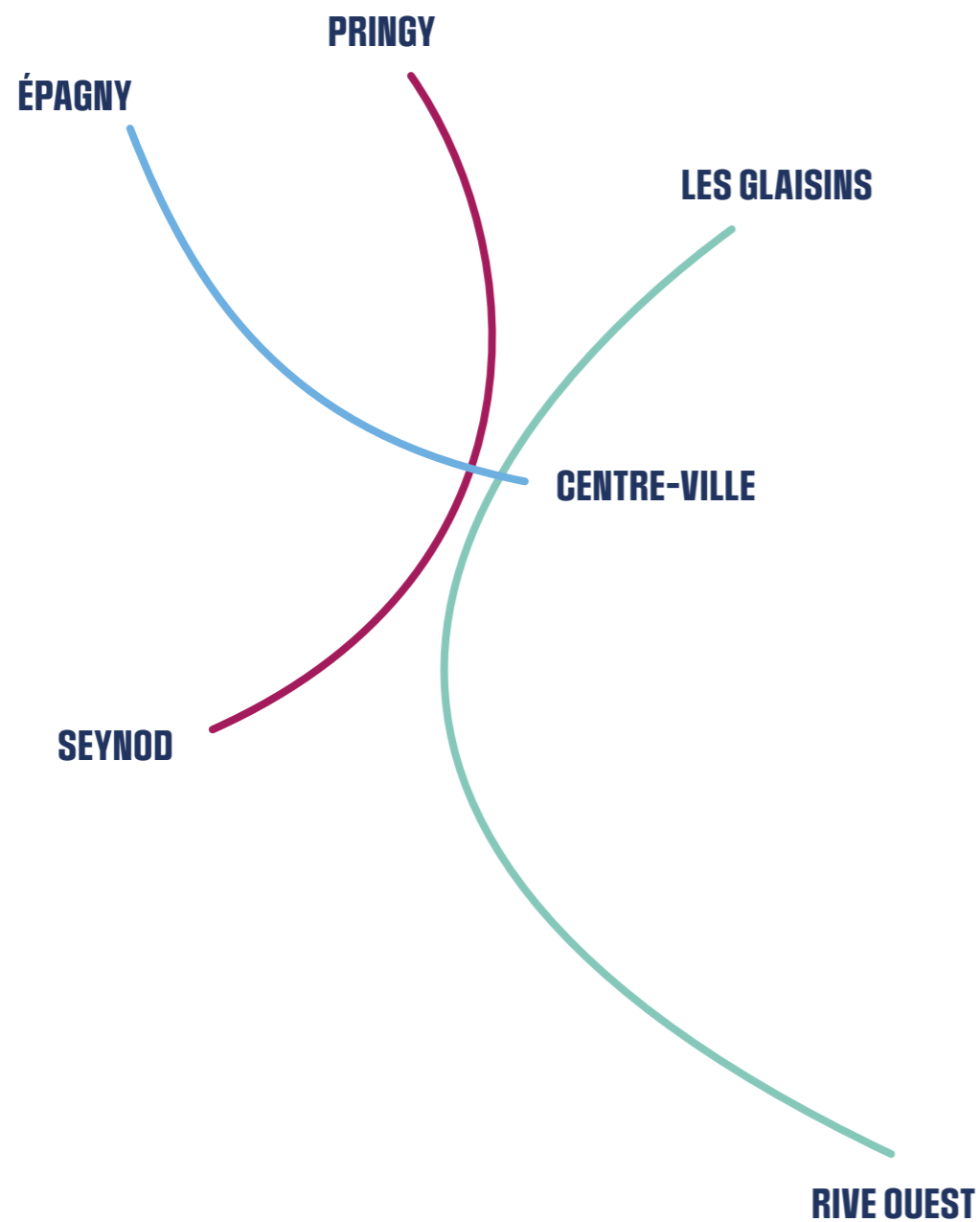
6' et **12'**
Fréquences garanties
en heure de pointe



Entre **31 km** et **38 km**

de parcours du TCSPi en fonction des variantes
et des compléments de tracé en cours d'études,
dont environ **1,5 km** de tunnel
et environ **4,5 km** en voie unique.

³ Les données présentées dans ce dossier sont estimatives et susceptibles d'évoluer avec la poursuite des études et la concertation.



Les chiffres-clés par axe sont les suivants :

AXE 1 : RIVE OUEST – LES GLAISINS

Longueur : **entre 15,5 et 17,5 km**, dont 9,5 à 10 km entre Duingt et la gare d'Annecy et 6 à 7,5 km entre la gare et les Glaisins en fonction des variantes et des compléments de tracé en cours d'étude

Fréquence maximum en heure de pointe : **6 minutes** entre les Glaisins et le tunnel de la Puya, **12 minutes** entre le tunnel de la Puya et Duingt

Nombre de stations envisagées : **29** dont 3 communes avec l'axe 2 (18 stations entre Duingt et la gare d'Annecy, 11 stations entre la gare et les Glaisins)

Nombre de voyageurs attendus par jour : **entre 15 000 et 17 000** (entre 7 000 et 8 000 sur la branche Duingt-Gare et entre 8 000 et 9 000 sur la branche Gare-Les Glaisins)

Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service : **47 000 environ**

Temps de parcours terminus à terminus : **environ 54 minutes** (montée et descente comprises), dont 34 minutes entre Duingt et la gare d'Annecy et 20 minutes entre la gare et les Glaisins

AXE 2 : SEYNOD – PRINGY

Longueur : **entre 8,5 et 11,5 km**, dont 4 à 5 km entre Seynod et la gare d'Annecy et 4,5 à 6,5 km entre la gare et Pringy en fonction des variantes et des compléments de tracé en cours d'étude

Fréquence maximum en heure de pointe : **6 minutes**

Nombre de stations envisagées : **24** dont 3 stations communes avec l'axe 1 (11 stations entre Seynod et la gare d'Annecy et 13 stations entre la gare et Pringy)

Nombre de voyageurs attendus par jour : **entre 25 000 et 27 000** (entre 11 000 et 12 000 sur la branche Pringy-Gare et entre 14 000 et 15 000 sur la branche Gare-Seynod)

Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service (entre 2030 et 2040) : **73 500 environ**

Temps de parcours terminus à terminus : **environ 35 minutes** (montée et descente comprises), dont 15 minutes entre Seynod et la gare d'Annecy et 20 minutes entre la gare et Pringy

AXE 3 : CENTRE-VILLE – ÉPAGNY

Longueur : **entre 7 km et 8,5 km** en fonction des variantes et des compléments de tracé en cours d'étude

Fréquence maximum en heure de pointe : **6 minutes**

Nombre de stations envisagées : **17** dont une station commune avec l'axe 1 et l'axe 2

Nombre de voyageurs attendus par jour : **entre 8 000 et 9 000**

Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis à la mise en service (entre 2030 et 2040) : **59 000 environ**

Temps de parcours terminus à terminus : **environ 27 minutes** (montée et descente comprises)

/// DES AMBITIONS FORTES POUR LE TERRITOIRE

Ce projet, fondamental pour l'avenir de l'agglomération, doit permettre de répondre aux ambitions suivantes :

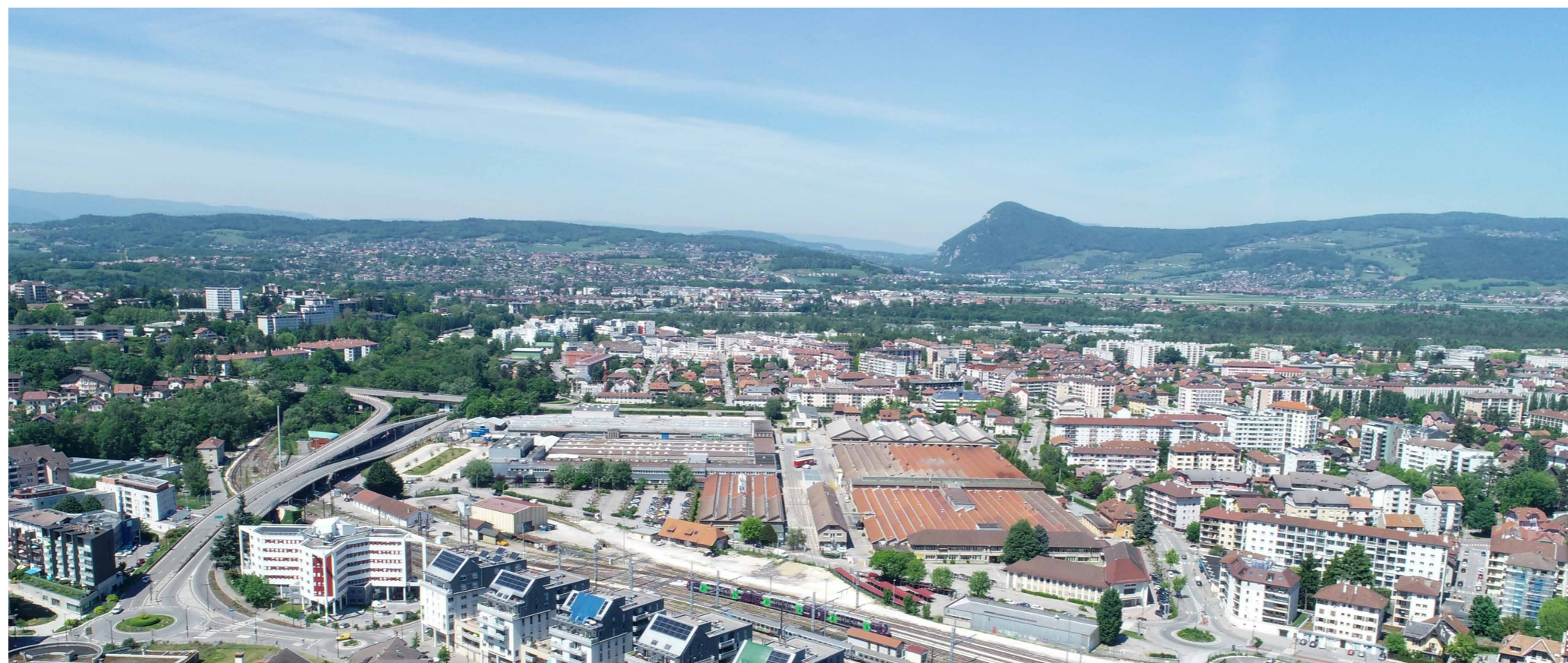
//// **Accompagner le dynamisme de l'agglomération** en reliant efficacement les secteurs d'habitat et d'emplois ;

//// **Faciliter les mobilités** en renforçant le maillage des transports collectifs pour proposer une alternative efficace à la voiture individuelle ;

//// **Atteindre les objectifs ambitieux en matière d'environnement et de climat** en cohérence avec le projet de territoire "Imagine le Grand Anecy", le Pacte pour le Climat et le Plan de Mobilité 2030 ;

//// **Améliorer la qualité urbaine** et l'apaisement des secteurs desservis en préservant leur identité.

En matière d'aménagement, le projet de TCSPi permettra d'apaiser les principaux axes d'accès au centre de l'agglomération en offrant une alternative à la voiture individuelle et en les embellissant (verdissement, traitement paysager de la voirie...). Il transforme certains espaces urbains, en centre-ville comme en périphérie, aujourd'hui fortement marqués par l'usage des véhicules individuels.



/// UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

L'Agglomération du Grand Anecy a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 24 mars 2023 pour l'accompagner dans le processus de concertation autour du projet de Transport Collectif en Site Propre Intégral (TCSPi) dont elle est maître d'ouvrage. Cette saisine, qui porte sur le projet global de TCSPi (axes, branches et modes de transport envisagés) se fonde sur les articles L.121-8 II et R. 121-2 (catégorie 1c) du code de l'Environnement, portant sur la création de lignes ferroviaires d'un coût supérieur à 230 M€.

Suite à l'examen du projet en séance du 5 avril 2023, la **CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable du public** sous l'égide de deux garants, Valérie Dejour et Nicolas Le Méhauté, qui ont reçu une lettre de mission le 20 avril 2023. Un troisième garant, Marc Pascal, a été nommé sur le projet le 6 mars 2024. **Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage (Grand Anecy). Ce dernier soumet à la validation de la CNDP :**

- Les modalités d'information et de participation du public qu'il souhaite mettre en œuvre,
- Le calendrier de déploiement du dispositif global,
- Le dossier de concertation tel qu'il pourrait être mis à disposition du public 15 jours avant le début de la concertation préalable et tout au long de la procédure.

Cette concertation se déroule du 30 avril au 26 juillet 2024.

Un mois après la fin de la concertation, les garants publieront leur bilan de la concertation et mettront en évidence les thèmes et arguments qui ont fait débat, avant de formuler leurs attentes pour la suite du projet.

En réponse, le Grand Anecy devra publier sous 2 mois les enseignements tirés de la concertation. Il annoncera les études et les modalités de la concertation continue.



MA PAROLE A DU POUVOIR

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) : DÉFENDRE LE DROIT À L'INFORMATION ET À LA PARTICIPATION DES CITOYENS

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante créée en 1995. Elle est garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Dès la conception d'un projet et avant la décision finale, la prise en compte du point de vue des citoyens, des usagers, des riverains et du grand public en général, est indispensable pour éclairer le porteur du projet (ici l'Agglomération du Grand Anecy) : une décision partagée est une décision plus légitime.

La CNDP n'est pas là pour "faire accepter" un projet. Elle vise à mettre en évidence les questions que le projet suscite auprès du public, à interroger son opportunité, ses caractéristiques et ses impacts et à éclairer les conditions de réalisation de celui-ci. Pour cela, elle veille, en particulier, à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible et que chacun puisse s'exprimer.

En effet, pour la CNDP la mobilisation de tous les publics est fondamentale. Elle porte ainsi une attention particulière aux publics habituellement les plus éloignés de la participation. Toutes les paroles doivent être entendues avec la même écoute et le même respect.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site de la CNDP : www.debatpublic.fr



QU'EST-CE QU'UN DOSSIER DE CONCERTATION ?

Le dossier de concertation est un élément important du dispositif car il permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments objectifs.

Il présente le projet dans son ensemble et apporte des éclairages sur les études à caractère technique, environnemental et socio-économique en cours. Il aborde l'opportunité du projet et présente plusieurs solutions alternatives, dont l'absence de projet. Il ne s'agit donc pas de la présentation du projet définitif.

Ce dossier est le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut formuler des observations ou propositions. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges durant le temps de la concertation permettant d'aboutir à un projet partagé.



MOT DES GARANTS

Dès qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences sur l'environnement et parce que l'environnement concerne tout citoyen, la loi reconnaît au public le droit d'accéder aux informations et de participer à l'élaboration des décisions.

Ce droit individuel est inscrit dans la Constitution.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en tant qu'autorité indépendante, est chargée de garantir ce droit. Elle agit depuis plus de 25 ans dans le domaine du droit à l'information et à la participation citoyenne.

Nous avons été nommés par la CNDP, suite à la saisine de l'Agglomération du Grand Annecy en avril 2023. Notre mission est de garantir que le processus de concertation préalable soit conduit par l'Agglomération du Grand Annecy dans des conditions adéquates.

Une concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer et de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, plan ou programme, ce avant que la décision finale ne soit prise.

En tant que garants, nous sommes neutres, indépendants, impartiaux, et ne donnerons jamais d'avis sur le fond du projet. Nous représenterons la Commission Nationale du Débat Public et porterons ses valeurs que sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement des avis exprimés.

Nous veillerons au bon déroulement du processus de la concertation, en particulier en étant très attentifs à :

- la qualité des informations diffusées,
- la participation de tous les publics,
- la sincérité et l'adéquation des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées, ainsi qu'à ses réponses aux observations et/ou contributions formulées.

En amont de cette concertation, afin de définir les modalités de celle-ci et de formuler des recommandations quant au contenu de ce dossier de concertation, nous avons réalisé une étude de contexte en rencontrant les différents acteurs locaux permettant l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics.

A l'issue de la concertation, nous rédigerons un bilan qui évaluera le déroulement de la concertation. Il viendra préciser les arguments exprimés et les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées pendant les rencontres, par écrit ou par voie dématérialisée.

Nous souhaitons que cette concertation soit la plus large possible : nous vous invitons donc à y participer, et à vous approprier les différents moyens de connaissance du projet et de participation mis à votre disposition.



Nicolas Le Méhauté

nicolas.le-mehaute@garant-cndp.fr



Valérie Dejour

valerie.dejour@garant-cndp.fr

Marc Pascal

marc.pascal@garant-cndp.fr

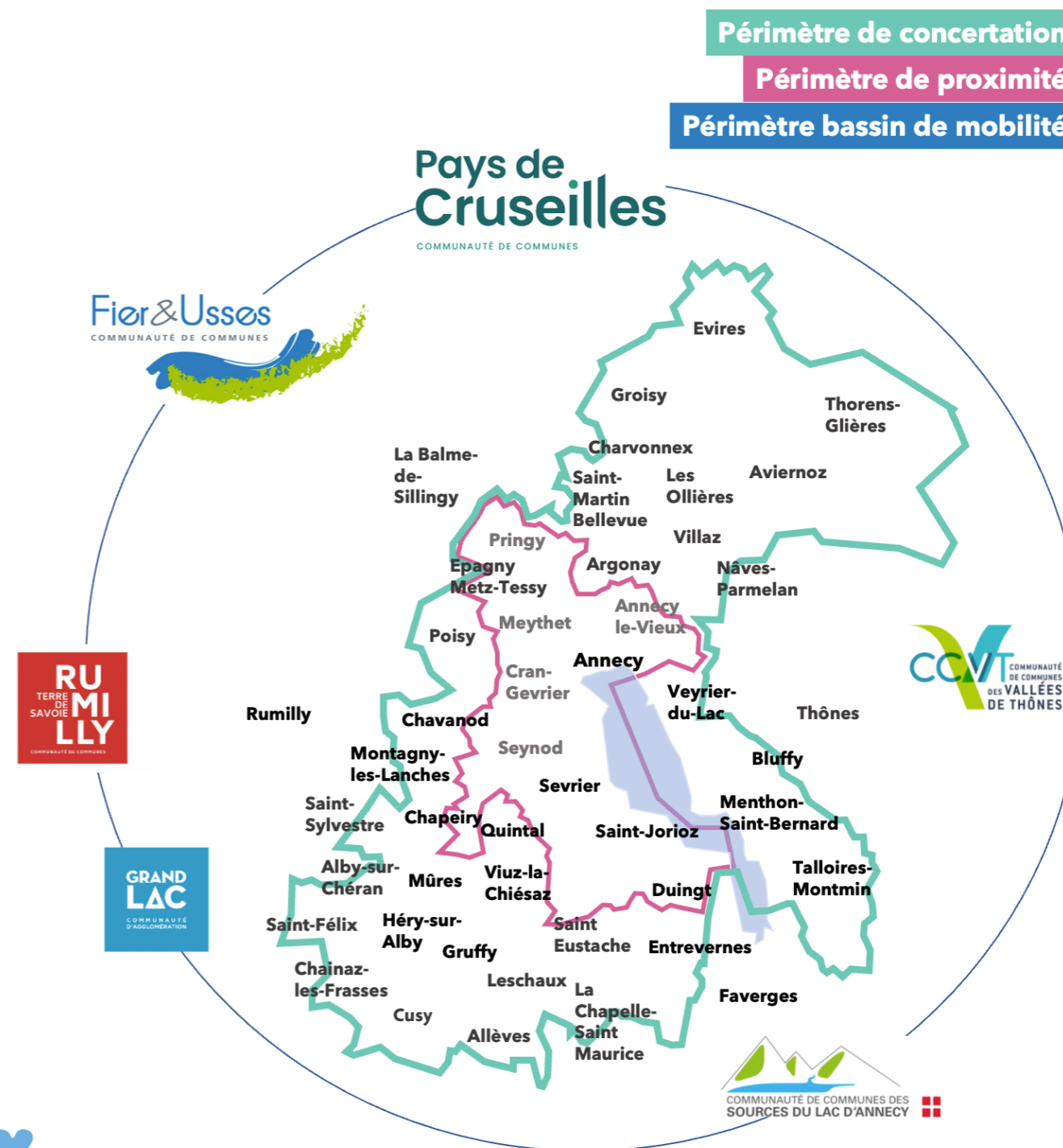
TROIS PÉRIMÈTRES POUR ALLER À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET DES USAGERS

Cette démarche de concertation est menée de façon à susciter une participation **la plus active possible**. À ce titre, la concertation préalable sur le projet de TCSPi s'adresse à l'ensemble des habitants et des personnes qui fréquentent le territoire du Grand Anney. Toute personne se sentant concernée peut donc y participer.

- Les cibles prioritaires sont les résidents du Grand Anney et les personnes qui s'y déplacent régulièrement pour le travail, les loisirs, l'accès aux équipements de service et commerciaux, les acteurs locaux Grands Annéciens (**périmètre de concertation**).
- L'Agglomération du Grand Anney attend des contributions du public sur des thématiques et spécificités très locales pour faire avancer le projet de TCSPi à l'étude. Une partie des modalités de mise en œuvre de la concertation préalable est imaginée pour aller au contact des habitants et acteurs locaux se trouvant en proximité directe des 3 axes retenus, sur les 5 communes traversées par le projet de TCSPi (**périmètre de proximité**).
- Toutefois, l'enjeu du projet dépasse les frontières du Grand Anney. Les besoins de mobilité à destination et en provenance du Grand Anney sont importants et sont intégrés à la réflexion d'ensemble. Aussi, le Grand Anney prévoit une échelle complémentaire de concertation qui englobe les Communautés de Communes et d'agglomération voisines : la Communauté d'Agglomération Grand Lac, les Communautés de Communes des Sources du lac d'Anney, des Vallées de Thônes, du Pays de Cruseilles, Fier et Usses et Rumilly Terre de Savoie (**périmètre bassin de mobilité**).

Le dispositif de rencontres de la concertation préalable s'adapte ainsi à ces périmètres, en proposant un programme varié et adapté et en permettant de multiples échanges, en vue de favoriser une large contribution du public pour enrichir les débats et le projet en lui-même.

Il a également été pensé par branche du projet de TCSPi avec la présentation systématique d'un socle commun du projet, pour faciliter la compréhension globale par tous, et d'un socle spécifique par secteur pour pouvoir comprendre les attentes du public localement.



/// UNE CONCERTATION PRÉALABLE AMBITIEUSE

Durant tout le temps de la concertation, **29 rendez-vous** sont prévus pour vous informer sur le projet, contribuer et donner votre avis. *Les modalités détaillées de ces temps de concertation vous sont présentées pages 105 et 106.*

Le dispositif de concertation a été imaginé pour permettre à chaque public et dans chaque lieu de vie de venir à la rencontre des équipes du projet et des élus, de s'exprimer sur l'opportunité du projet et les thèmes proposés au débat. Ces échanges et contributions viendront nourrir les études et les choix du Grand Anancy.



1 FORUM DES PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ

Un espace de dialogue ciblé avec les élus, les partenaires institutionnels, les associations locales, les acteurs économiques



6 RÉUNIONS PUBLIQUES

Une réunion publique par branche et une au centre-ville d'Anancy



1 CAFÉ DES COMMERÇANTS

Une instance dédiée aux commerçants directement concernés par le projet de TCSPi



6 ATELIERS TERRITORIAUX

Qui questionneront votre expertise d'usage et vos attentes locales



1 CONFÉRENCE ENVIRONNEMENT

Pour enrichir la concertation d'un temps de prise de recul sur le thème de l'environnement



14 RENCONTRES DE PROXIMITÉ

Avec la maison mobile de la concertation (kiosque)



UNE PLATEFORME PARTICIPATIVE

Pour s'informer et contribuer tout au long de la concertation :

jeparticipe.grandannecy.fr



DES REGISTRES EN MAIRIE DISPONIBLES

À Anancy, Duingt, Epagny Metz-Tessy, Saint-Jorioz et Sevrier



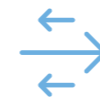
UNE PLATEFORME D'APPEL : Vous avez une question sur le projet

ou la concertation préalable en cours ? Vous pouvez contacter le **04 50 73 13 13** du lundi au vendredi de 8h à 18h.



UNE ADRESSE MAIL DÉDIÉE : tcspi@grandannecy.fr

Plusieurs thématiques générales seront abordées pendant toute la durée de la concertation, notamment :



Le projet, tel que présenté globalement, vous paraît-il répondre aux défis de mobilités d'aujourd'hui et de demain sur le territoire du Grand Anancy ?



Quelles sont selon vous les conditions de réussite de ce projet ?



Quelles sont vos attentes en matière de qualité de service ?



Quelles insertions urbaines et quels aménagements paysagers retenir sur l'ensemble du tracé ?



Comment partager l'espace avec les autres fonctions assurées sur la voirie (trottoirs, bandes cyclables, verdissement, etc.) ?



Comment optimiser l'attractivité et l'accessibilité du projet de TCSPi ?



Quelle offre de service proposer dans les stations et à bord du TCSPi ?



Quelles sont les conditions de réussite de l'intermodalité ?



Quelle articulation du projet de TCSPi avec les territoires voisins ?

Ces questionnements fondamentaux seront proposés au débat lors de chaque rendez-vous, car ils constituent un socle commun à tous les tracés.

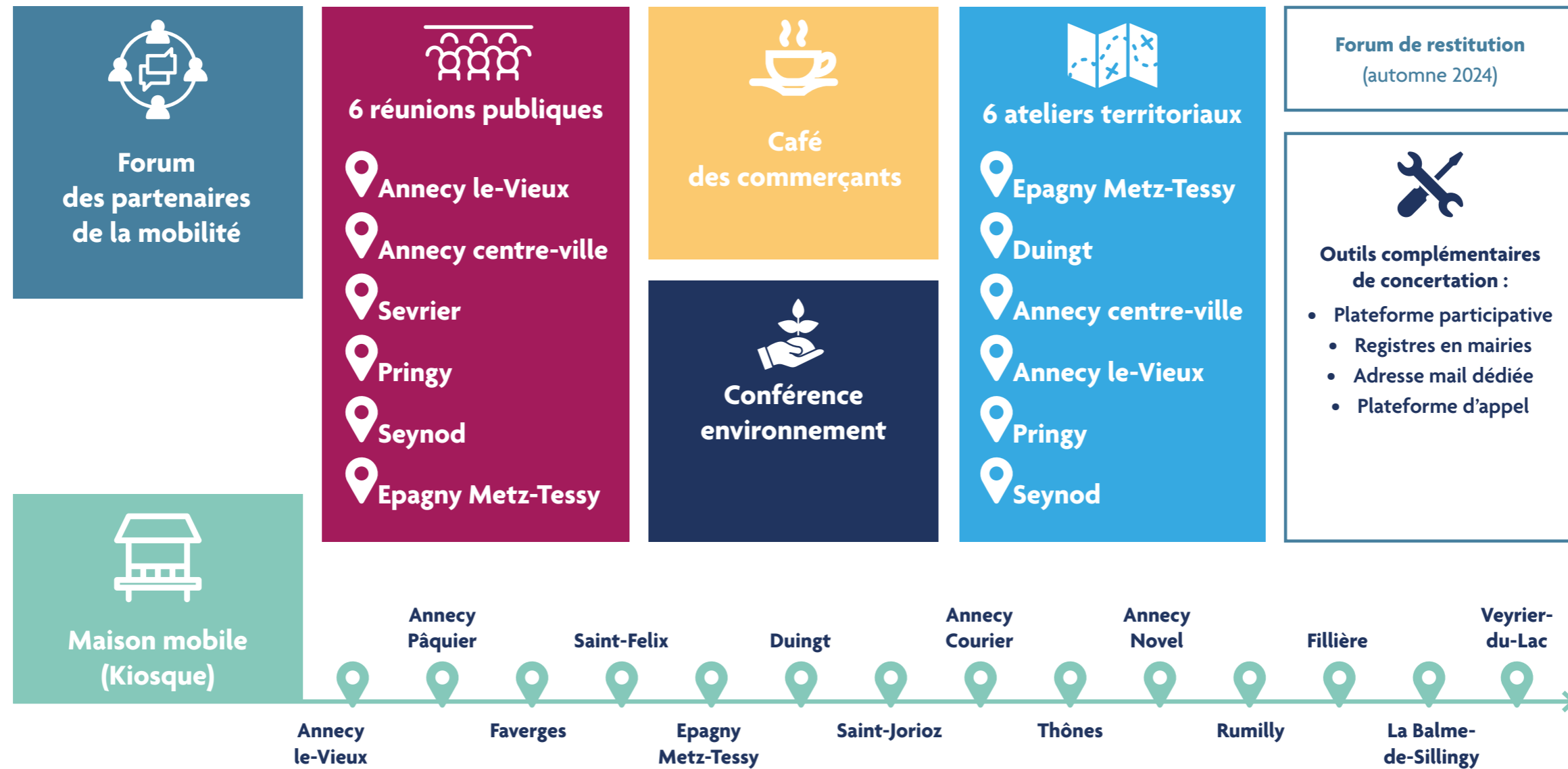
Les études menées sur le projet de TCSPi font également ressortir plusieurs questionnements locaux spécifiquement identifiés par branche, comme par exemple :

//// Sur l'Axe 1 : l'aménagement du Tunnel de la Puya ; l'articulation avec les transports en commun des territoires voisins ; les pôles d'échanges multimodaux.

//// Sur l'Axe 2 : le choix du mode et les tracés à privilégier ; l'accessibilité de l'hôpital.

//// Sur l'Axe 3 : les tracés et terminus à privilégier.

VUE D'ENSEMBLE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION PRÉALABLE



UN PROJET PARTENARIAL

LE GRAND ANNECY, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET



L'Agglomération du Grand Anancy est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), né en 2017 de la fusion de 5 intercommunalités du Bassin annécien. Elle compte 34 communes pour 215 000 habitants sur un territoire de 539 km². **Le Grand Anancy est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire au sens de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).** Il planifie et organise l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité sur son domaine de compétence (le réseau de bus de la SIBRA, les services de vélos Vélonancy, le réseau cyclable, le transport scolaire, les mobilités saisonnières, etc.). **En tant que Maître d'Ouvrage, il pilote, conçoit, coordonne et réalise le projet de TCSPi.** C'est lui qui organise les concertations réglementaires et continues dédiées au projet.

LA GOUVERNANCE DU PROJET

Les études sur le projet de TCSPi sont guidées par un **Comité de Pilotage (COPI)**. Le comité de pilotage veille au bon état d'avancement du projet et structure les décisions stratégiques à prendre en s'appuyant sur l'expertise des équipes techniques de la Direction Mobilité en charge du projet et du prestataire qui l'accompagne. Le COPI assure l'alignement des objectifs à atteindre avec les orientations stratégiques du Grand Anancy. Il partage ses décisions et réunit les différentes instances de concertation et de délibération du Grand Anancy pour prendre les grandes décisions sur le projet de TCSPi. Ce sont les élus communautaires qui prennent les décisions et font vivre les projets de l'agglomération, dont le projet de TCSPi.



LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

- 95 conseillers
- 8 fois par an
- Délibère sur la mise en œuvre des projets



LA CONFÉRENCE DES MAIRES

- 1 Présidente, 34 Maires
- 1 fois par mois
- Échanges et réflexion



LA COMMISSION MOBILITÉ

- 63 élus municipaux et intercommunaux
- 4 fois par an minimum
- Échangent et élaborent des propositions, qui seront ensuite soumises à l'analyse du Bureau communautaire ou au vote du Conseil communautaire.



LE BUREAU

- 1 Présidente, 13 Vice-Présidents et 11 Conseillers Délégués
- 1 fois par semaine
- Gère les affaires courantes de la collectivité

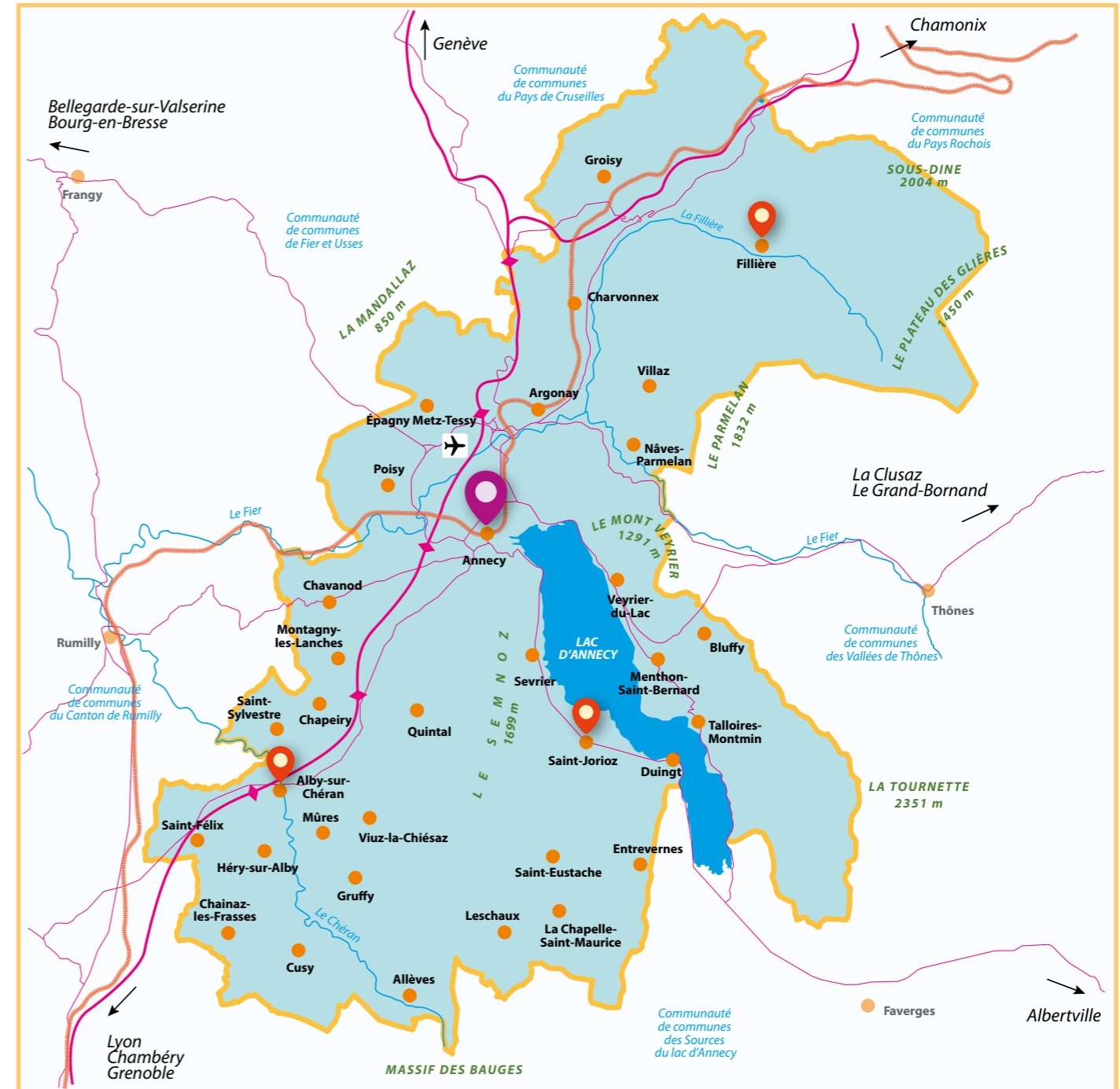


LE PACTE DE GOUVERNANCE

- Approuvé en 2021, il précise :
- Compétence & valeurs de l'Agglo
 - Schéma de gouvernance
 - Instances de décision et de dialogue
 - Partage d'information, modalités de collaboration

LE COMITÉ DE PILOTAGE

- 1 Présidente du Grand Anancy, 5 Vice-Présidents et 1 Conseiller Communautaire (en charge des Mobilités, des Infrastructures de transports, de l'Aménagement, de l'Environnement, des Finances et des Transports scolaires)
- Direction Mobilité (équipes techniques en charge du projet)
- Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)



Carte du Grand Anancy

LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS ET LOCAUX



L'ÉTAT

Est associé régulièrement au suivi de la démarche du projet de TCSPi, en particulier sur des questions très spécifiques de sécurité par exemple, ou dans la perspective de la production de l'ensemble des dossiers règlementaires liés à l'enquête publique.



LE CONSEIL RÉGIONAL AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

La Région est associée au projet de TCSPi à travers des temps d'échanges réguliers. La Région possède la compétence mobilité sur son territoire et elle est l'Autorité Organisatrice des Mobilités sur les territoires voisins de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes et de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy. À ce titre, elle gère, pilote, coordonne et finance les infrastructures et services de mobilité sur ces territoires, en interface avec ceux de l'agglomération du Grand Anney.



LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-SAVOIE

Assure l'aménagement et l'entretien des routes départementales avec pour priorités la sécurité et la fluidification du trafic. Il est associé au projet de TCSPi, en particulier sur les futures interventions liées à la voirie sous sa responsabilité.



LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES VOISINES DU GRAND ANNECY RELIÉES AU PROJET DE TCSPi

La Communauté de Communes des Vallées de Thônes (CCVT), la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy (CCSLA), la Communauté de Communes Fier et Ussès (CCFU). Elles ont été associées en amont de la concertation préalable à travers des rencontres d'information.



Le Grand Anney travaille étroitement avec ces communautés de communes pour déterminer ensemble les bonnes interfaces à mettre en place et créer les conditions d'une mobilité efficace pour leur population. Elle pourra s'exprimer dans le cadre du dispositif de concertation préalable dans lequel elle aura toute sa place.

LES 5 COMMUNES TRAVERSÉES PAR LE TCSPi

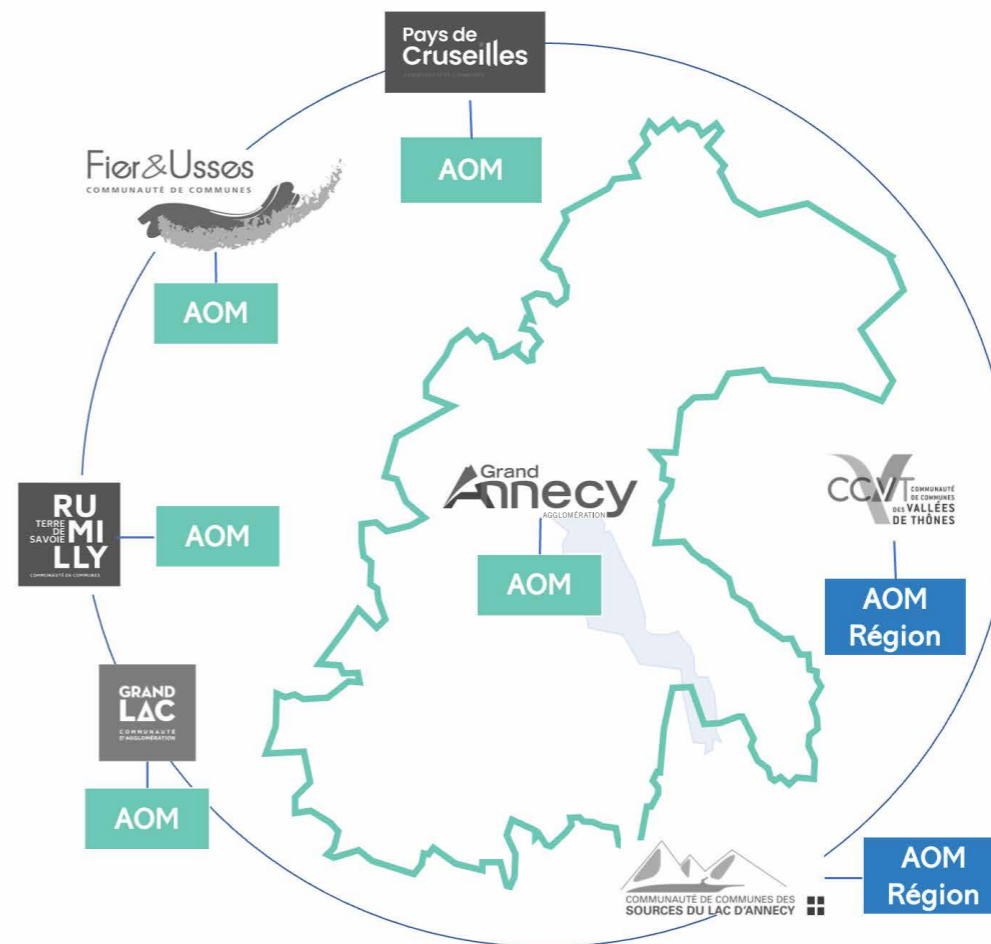
Les communes directement concernées par le projet sont étroitement associées à l'élaboration du projet de TCSPi et à la concertation à travers des dispositifs à leur échelle : **Anney, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz, Duingt**. Elles bénéficieront de dispositifs de concertation spécifique à leur échelle.



FOCUS QU'EST-CE QU'UNE AOM ?

Une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est une entité publique compétente pour l'organisation, la planification et la coordination des mobilités sur son territoire. Son rôle est de définir la politique de mobilité, et de gérer les différents modes de transports et services de mobilité sur son territoire (transports publics, mobilités actives, mobilité solidaire, etc.).

Les autorités compétentes pour organiser la mobilité sont les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, les syndicats mixtes et les Pôles d'équilibre territorial et ruraux. Depuis le 1^{er} juillet 2021⁴, cette compétence peut être exercée par les communautés de communes ou déléguée à la région.



⁴ Article L1231-1 du code des transports modifié par la loi n°2019-1428 (LOM)



LE SILA, SYNDICAT MIXTE DU LAC D'ANNECY

Gère la voie verte de la rive ouest du lac d'Annecy en lien direct avec le projet de TCSPi.

Le Grand Annecy ne saurait traiter du sujet de la mobilité sur son territoire tout seul. Il fait appel à deux instances participatives complémentaires qui sont consultées et associées sur le projet de TCSPi.



L'ESPACE CITOYEN DU GRAND ANNECY

Est le nom du Conseil de Développement du Grand Annecy. C'est une instance de concertation obligatoire composée de plus de 150 habitants issus de tout le territoire de l'agglomération. **L'Espace Citoyen est indépendant du Grand Annecy** et peut se mobiliser de sa propre initiative sur tous les sujets qu'il considère importants et qui entrent dans le champ de compétence de l'agglomération. Les membres apportent des réflexions et des propositions pour que vivent débats et échanges entre citoyens et élus. Ils participent à des groupes de travail sur différentes thématiques et restituent ensuite leurs conclusions à l'agglomération. Ainsi, le Grand Annecy fait évoluer ses politiques publiques au plus près des attentes de ses habitants.

L'Espace Citoyen et les habitants du Grand Annecy ont d'ores et déjà été sollicités pour enrichir la présente concertation préalable à travers un questionnaire qui a reçu pas moins de 630 contributions. Les participants ont pu transmettre des sujets et questionnements qu'ils aimeraient voir apparaître dans la concertation et que le Grand Annecy intègre autant que possible. L'Espace Citoyen peut également accompagner le Grand Annecy pour inciter le public à participer aux temps de la concertation



LE COMITÉ DES PARTENAIRES

Est une structure instaurée au Grand Annecy à la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui a pour rôle de faciliter le dialogue entre l'autorité organisatrice des mobilités (le Grand Annecy) et ses partenaires.

Il est composé de trois collèges :

- > Associations d'usagers et citoyens (Espace Citoyen, associations d'usagers des transports, environnementales, de commerçants, de personnes en situation de handicap, etc.)
- > Acteurs économiques et enseignement supérieur (grandes entreprises, représentants du monde économique, acteurs socio-professionnels et de tourisme, etc.).
- > Partenaires institutionnels et territoires voisins (Etat, Département, Région, Communautés de Communes, opérateurs de mobilité, acteurs locaux, Personnes Publiques Associées).

LES OPÉRATEURS DE TRANSPORTS

La Sibra (Société Intercommunale des Bus de la Région d'Annecy), est l'opérateur principal des transports sur le territoire du Grand Annecy. C'est une Société Publique Locale (SPL) qui commercialise et exploite le service historique de transport en bus sur les communes du Grand Annecy et pour son compte, dans le cadre d'un marché public. Placée sous l'autorité du Grand Annecy, la Sibra est associée aux réflexions sur le projet de TCSPi et ses impacts sur le réseau de bus.

Le Grand Annecy travaille également en partenariat avec des **opérateurs locaux et nationaux**, en particulier sur les questions de transport à la demande et pour les transports scolaires (Kéolis, Transdev, Cars Philibert, Voyages Loyet, Autocars Pays de Savoie, Francony, SABA, Voyages Grillet, Albanais Voyages).

En complément des dispositifs de gouvernance mis en place, le Grand Annecy a souhaité mobiliser largement les partenaires du projet à travers une série de rencontres individuelles en amont de la concertation visant à informer sur l'avancement des études du TCSPi, et annoncer la tenue d'une concertation préalable d'envergure. Ont été rencontrés à cette occasion :

- Les techniciens du Grand Annecy des différentes directions
- Les élus et techniciens des communes du Grand Annecy accueillant le projet de TCSPi
- Les élus et techniciens des communautés de communes voisines, de l'Etat (via la Direction Départementale des Territoires), de la Région et du Département
- Le Centre Hospitalier Annecy Genevois
- Le campus universitaire
- L'association Grenelle de l'Environnement
- Le Comité des Partenaires
- Le centre commercial La Galerie - Val Semnoz

L'ensemble de ces partenaires seront conviés par le Grand Annecy à participer à la concertation, à relayer l'information auprès de leurs publics et à poursuivre les échanges tout au long du projet.





**III. UN PROJET
QUI A UNE HISTOIRE**



III. UN PROJET QUI A UNE HISTOIRE

L'Agglomération du Grand Anney connaît depuis plusieurs décennies une croissance de population forte du fait de son attractivité et de son dynamisme économique.

Cette croissance démographique et le coût de la vie élevé sur le secteur, associés à un attrait touristique important, se sont accompagnés d'une croissance exponentielle du nombre de déplacements routiers.

La géographie particulière du secteur (lac et montagnes) induit des problématiques de congestions et de pollutions sur le territoire du Grand Anney.

Les politiques publiques ont cherché à apporter des solutions à ces problèmes, dans un environnement qualitatif dont la préservation est un enjeu majeur.

/// LE PROJET DE LIAISONS OUEST DU LAC D'ANNEY (LOLA)

En 2016, le Département de la Haute-Savoie et le Grand Anney ont signé une convention portant sur des opérations routières, dont le projet « Liaisons Ouest du lac d'Anney » (LOLA), qui avait notamment pour ambition de :

- **Fluidifier** le trafic sur la rive ouest, plus largement d'apaiser les deux rives, et de faire face à l'accroissement de population ;
- **Boucler** le contournement d'Anney ;
- **Développer** les transports en commun en créant un BHNS aux temps de parcours fiables ;
- **Répondre** aux préoccupations environnementales et contribuer au développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Le projet se composait de trois parties indissociables :

- **Des aménagements de la RD 1508** en rive ouest du lac et la création de parcs relais, pour permettre la mise en place d'un BHNS entre Anney et Faverges ;
- **Un tunnel routier monotube** sous le massif du Semnoz, entre Anney (ancienne carrière de Vovray) et Sevrier (ancien hôtel Riant-Port), de près de 3 km de long et d'une capacité maximale de 1000 véhicules / heure ;
- **La création d'une nouvelle voirie urbaine (NVU)** entre le carrefour de la Croisée et l'entrée nord du tunnel à Vovray.

Une concertation publique s'est tenue sous l'égide de la Commission Nationale du débat public (CNDP) du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019, en parallèle de la concertation sur le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Anney. Elle a généré une forte mobilisation et un nombre élevé de contributions.

Les maîtres d'ouvrage ont souhaité appliquer les recommandations de la garante, notamment en approfondissant les études de trafic pour prendre en compte les variations touristiques, les flux de transit et les inductions de trafic (volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport).

Sur ce dernier point, **la concertation a mis en lumière les effets induits de tels aménagements routiers** (les études menées prévoyaient une augmentation du trafic routier de 36% entre Sevrier et Saint-Jorioz et de 44% entre Saint-Jorioz et Doussard) **et le fait qu'ils n'étaient pas conformes aux efforts à mener pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.**

Constatant que le projet du tunnel ne répondait pas aux attentes des habitants, **les élus du Grand Anney ont souhaité abandonner le volet routier du projet LOLA en 2020.**

Néanmoins, **cette concertation a confirmé le besoin d'un plan de déplacement multimodal cohérent, permettant l'essor d'une offre de transport collectif performante**, un usage plus raisonné de la voiture particulière et des solutions de mobilité douce, avec en toile de fond l'objectif d'apaisement du territoire par le développement d'une mobilité décarbonée.

/// LA CONFIRMATION DES GRANDS AXES ET LE CHOIX D'UN PROJET DE TCSPi

Trois nouvelles études d'opportunité, pré-opérationnelles, ont été engagées en vue de la restructuration du système de transports collectifs : une portant sur le réseau menée par le bureau d'études SYSTRA, une autre en complément menée par le bureau d'études TTK et une troisième du cabinet KLOPFER pour préciser les modalités financières de réalisation du projet.

Les résultats des études, enrichies par de nombreuses réunions de travail et d'échange avec les élus et les associations d'usagers, sont les suivants :

> 5 branches du futur réseau de transport structuré depuis la gare d'Anney sont identifiées sur la base des flux de déplacements majeurs :

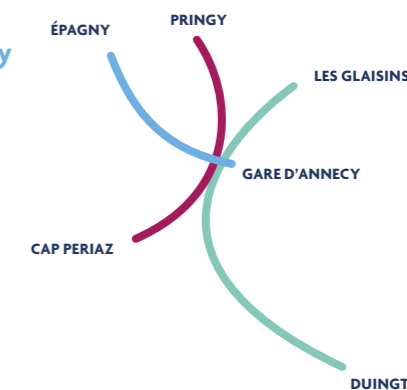
///// Epagny : Gare d'Anney <> Centre Commercial Grand Epagny

///// Pringy : Gare d'Anney <> Gare de Pringy

///// Anney-le-Vieux : Gare d'Anney <> Parc des Glaisins

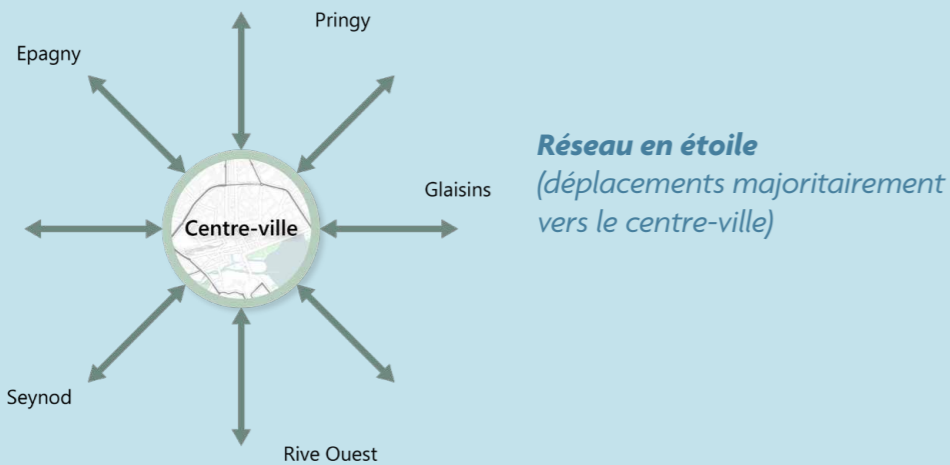
///// Rive Ouest du Lac : Gare d'Anney <> Duingt

///// Seynod : Gare d'Anney <> Cap Périaz



**Pourquoi un tracé “en étoile” plutôt qu’une rocade ?
Comment le projet de TCSPi va-t-il transformer l’offre de transport actuelle ?**

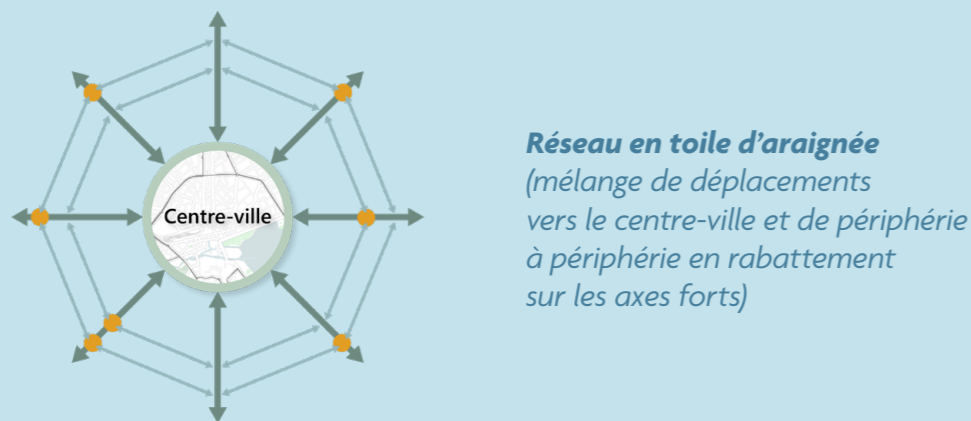
L’analyse des données de l’Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en 2017 montre que les principaux enjeux en matière de mobilité se situent sur les axes en direction de la ville centre d’Annecy, et en particulier le centre-ville d’Annecy, axes qui sont visés par le projet. Par effet de volume, le potentiel de “report modal”, c’est-à-dire de report des usagers de la voiture vers le transport collectif, y est le plus fort. Ce sont les axes les plus engorgés sur lesquels les urgences sont les plus fortes.



Toutefois, la création du TCSPi en étoile s’accompagnera d’une restructuration du réseau de bus connexe en « toile d’araignée » qui permettra :

- D’emprunter des lignes de bus circulaires sans nécessité de passer par le centre-ville,
- D’organiser au mieux la desserte des secteurs non directement desservis par le TCSPi par des lignes de bus dites “en rabattement”, c’est-à-dire qui desservent une station du TCSPi.

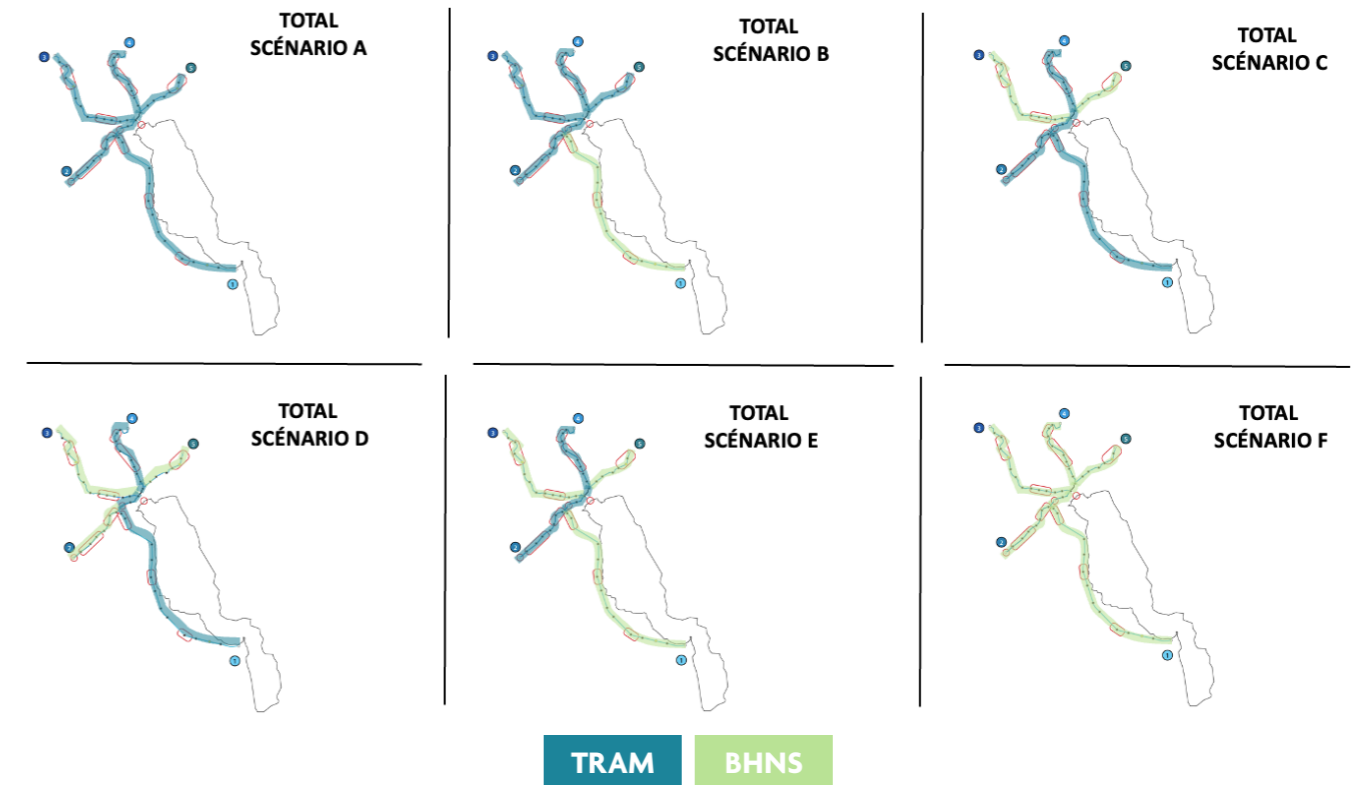
Cela permettra d’assurer l’irrigation de l’ensemble du territoire par un réseau de transports collectifs cohérent et articulé entre bus et TCSPi.



Une nouvelle phase de la restructuration du réseau de bus sera lancée une fois le projet de TCSPi précisé. Il pourra être imaginé, plus tard, de renforcer le TCSPi projeté par de nouvelles lignes de TCSPi si les besoins le justifient.

> **2 modes de transport collectif sont adaptés** : au regard des flux de déplacements analysés, le bus à haut niveau de service (BHNS) d’une manière générale, et le tramway sur certaines branches (au-delà de 35000 voyageurs/jour selon les données des études précédentes), sont adaptés pour répondre aux besoins de mobilités du territoire ; ces deux modes doivent fonctionner avec des énergies non fossiles (électricité, hydrogène, BioGNV) pour s’inscrire dans les objectifs de réduction des gaz à effet de serre précisés par le Plan Climat Air Energie du Territoire ;

> **6 scénarios de réalisation sont proposés** : réalisation des 5 branches en tramway (scénario A) ou en BHNS (scénario F), solutions mixtes tramway / BHNS (scénarios B, C, D, E) ;



> Une enveloppe de 300 M€ affectée au projet de TCSP sur le mandat 2020 - 2026 pour réaliser le premier axe, dont 15 M€ affectés aux pôles d’échanges multimodaux (PEM).

Lors d’une séance privée du Conseil réunissant l’ensemble des conseillers communautaires le 21 octobre 2021, deux scénarios ont été préconisés :

- Scénario E : BHNS sur les branches Epagny, Glaisins et Rive Ouest, tram sur les branches de Seynod et Pringy ;
- Scénario F : BHNS sur toutes les branches.

Le coût complet d’investissement estimé à l’époque, respectivement de 735 M€ et 556 M€, intègre le site de maintenance et de remisage (SMR), le matériel roulant et d’autres équipements.

Après consultation des élus communautaires et des réunions dans les conseils municipaux, **deux réunions publiques se sont déroulées les 2 et 16 novembre 2021** afin de partager les conclusions des études auprès des citoyens et répondre à leurs interrogations sur la poursuite du projet.

Avec l'appui des études techniques, des réunions de travail des élus communautaires et réunions publiques d'échanges avec les associations et les habitants, un consensus a émergé pour engager un projet ambitieux de développement de transports collectifs qui permette de répondre à la mobilité des habitants du Grand Annecy. **L'ensemble des acteurs ont ainsi partagé la nécessité d'investir dans un transport public performant libéré des contraintes de la circulation routière, donc en site propre intégral sur l'ensemble des branches, permettant d'offrir une qualité de service optimale (ponctualité, fréquence, amplitude, confort).**

Le Conseil Communautaire du Grand Annecy a ainsi validé le 27 janvier 2022 le principe de réalisation des 5 branches du futur réseau de transport collectif en site propre intégral mais aussi les étapes à venir :

- Le choix de réaliser en premier et en mode BHNS l'axe Rive Ouest - Les Glaisins ;
- Le lancement des études préliminaires sur le mode BHNS sur l'ensemble des branches, mais également sur le mode tramway pour les branches Seynod et Pringy, ainsi que sur la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée jusqu'au site de Vovray ;
- La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour l'organisation de la concertation réglementaire ;
- Un engagement de 300 millions d'euros pour démarrer les études et travaux sur le mandat 2020-2026.

Le 14 avril 2023, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a rendu un avis favorable à la tenue d'une concertation préalable sous l'égide de garants pour le projet de TCSPi du Grand Annecy.

Pourquoi démarrer par l'axe Duingt – Les Glaisins (axe 1) ?

Les atouts de l'axe 1 sont nombreux.

Il dessert plusieurs secteurs stratégiques du Grand Annecy, permettant de répondre en priorité aux besoins des étudiants et des actifs :

- Parc d'activités des Glaisins (environ 370 entreprises et 4500 emplois) ;
- Campus de l'Université Savoie Mont Blanc (5 000 étudiants et enseignants, plus de 10 000 à terme) et de l'UCLY (400 étudiants, 1000 à terme), IPAC (1100 étudiants) et établissement Saint Michel (+ de 2000 élèves) ;
- Centre-ville d'Annecy, en particulier les rues commerçantes de l'hypercentre et le quartier du centre commercial des Nouvelles Galeries (quartier du Parmelan) ;
- Rive ouest du lac : confrontée à la saturation quotidienne de la RD 1508 (notamment du fait de la configuration des voies aux passages les plus contraints, à la Puya et au rond-point des Marquisats et de l'absence d'alternative routière), qui entraîne du report de trafic sur la rive est du lac (RD909a) et affecte l'offre de transport collectif (en l'absence de site propre), cette partie du territoire attend depuis plusieurs décennies une amélioration significative de ses conditions de mobilité, dont l'impact s'étendra aux autres secteurs de l'agglomération, même au-delà.

En tout état de cause, le projet de TCSPi est un projet global qui est étudié sur toutes ses branches en parallèle pour permettre la mise en service dans les meilleurs délais des 3 axes.



Le dialogue est lancé avec la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy et la Région, son autorité organisatrice des mobilités (AOM), pour définir la meilleure réponse d'offre de transport collectif en articulation avec le projet de TCSPi du Grand Annecy.

LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ÉCARTÉS

NAVETTES LACUSTRES

La création d'un service public de transport lacustre fonctionnant toute l'année et desservant tout ou partie des communes riveraines du lac est, à ce stade, écartée pour les motifs suivants :

- Les bateaux, notamment ceux ayant un faible impact environnemental (émission de polluants, nuisances sonores, etc.), manquent de performance (vitesse, capacité d'emport, autonomie), malgré un coût d'achat et de fonctionnement souvent bien supérieur à un véhicule terrestre ;
- Le lac est un espace remarquable, fragile (ex : roselières) et constitue une ressource précieuse pour le territoire ;
- La réglementation est contraignante (ex : navigation interdite dans la bande de rive des 100 m, sauf manœuvres d'accostage limitées à 5 km/h) ;
- Le niveau du lac peut baisser sensiblement, ce qui peut empêcher l'accès aux rives, même avec des bateaux à tirant d'eau (distance entre la flottaison et le point bas de la coque) limité ;
- La rupture de charge est quasi inévitable, les embarcadères étant généralement éloignés du point d'origine et/ou de destination souhaité. Des connexions avec le réseau de transport collectif terrestre seraient à créer ;
- Le temps de parcours, compte tenu de certains éléments qui précèdent, n'est pas suffisamment attractif pour un usage régulier.

TRANSPORT PAR CÂBLE

La création d'un transport par câble de type télécabine a été déjà évoquée par certains acteurs du territoire. Ce mode présente de nombreux avantages (faible emprise au sol, facilité d'implantation, capacité de franchissement, fiabilité du service, fréquence élevée, réversibilité, etc.), mais également des inconvénients qui peuvent être considérés comme notables (ex : intrusion visuelle) voire rédhibitoires (impact visuel des infrastructures : câbles, pylônes, stations, etc.).









IV. BHNS ET TRAMWAY, DEUX MODES ÉTUDIÉS POUR un aménagement URBAIN ATTRACTIF

IV. BHNS ET TRAMWAY, DEUX MODES ÉTUDIÉS POUR UN AMÉNAGEMENT URBAIN ATTRACTIF

En matière de mode de transport collectif en site propre, le Grand Annecy a étudié et comparé les solutions BHNS et tramway pour l'axe 2, Seynod-Pringy. Ces solutions, même si elles intègrent chacune la capacité à faire du « site propre », présentent des différences qu'il s'agit de comparer pour aboutir à un choix éclairé.

Comparer les deux modes de transport est complexe d'autant qu'il existe une grande variabilité sur la nature même de ce qu'on appelle tramway et BHNS (site propre intégral ou non, qualité de l'aménagement urbain réalisé, complexité technique de chaque projet, nature du matériel roulant, etc.).

/// QU'EST-CE QU'UN BHNS ?

Une ligne de **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** est une ligne de bus roulant sur pneus qui offre une qualité de service supérieure par rapport aux lignes de bus traditionnelles. Cela est rendu possible grâce à des caractéristiques telles que des voies réservées, des priorités aux carrefours, la modernité du matériel roulant et en fonction de l'ambition retenue, par son impact positif sur l'aménagement urbain (engazonnement partiel de la plateforme, plantations aux abords du site propre, augmentation des largeurs de trottoir, etc.). Il peut être alimenté par l'électricité (le cas échéant via l'hydrogène) ou un carburant (ex : [GNV](#)).

Le haut niveau de service se traduit également par une facilitation d'accès au transport collectif à travers le développement de la Mobilité comme service : plus communément appelé MaaS (Mobility as a Service), ce panel de services offre une expérience voyageur apaisée en permettant à ses utilisateurs d'obtenir des informations en temps réel, de planifier, de réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.



BHNS de Béthune



BHNS de Nantes



BHNS d'Amiens



BHNS de Bayonne

/// QU'EST-CE QU'UN TRAMWAY ?

Un tramway est un mode de transport en commun qui circule sur des voies ferrées généralement implantées en site propre, c'est-à-dire sur des voies qui lui sont réservées. Il se compose de rames qui sont alimentées par l'électricité, souvent via des lignes aériennes de contact. Comme pour le BHNS, il bénéficie de priorités aux carrefours à feu, ce qui lui assure un bon niveau de performance en matière de vitesse et une fréquence de service régulière. Le tramway est généralement plus long qu'un bus, sa capacité de transport de voyageurs est donc supérieure.

En fonction de l'ambition retenue, il peut également présenter un impact positif sur l'aménagement urbain (engazonnement de la plateforme, plantations aux abords du site propre, augmentation des largeurs de trottoir, etc.).

Comme pour le BHNS, les usagers peuvent obtenir des informations en temps réel, planifier, réserver et payer un trajet intermodal sur une même plateforme numérique.



Tramway de Montpellier



Tramway de Nantes Métropole



Tramway de Marseille



Tramway de Brest



COMPARAISON DES DEUX MODES

	Durée de vie du matériel roulant	Durée de vie de la plateforme	Coût des projets	Coût d'un véhicule	Coût d'exploitation ⁵ au km roulé	Fréquentation adaptée par jour d'une ligne ^{6/7}	Capacité du matériel roulant
BHNS	Supérieure à 12 ans	Supérieure à 15 ans (chaussée souple) ou à 30 ans (chaussée type béton) moyennant un surcoût	16 M€/km	0,5 à 1,5 M€	3,5 à 5 €/km roulé	De 5 000 à 45 000 voyageurs	De 70 à 150 voyageurs
Tramway	Supérieure à 30 ans	Supérieure à 30 ans (chaussée type béton)	26 M€/km	2 à 5 M€	6 à 10€/km roulé	De 20 000 à 115 000 voyageurs	De 150 à 300 voyageurs
Projet de TCSPi					De l'ordre de 4,5 €/km pour le BHNS et de 9 €/km pour le tramway	<ul style="list-style-type: none"> De 15 000 à 17000 pour l'axe 1 De 25 000 à 27 000 pour l'axe 2 De 8000 à 9000 pour l'axe 3 	

	Contraintes techniques	Emprises au sol de la plateforme et des aménagements annexes	Site de maintenance et remisage (SMR)	Niveau de service et confort voyageurs	Impacts visuels et sonores	Sécurité (réglementation)	Evolutivité
BHNS	<ul style="list-style-type: none"> Dévoisement au cas par cas des réseaux enterrés. Accepte une pente maximale de 10% Renforcement des ouvrages pas nécessaire. En cas de bus électriques (préconisation du Grand Anncy à ce stade), plusieurs méthodes de recharge pourraient être réalisées avec la nécessité de déployer des infrastructures différentes : <ul style="list-style-type: none"> Recharge au site de maintenance et remisage (SMR) à la fin de la journée Recharge aux terminus Recharge sur certains arrêts Plateforme compatible avec des aménagements cyclables. Aires de retournement nécessaires au terminus. Plateforme permettant une circulation des services de secours. 	<ul style="list-style-type: none"> Emprise au sol de la plateforme plus importante pour le site propre mais potentiellement moins importante pour les aménagements cyclables en fonction de l'ambition retenue. Aires de retournement moins consommatrices de surface car les rayons de girations d'un bus sont inférieurs à ceux d'un tram. 	<ul style="list-style-type: none"> La surface requise dépend principalement du nombre et du type de matériel retenus. Un SMR avec plusieurs étages pourrait être envisagé afin de minimiser la surface au sol requise. 	<ul style="list-style-type: none"> La conduite peut potentiellement s'avérer moins souple. 	<ul style="list-style-type: none"> Engazonnement possible d'une partie de la plateforme. 	<ul style="list-style-type: none"> Le BHNS dépend du code de la route, mais peut bénéficier de priorités aux intersections. 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de préfigurer une partie des aménagements de manière à faire circuler d'abord un BHNS puis un tramway (dévoisement des réseaux, prédimensionnement des stations...). Toutefois, le dévoisement des réseaux impliquerait une interruption du service le temps des travaux. Au passage du BHNS au tramway, un nouveau site de maintenance et de remisage (SMR) doit être construit car un SMR tramway est très différent d'un SMR bus.
Tramway	<ul style="list-style-type: none"> Dévoisement systématique des réseaux enterrés. Accepte une pente maximale de 8%. Renforcement, voire démolition et reconstruction, potentiellement nécessaire des ouvrages d'art selon les études de portance réalisées ultérieurement. Infrastructure électrique à déployer tout au long de la ligne pour l'alimentation du tramway. Plateforme d'un tramway non compatible avec des aménagements cyclables, notamment en cas de végétalisation. Zones de manœuvre spécifiques nécessaires pour gérer les retournements de rames de tramways en terminus ou en ligne. Passage des services de secours complexe si la plateforme retenue est engazonnée. 	<ul style="list-style-type: none"> Emprise au sol de la plateforme moins importante pour le site propre mais nécessité de réaliser aménagements cyclables en dehors de la plateforme. Aires de retournement plus consommatrices de surface car les rayons de girations d'un tram sont supérieurs à ceux d'un bus. 	<ul style="list-style-type: none"> La surface requise dépend principalement du nombre et du type de matériel retenus. SMR consommant plus de surface car la solution à plusieurs étages n'est pas envisageable, plus contraignant en termes d'emplacement car il doit être relativement proche de la ligne, et plus complexe (voies ferrées, voies avec fosses de maintenance et passerelle, équipements spécifiques en termes d'outillage). 	<ul style="list-style-type: none"> Les tramways circulent sur des voies avec des rails fixés au sol, ce qui permet a priori une conduite plus stable. 	<ul style="list-style-type: none"> Engazonnement possible de la totalité de la largeur de la plateforme. L'impact visuel de l'infrastructure aérienne (notamment caténaire) est important. L'alimentation par le sol permet de s'affranchir de ce problème, moyennant un surcoût significatif et une fiabilité plus réduite principalement à cause des aléas climatiques. Des grincements et crissements en courbe en lien avec le contact entre les roues du tram et le rail (nécessité d'entretien constant pour être contenu). 	<ul style="list-style-type: none"> Le tramway est plus encadré, pour limiter l'accidentologie potentielle : il dépend du code des transports et du décret relatif à la sécurité des transports publics guidés fixant les règles de sécurité en matière de conception, de réalisation et d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements complets dès le départ, seule la taille du tramway peut varier.
Projet de TCSPi		<ul style="list-style-type: none"> Compte tenu de l'ambition du Grand Anncy en termes d'aménagement urbains et connexes (dont cyclables), l'emprise sera équivalente pour les deux modes. 	<ul style="list-style-type: none"> Un SMR pour les deux modes BHNS/ tramway a besoin d'une emprise foncière nettement supérieure car chaque mode a besoin d'une infrastructure différente. 	<ul style="list-style-type: none"> Une fréquence et une amplitude horaire importantes. Des temps de trajet garantis par des voies réservées et une priorité donnée aux carrefours par les feux tricolores. Des aménagements et des véhicules totalement accessibles aux PMR. Des stations à tous les arrêts proposant des services (distributeurs de titres, information sur les prochains passages...). 			

Tableau de comparaison BHNS et tramway établi pour des TCSP réalisés en milieu urbain avec des aménagements comparables (source : Egis)

⁵ Référentiel pour le choix des systèmes de transports collectifs à haut niveau de service, CEREMA, décembre 2018

⁶ Panorama BHNS mars 2023, CEREMA.

⁷ Retour d'expérience des choix entre tramway & BHNS dans les agglomérations françaises, Mathias Cureau, Étienne Trubert, Dans Transports urbains 2017/2 (N° 131), pages 3 à 7

Un tramway présente généralement une **durée de vie** plus importante que le BHNS, mais il est plus complexe à réaliser en matière technique et son coût est deux fois supérieur à celui du BHNS.

Il requiert le **dévoisement** systématique des **réseaux enterrés**, impactant les coûts et les délais du projet. Des études spécifiques doivent être menées ultérieurement afin de détailler précisément les réseaux potentiellement impactés. À ce stade des études, une enveloppe de 6 millions d'euros est à prévoir pour le dévoisement des réseaux.

Un projet de BHNS est plus rapide à réaliser car il ne nécessite pas le dévoisement systématique des réseaux souterrains ni la réalisation d'infrastructures annexes (caténaires, rails, etc.).

Dans le cas d'un aménagement en site propre, le **niveau de service** et la **vitesse commerciale** de ces deux modes sont similaires. En effet, à partir du moment où un mode de transport structurant dispose d'un site réservé, hors circulation routière, sa vitesse commerciale et sa régularité sont assurées sachant que ces deux modes présentent des performances de conduite similaires. Leurs impacts sur la qualité des aménagements sont également similaires, surtout avec les nouveaux types d'aménagement (engazonnement possible de la plateforme pour les deux modes) qui rapprochent de plus en plus BHNS et tramway dans l'image qu'ils donnent à leur environnement.

Un tramway présente généralement une **capacité** de transport supérieure (de 150 à 300 places selon le matériel roulant choisi), il est donc adapté à des axes présentant une forte fréquentation (entre 20 000 et 115 000 voyageurs par jour) ; le BHNS est moins capacitaire (de 70 à 150 places selon la longueur du véhicule), ce qui le rend adapté à des axes de fréquentation moindre que ceux desservis par du tramway (entre 5000 et 45 000 voyageurs par jour).

Les référentiels de **coûts** sont variables, mais ils permettent de donner des bases de réflexion.

Il faut noter que le tramway impacte plus fortement que le BHNS les **ouvrages d'art** (pont, viaduc) qu'il franchit du fait du poids plus important du matériel roulant et du poids des rails encastrés dans la plateforme. Selon les cas, un renforcement peut être proposé, mais il est parfois indispensable de reconstruire l'ouvrage.

Huit ouvrages d'art ont été identifiés comme potentiellement impactés sur tout le linéaire de l'axe 2 : pont sur l'avenue d'Aix-les-Bains en fonction de la variante retenue (avenue des Regains), passage sur le Thiou (Pont Neuf), tunnel Courier à deux endroits (avenue de Brogny et rue Carnot), passage sur la rocade, viaduc des Illettes (passage sur le Fier), passage sur la bretelle de la RD1201, passage sur la section courante de la RD1201, passage Pré-Billy.


Cela pourrait avoir un impact sur les coûts et sur les délais du projet. Des études spécifiques doivent être menées ouvrage par ouvrage pour s'assurer de leur portance. Pour ceux dont l'étude montre déjà qu'ils ne peuvent supporter le tramway, les solutions à envisager doivent être approfondies et budgétées. À ce stade des études, une enveloppe de 6 millions d'euros est à prévoir pour les ouvrages si l'axe 2 est en tramway, en intégrant comme hypothèses 2 nouveaux ouvrages et 2 ouvrages à renforcer.

Pour le mode BHNS, un **site de maintenance et de remisage (SMR)** avec plusieurs étages pourrait être envisagé afin de minimiser la surface au sol requise. Quant au mode tramway, il est plus consommateur de surface car la solution à plusieurs étages n'est pas envisageable, et plus contraignant en termes d'emplacement car le SMR doit être relativement proche de la ligne et accessible par rails.

Le site de maintenance et de remisage (SMR) pour le tramway est également plus coûteux qu'un site de maintenance et de remisage pour le bus, du fait de la présence d'équipements spécifiques de type voie sur fosse pour l'entretien des rames, ou voie avec passerelle pour l'entretien du toit des rames. L'outillage est plus complexe. À ce stade des études, 4 millions d'euros seraient à prévoir si l'axe 2 est en BHNS et 9 millions d'euros si l'axe 2 est en tramway

Des **zones de manœuvre** spécifiques sont également nécessaires pour gérer les retournements de rames de tramways en terminus ou en ligne, voire pour accéder au futur SMR.

Le tramway est plus encadré sur le plan de la **réglementation** en termes de sécurité, pour limiter l'accidentologie potentielle. La réglementation s'appliquant est ainsi définie dans le code des transports et par décret relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG). Ce texte fixe les règles de sécurité en matière de conception, de réalisation et d'exploitation applicables aux systèmes de transport public guidés, règles qui nécessitent des instructions de dossiers spécifiques (dossiers de sécurité) et l'intervention d'organismes spécialisés tels que les **OQA** (organismes qualifiés agréés) et le **STRMTG** (Service technique des remontées mécaniques et des transports), et de l'Etat. Le BHNS dépend lui du code de la route mais peut bénéficier de priorités aux intersections.



Les élus ont ainsi fait le choix de privilégier le Bus à Haut Niveau de Service pour les axes 1 et 3, jugeant la solution adaptée à la fréquentation à la mise en service et sachant qu'il possède encore une capacité d'évolution pour transporter plus de monde bien au-delà, par exemple en augmentant la fréquence et/ou la longueur du matériel roulant.

LE CHOIX DU MODE

Le choix du mode pour le projet de TCSPi est basé sur de nombreuses analyses et a donné lieu à de nombreux échanges au sein du conseil d'agglomération.

À l'horizon de la mise en service commerciale du projet (intégrant tous les projets de développement en matière d'habitat et les projets économiques), il est prévu :

- 15 000 à 17 000 voyageurs par jour sur **l'axe 1** avec 750 voyageurs par sens à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé (Gare <-> Sommeiller) ;
- 8 000 à 9 000 voyageurs sur **l'axe 3** avec 450 voyageurs par sens à l'heure de pointe sur le tronçon le plus chargé (lycée Berthollet <-> rue de Seyssel).

Les fréquentations quotidiennes et le taux d'occupation, c'est-à-dire le nombre de personnes à bord rapporté au nombre maximum de personnes admises à bord, sont dans le domaine de pertinence du mode BHNS qui apparaît ainsi parfaitement dimensionné pour un projet de TCSPi.

Sur **l'axe 2**, la fréquentation attendue est de l'ordre de 25 000 à 27 000 voyageurs par jour à la mise en service. Le tronçon le plus chargé entre la Gare et l'avenue d'Aléry serait emprunté par 920 voyageurs par sens à l'heure de pointe, ce qui est rendu possible avec les modes BHNS et tramway (fourchette de pertinence basse du tramway). Le taux d'occupation en heure de pointe sur le tronçon le plus chargé se situerait avec le BHNS entre 61% (bus de 24 m) et 77% (bus de 18 m), et avec le tramway entre 42% (tramway de 32 m) et 71% (tramway de 24 m), selon le matériel retenu. Les deux modes peuvent donc supporter les fréquentations attendues à la mise en service (entre 2030 et 2040) et au-delà. Néanmoins, ces fréquentations questionnent les élus sur la solution la plus opportune, malgré un surcoût de la solution tramway détaillé dans le tableau de comparaison.

Enfin, il faut noter que les choix qui seront faits in fine par le Grand Annecy n'empêchent pas, à l'issue de la durée de vie de chaque projet (entre 20 et 30 ans), de changer de mode en fonction des nouveaux besoins ou opportunités, à condition d'interrompre le service pendant toute la durée des travaux ou de dévier les lignes de BHNS sur le réseau routier. On peut en effet envisager que le mode BHNS évolue vers du tramway, en ayant anticipé un certain nombre de travaux (dévoisement des réseaux enterrés sous plateforme, réservation pour des stations plus longues et pour les massifs des lignes aériennes, anticipation de la construction d'un nouveau SMR, bonne prise en compte des surlargeurs nécessaires pour les traversées piétonnes) car la plateforme du BHNS est identique en largeur à la plateforme du tramway, seules les stations du BHNS sont plus courtes. De plus, le projet de TCSPi présenté pourra être complété de nouvelles lignes en fonction du besoin, en prolongement, ou sur d'autres secteurs de l'agglomération. Le projet sera évolutif et questionné avec le temps.



Quel que soit le mode retenu sur cet axe, l'Agglomération du Grand Annecy souhaite développer le même niveau d'ambition, de confort et de service pour les usagers de ce nouveau transport collectif.



Quel mode de transport pour l'axe 2 ?

Pour l'axe 2, le choix n'est pas fait et la concertation devrait amener des arguments en faveur de l'un ou l'autre mode pour alimenter les études à venir et éclairer le choix futur.

Le Grand Annecy attend de vous un avis pour éclairer sa décision.

Parlons-en en concertation !







**V. UN PROJET AU PROFIT
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
DE L'AGGLOMÉRATION**



V. UN PROJET AU PROFIT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AGGLOMÉRATION

/// UN PROJET CLÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES DU GRAND ANNECY

Le TCSPi est un outil fondamental au service de la réussite de l'ensemble des politiques d'aménagement et de développement de l'agglomération. Le Grand Anney a bâti sa stratégie de développement qui a été traduite dans une série de documents d'orientations applicables. Il s'inscrit en particulier comme un outil au service :

- > du **projet de territoire 2019-2050 issu de la démarche « Imagine le Grand Anney »**, démarche participative unique qui a permis de construire une feuille de route commune et partagée pour le projet de territoire, autour de 9 ambitions et 90 objectifs, issus de l'analyse des attentes et des 350 propositions concrètes recueillies ;
- > du **Pacte pour le Climat**, adopté le 24 juin 2021, qui se traduit par 70 actions concrètes mises en œuvre avec tous les acteurs du territoire afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 et s'adapter aux impacts déjà visibles du changement climatique. Le Pacte pour le Climat pointe le projet de TCSPi comme un levier clef pour le développement d'une mobilité durable, et souhaite une mise en œuvre du premier axe dès que possible.
- > du **Plan de mobilité 2030** approuvé en juin 2022, décliné en 6 grandes orientations et 50 actions à déployer jusqu'en 2030, reprises dans le Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POAM) du PLUI-HMB.

Le projet de TCSPi est étroitement lié :

- > au **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** du Bassin Annecien, qui est en cours de révision et qui intégrera le projet de TCSPi en son sein ;
- > au **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilité Bioclimatique (PLUI-HMB)** du Grand Anney, en cours d'élaboration, dont le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) a été débattu en Conseil communautaire le 29 juin 2023. Le PLUI-HMB porte ses objectifs de mobilité à travers son **Programme d'Orientations et d'Actions Mobilités (POAM⁸)**, comprenant 22 actions complémentaires déployées dans 4 grandes orientations stratégiques :
 - Orientation 1 : Développer l'offre de transport
 - Orientation 2 : Mettre en place les infrastructures et services de la mobilité
 - Orientation 3 : Mettre en œuvre le Schéma Directeur Cyclable
 - Orientation 4 : Mobiliser les outils réglementaires

Ce plan d'action vise à établir un réseau de transports en commun performant, attractif et accessible à tous, à développer des modes de mobilité durables, à favoriser l'**intermodalité** par le développement des pôles d'échange multimodaux (PEM).

Parallèlement, il vise à mettre en œuvre une gouvernance dédiée, à promouvoir le rayonnement du Grand Anney à travers des événements axés sur les mobilités actives et un accompagnement des publics au changement des pratiques.

Enfin, il s'attache à redéfinir et aménager un espace public apaisé, à garantir la cohérence entre mobilités multiples et politique d'aménagement du territoire. Cela passe notamment par l'optimisation du stationnement et sa gestion, par la hiérarchisation et l'optimisation des infrastructures routières, par l'accompagnement de la mise en place de la Zone à Faible Emission (ZFE), dans le but d'améliorer la mobilité sur le territoire du Grand Anney.

Ainsi, le développement du projet de TCSPi intervient comme l'un des axes clefs du POAM, en interface et en complémentarité de l'ensemble des politiques de mobilité du Grand Anney.

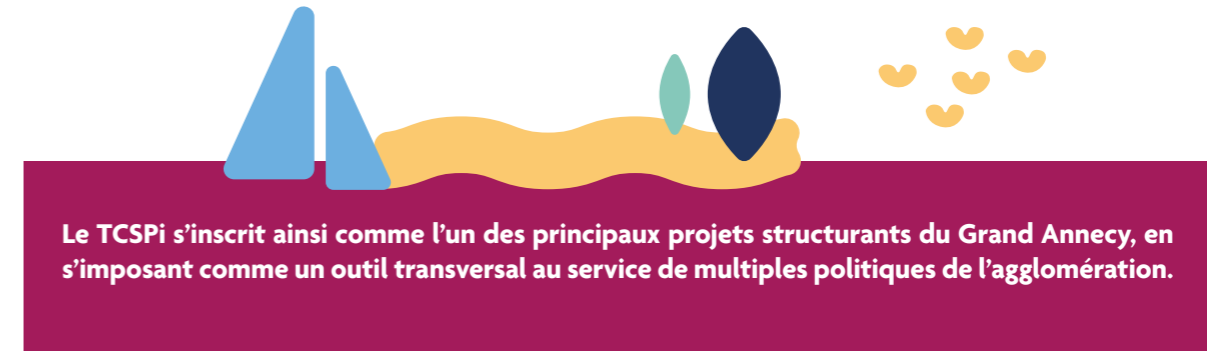
- > au **Schéma directeur cyclable** voté en juin 2022, qui prévoit la réalisation et l'extension de voies cyclables avec une offre de services renforcée : nouveaux stationnements vélos, déploiement de l'offre Vélonexy (vélo libre-service et vélo longue durée) sur l'ensemble du territoire, interconnexions facilitées entre le vélo, la voiture et les transports en commun pour mieux combiner ces différents modes de déplacement au quotidien.

Le projet de TCSPi s'inscrit comme un **outil clef au profit de la création de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) du Grand Anney**. Il s'agit pour l'agglomération du Grand Anney de restreindre progressivement à compter du 1^{er} janvier 2025, l'accès au périmètre ZFE aux véhicules les plus polluants. Un scénario de ZFE a été soumis aux habitants, professionnels, usagers du Grand Anney et des territoires limitrophes à travers une concertation volontaire, qui s'est tenue entre décembre 2023 et février 2024.

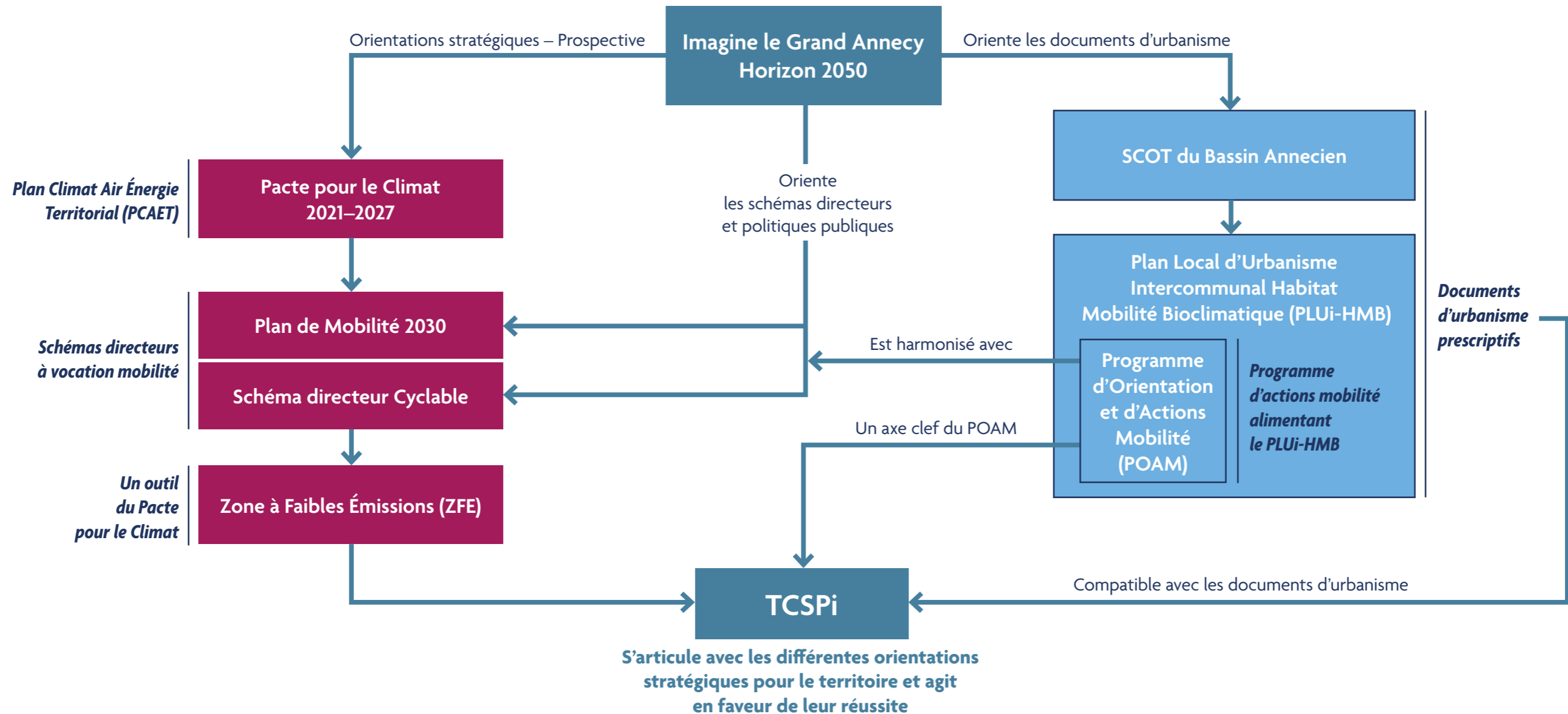
⁸ Le document d'urbanisme en vigueur doit être compatible avec la réalisation du projet. Lorsque la compatibilité n'est pas avérée, une procédure de mise en compatibilité –souvent portée par la Déclaration d'Utilité Publique peut être engagée pour faire évoluer le document d'urbanisme dans le cadre de l'autorisation du projet. La mise en compatibilité peut porter sur les règles de construction (règlement), sur le zonage (zones urbaines, naturelles, agricoles, espaces boisés classés, etc.), sur les emplacements réservés, etc. Dans le cas présent, l'approbation du futur PLUi est prévue en Conseil communautaire, fin 2025. Les premières autorisations de projet seront déposées en 2026 : le futur PLUi Habitat Mobilités Bioclimatique et le TCSPi seront compatibles. Une nouvelle évolution du document d'urbanisme ne devrait pas être requise lors de l'autorisation du projet.

L'Agglomération du Grand Annecy travaille étroitement avec les services et les élus de la ville d'Annecy pour **permettre la bonne articulation du projet de TCSPi avec la restructuration du plan de circulation à venir de la ville et la démarche Annecy 2050**. Demain, les réseaux viaires des communes concernées donneront la priorité au projet de TCSPi.

Enfin, il faut également noter que le Grand Annecy continuera à financer des interventions sur le réseau routier là où c'est pertinent, dans un contexte de modification des pratiques de mobilité comme les axes de contournement, par exemple pour l'élargissement de la RD 3508.



Articulation du TCSPi avec les outils au service des politiques publiques du Grand Annecy



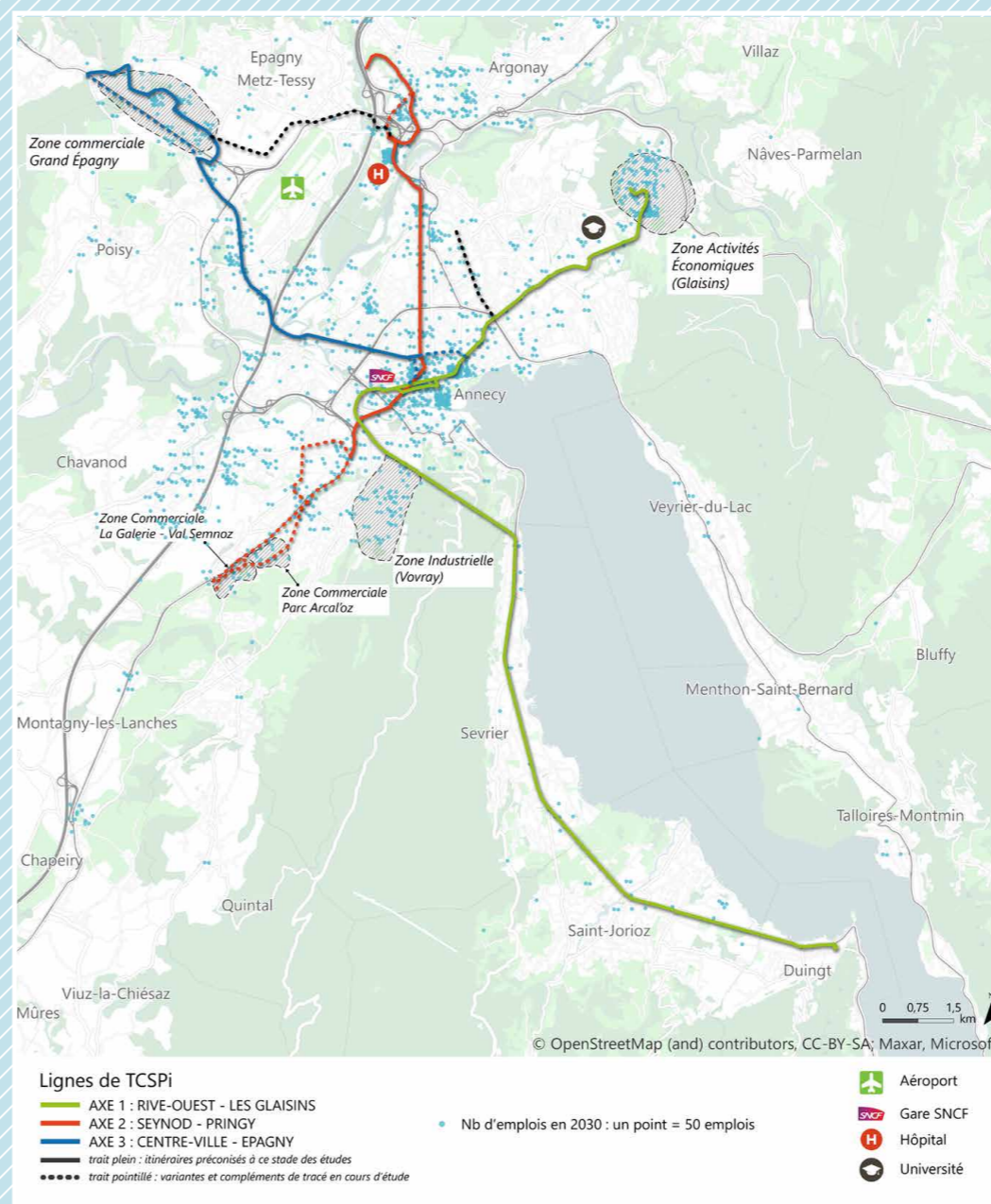
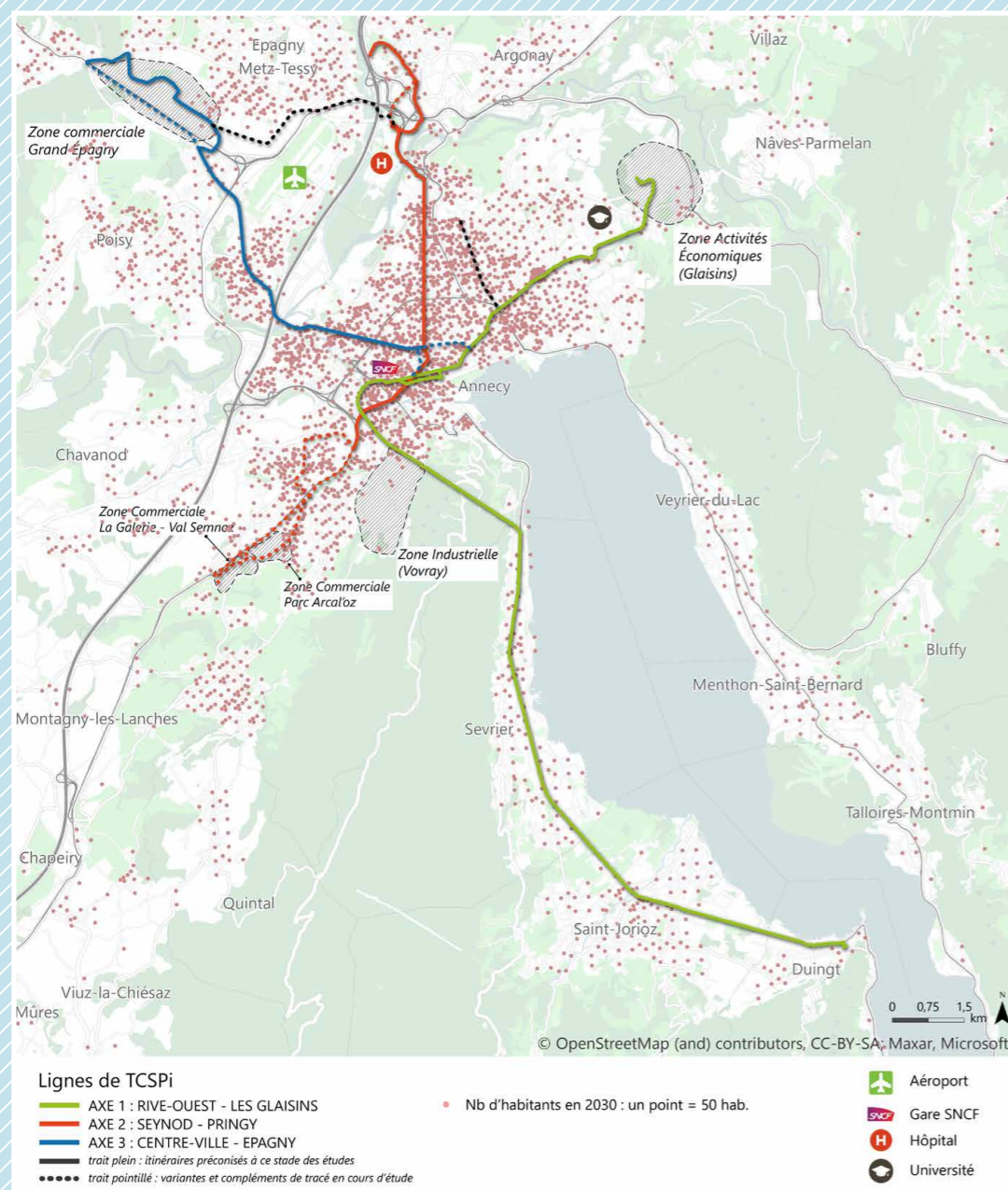
/// ACCOMPAGNER LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION

Le Grand Anney est une agglomération dynamique tant sur le plan démographique que sur le plan économique.

Elle comprend 215 286 habitants, 102 674 emplois pour 9 092 établissements professionnels (INSEE fin 2021).

La population se concentre principalement sur le cœur de l'agglomération, et s'étend le long des rives du lac et des axes de communication (D1201, D1508).

La croissance démographique est soutenue sur la période récente, avec une capacité d'attraction toujours présente.

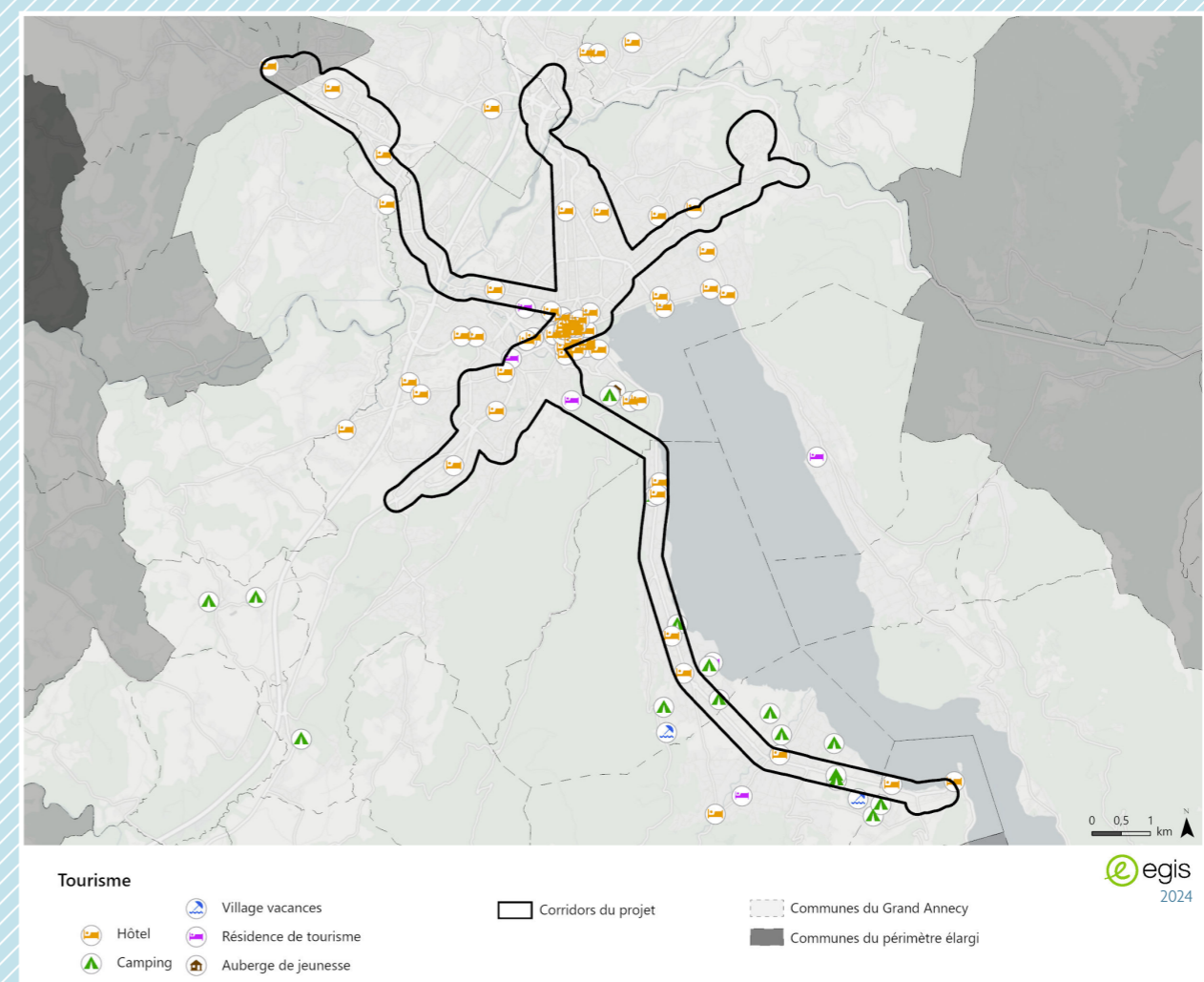
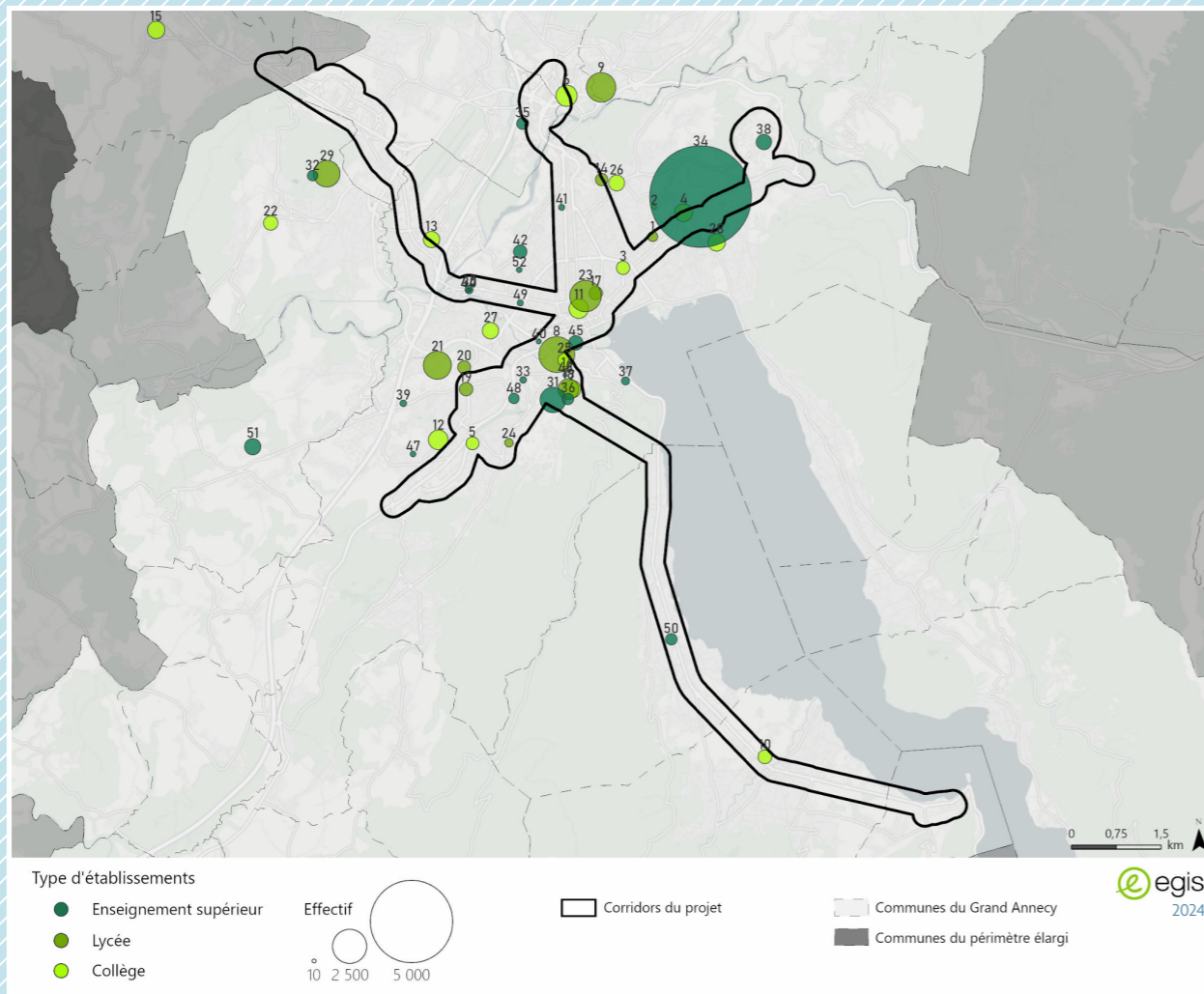


Habitants et emplois desservis par le TCSPi à la mise en service

Les emplois se concentrent dans le centre de la ville d'Annecy (10 000 emplois), dans les zones d'activités de la première couronne (zones peu résidentielles) ainsi que dans les centres bourgs plus éloignés. Sur le reste du territoire, la répartition d'emplois suit les zones urbanisées et les axes de communication.

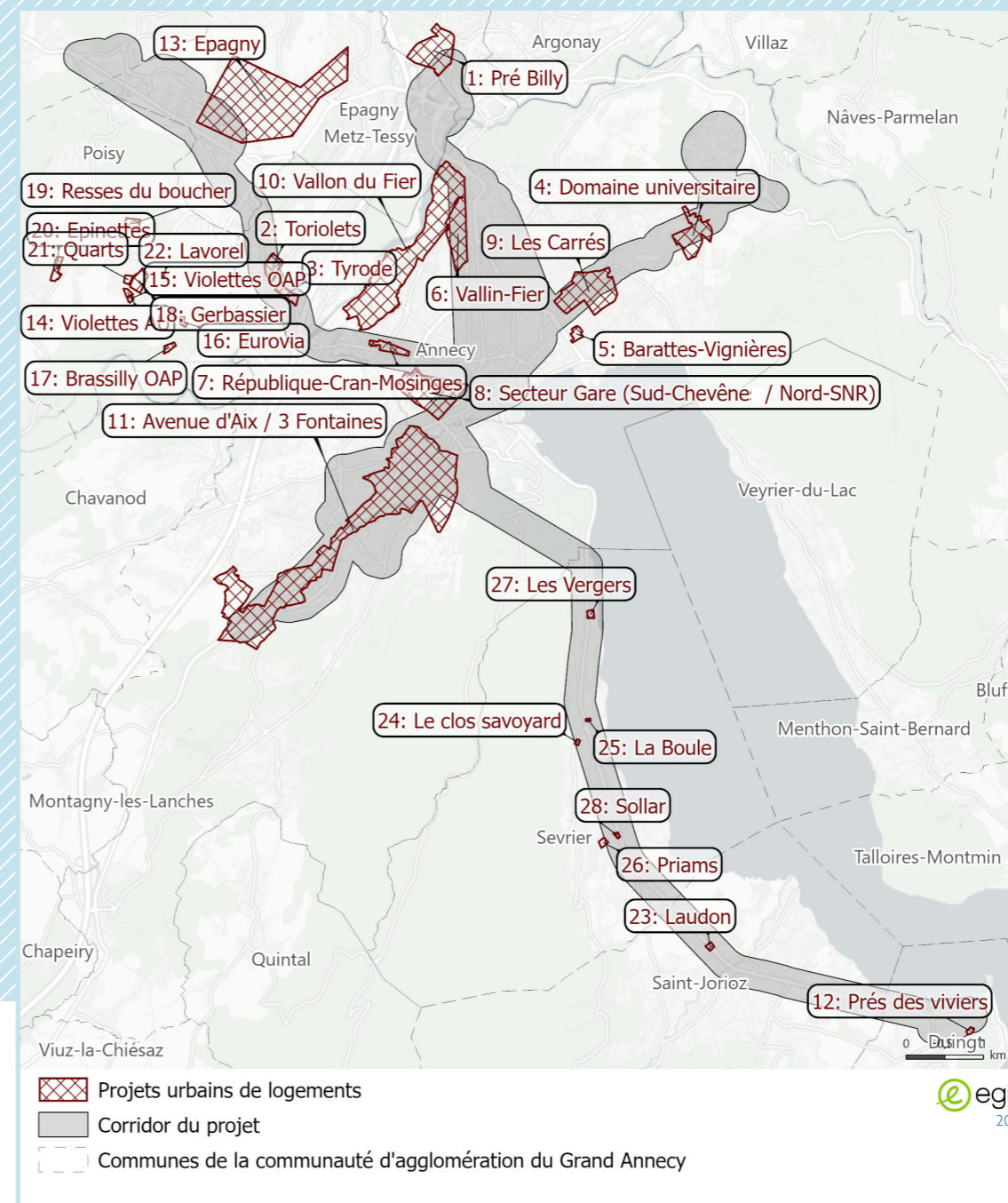
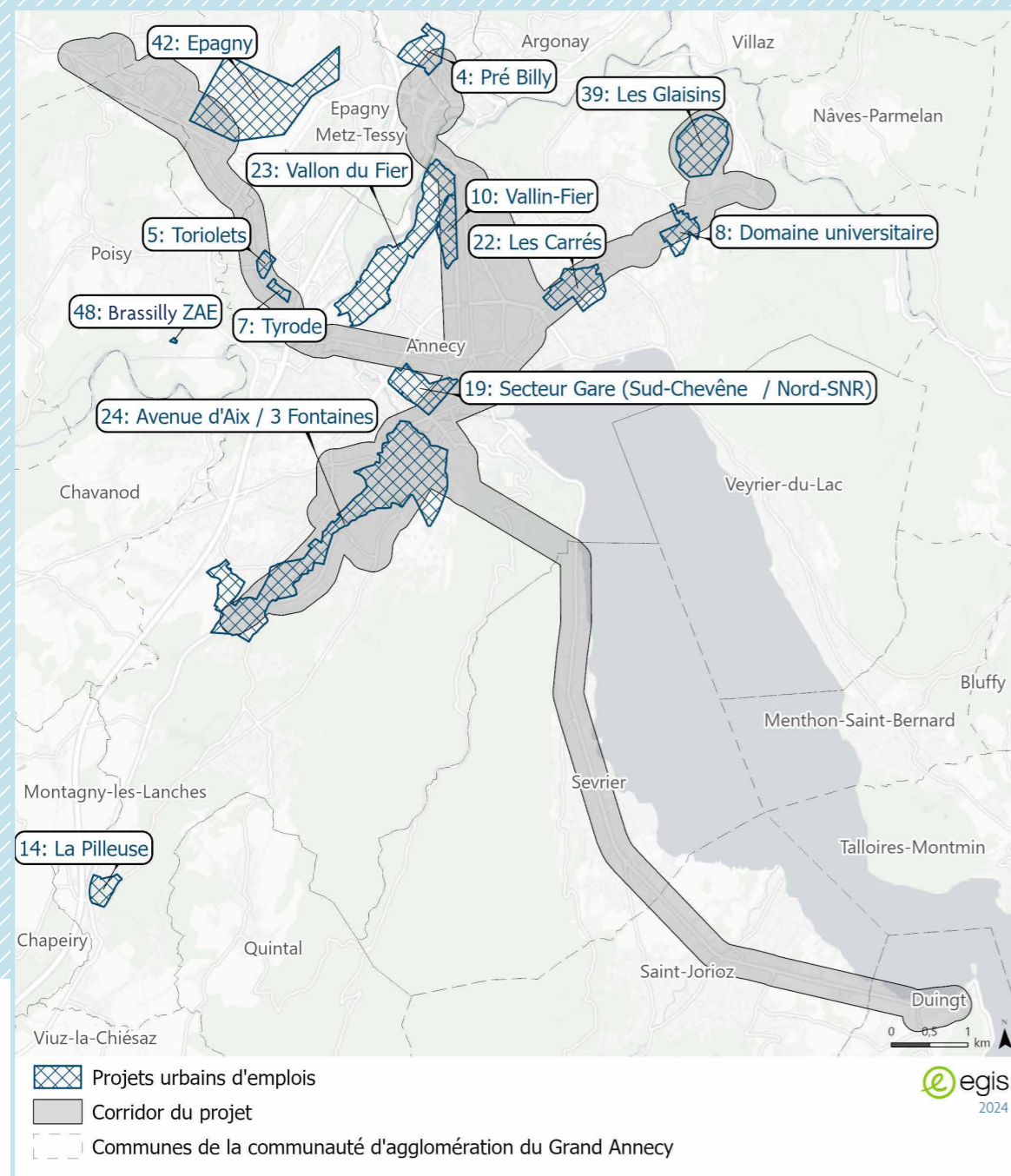
Les éléments de prospective de l'INSEE à 2050 montrent une constance de l'attractivité du bassin annecien et de ses franges, portée par un solde migratoire positif : le territoire annecien va continuer à croître démographiquement au moins jusqu'en 2050.

Les deux cartes ci-dessous présentent les équipements de formation et les zones touristiques directement desservies par le projet de TCSPi. Le projet a été conçu pour assurer la meilleure desserte possible des grands équipements et pôles attractifs du territoire.



Equipements desservis par le TCSPi à la mise en service

Projets urbains desservis par le TCSPi à la mise en service



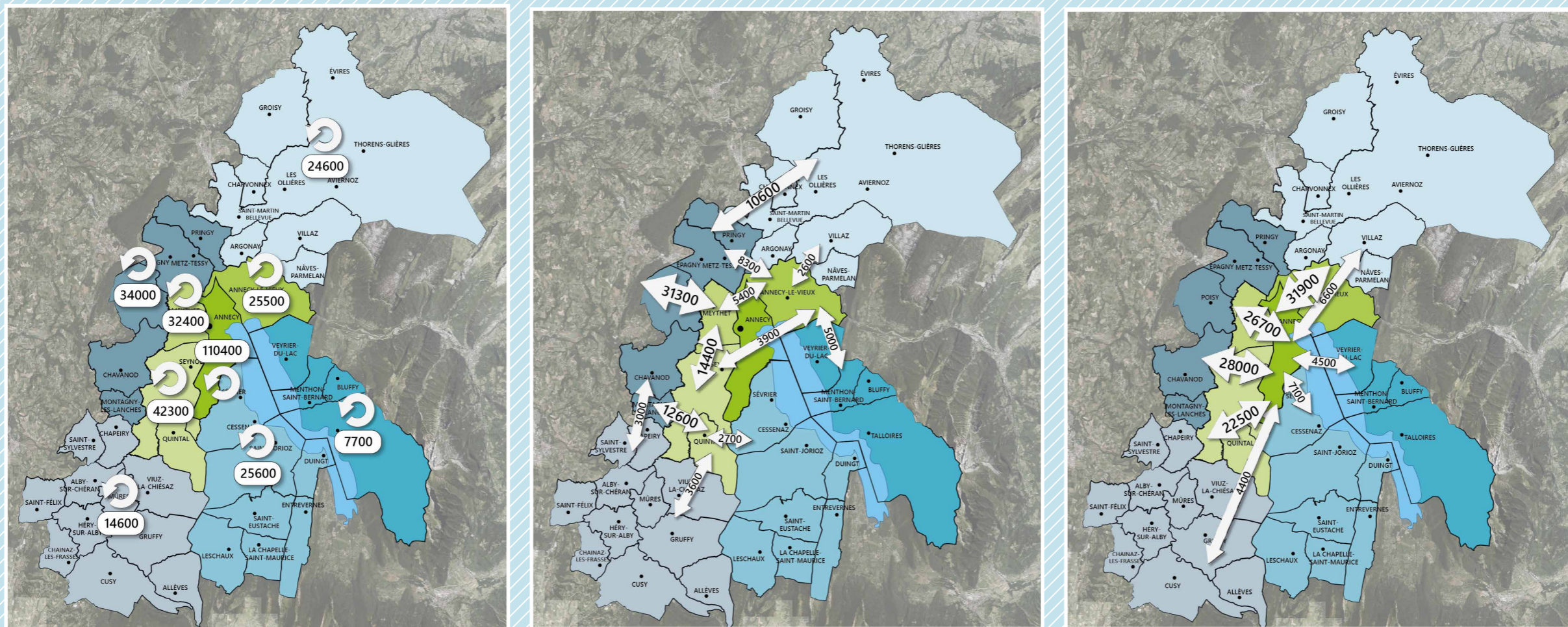
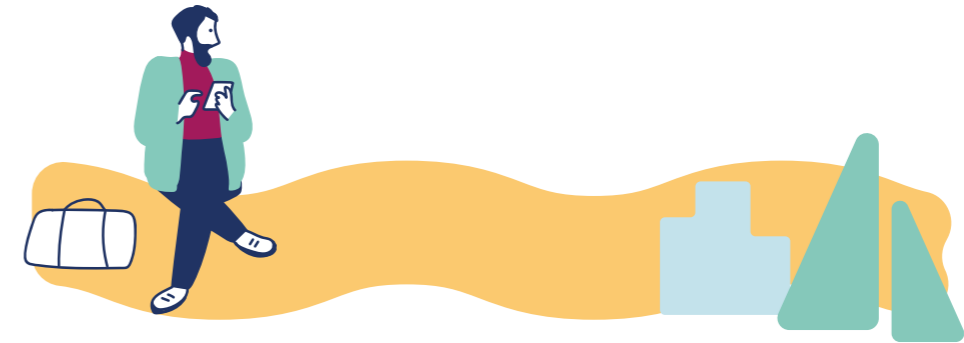
Les deux cartes ci-dessus présentent les grands projets d'habitat et d'emplois identifiés à ce jour sur le Grand Anney, et le corridor desservi par le projet de TCSPi. Elles montrent que le projet s'inscrit dans une dynamique cohérente et participera à la réussite de ces projets clés pour le développement local. Les projets qui ne seront pas directement desservis par le TCSPi bénéficieront d'une offre de mobilité complémentaire.

En desservant les zones les plus dynamiques démographiquement et denses en matière d'emplois dans un système en étoile autour du cœur d'Anney, le projet de TCSPi participe de manière structurante à assurer dans le futur un développement harmonieux du territoire dans un contexte de forte attractivité.

FAVORISER LE CHANGEMENT DES PRATIQUES DE MOBILITÉS

AUJOURD'HUI, DES DÉPLACEMENTS QUI SE FONT MAJORITAIREMENT EN VOITURE ET À L'INTÉRIEUR DU GRAND ANNECY

La majorité des habitants du Grand Anancy (86%) se déplacent quotidiennement à l'intérieur du territoire de l'agglomération⁹. La part des déplacements en lien avec l'extérieur du Grand Anancy est minoritaire. La plupart des déplacements internes au Grand Anancy concernent la ville d'Anancy, du fait de l'attractivité de la ville centre, en termes d'emplois mais également d'équipements. Les déplacements de commune périphérique à commune périphérique (également appelés déplacements de rocade) sont ainsi relativement modérés (13%).

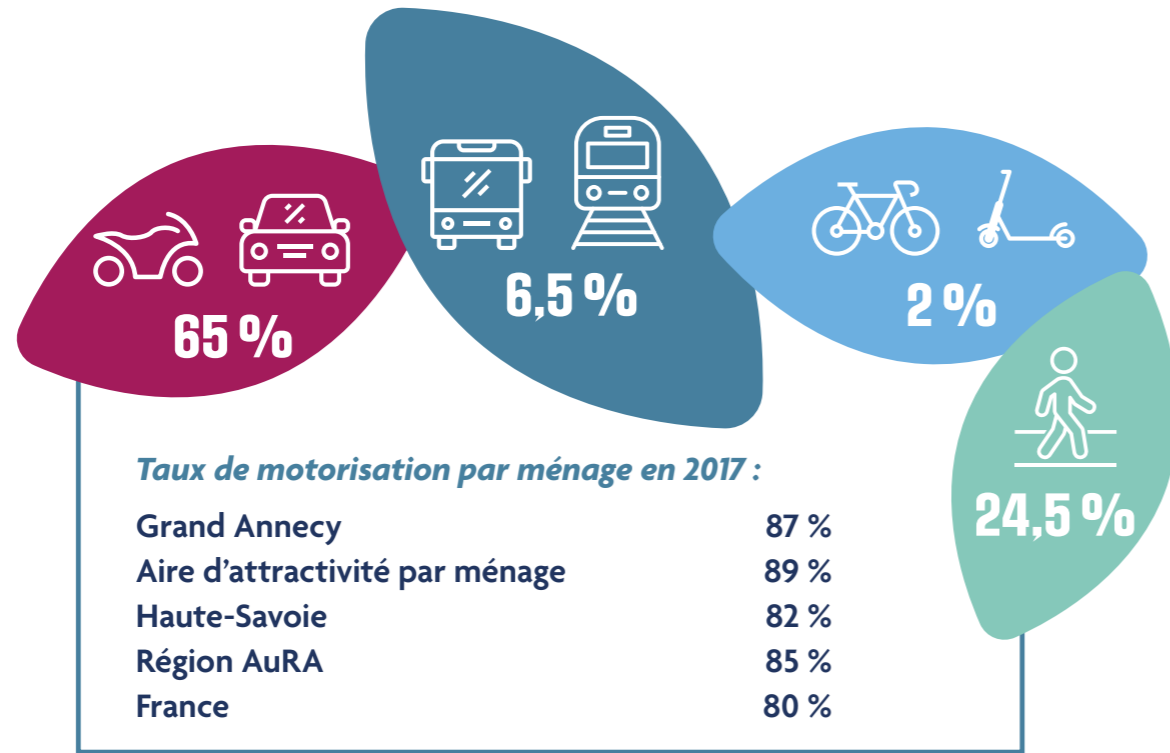


Nombre de déplacements journaliers sur le territoire de l'agglomération.

À gauche les déplacements internes à chaque secteur, au centre ceux entre secteurs sans lien avec Anancy, à droite ceux en échange avec Anancy.

Cartes EGIS source Enquête Déplacement Grand Territoire de Haute-Savoie (2017)

⁹ Source Enquête Déplacement Grand Territoire de Haute-Savoie 2017



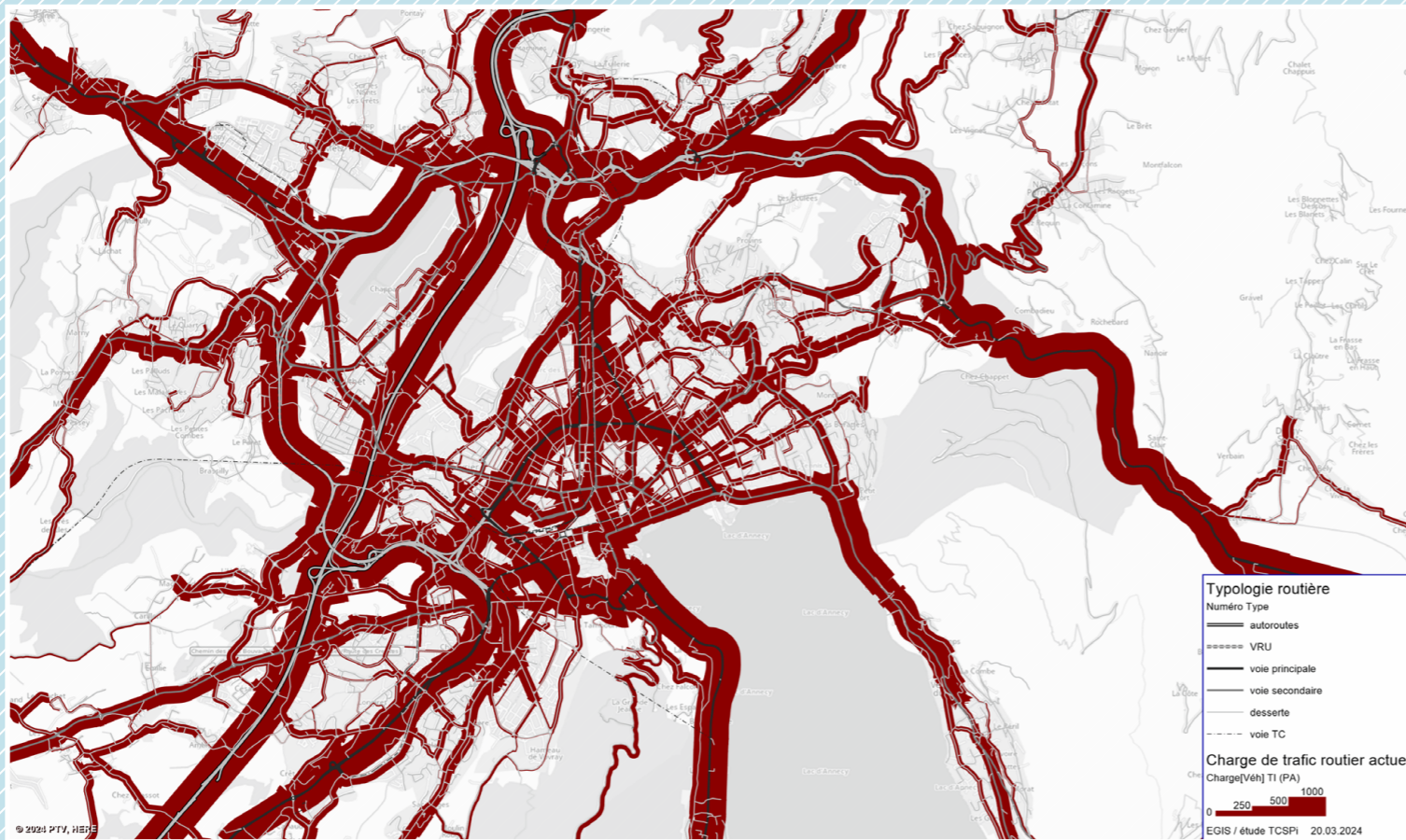
(Sources Enquête Déplacement Grand Territoire de Haute-Savoie)

Le taux de motorisation (taux de ménages possédant au moins un véhicule à moteur) est élevé sur le Grand Annecy : 87%.

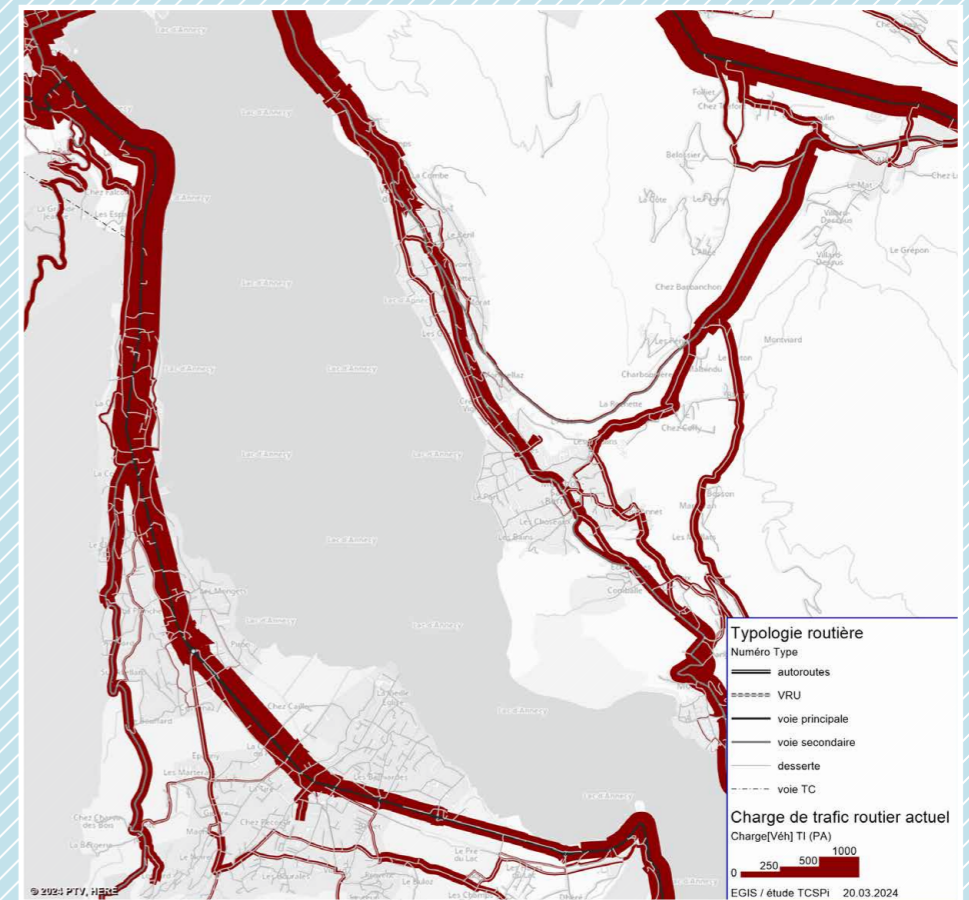
65% des déplacements quotidiens se font en véhicule particulier ou en deux-roues motorisé. La place de la voiture dans la mobilité locale est ainsi très forte, entraînant de nombreux dysfonctionnements et impacts problématiques à toutes échelles : émission de gaz à effet de serre, génération d'embouteillages, omniprésence de la voiture dans l'espace public de l'agglomération, en particulier dans le centre d'Annecy.

Les cartes ci-dessous font un état du niveau de la circulation routière actuelle sur le Grand Annecy. Les axes structurants (RD 3508, RD 1508, RD 916, Bd de la rocade, autoroute A41) font l'objet logiquement de forts trafics.

Certains axes plus secondaires en direction du centre-ville d'Annecy font eux aussi l'objet de trafics très significatifs (avenue de Genève, avenue du Rhône, avenue d'Aix-les-Bains, Rive Ouest jusqu'au centre-ville de Saint-Jorioz...) alors qu'ils ne sont pas prévus à cet effet, étant des axes de moindre capacité, souvent à vocation de desserte plus locale.



Niveau de trafic routier actuel par axe en cœur d'Agglomération



Niveau de trafic routier actuel par axe pour la Rive ouest du lac

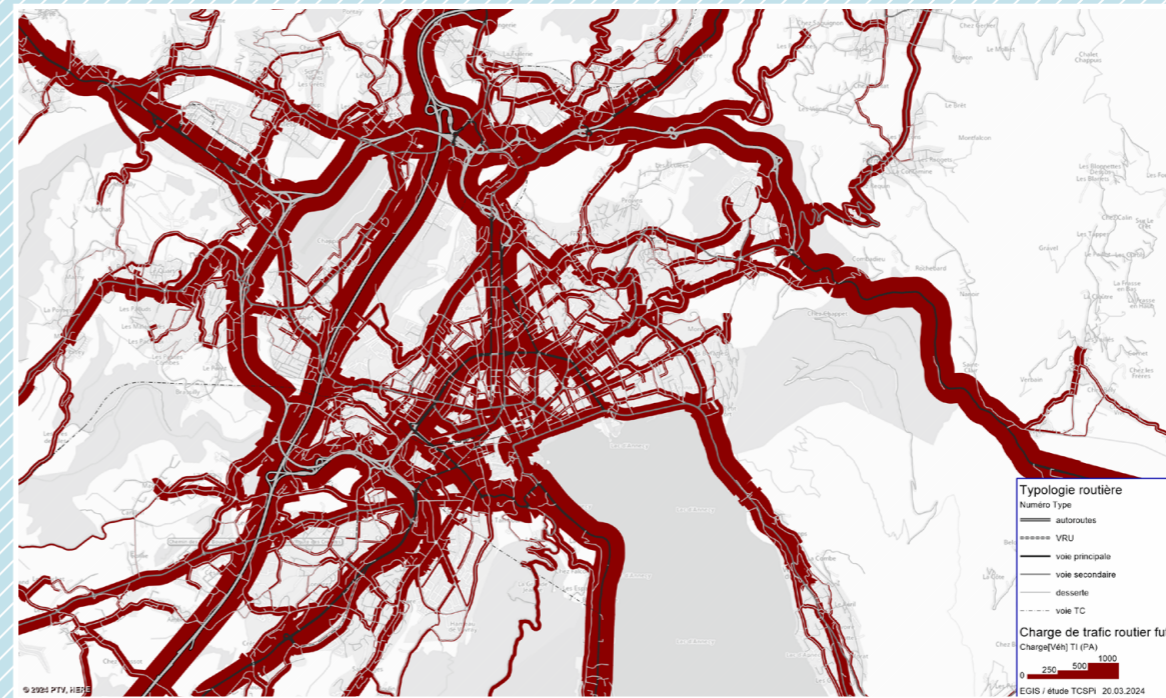
SI LE PROJET NE SE FAIT PAS : DÉGRADATION PROGRESSIVE DES MOBILITÉS ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Le projet de TCSPi permet de répondre à un besoin et une attente de limitation de la place de la voiture dans la ville.

Si le projet de TCSPi venait à ne pas être finalement réalisé, plusieurs risques sont identifiés à plus ou moins long terme :

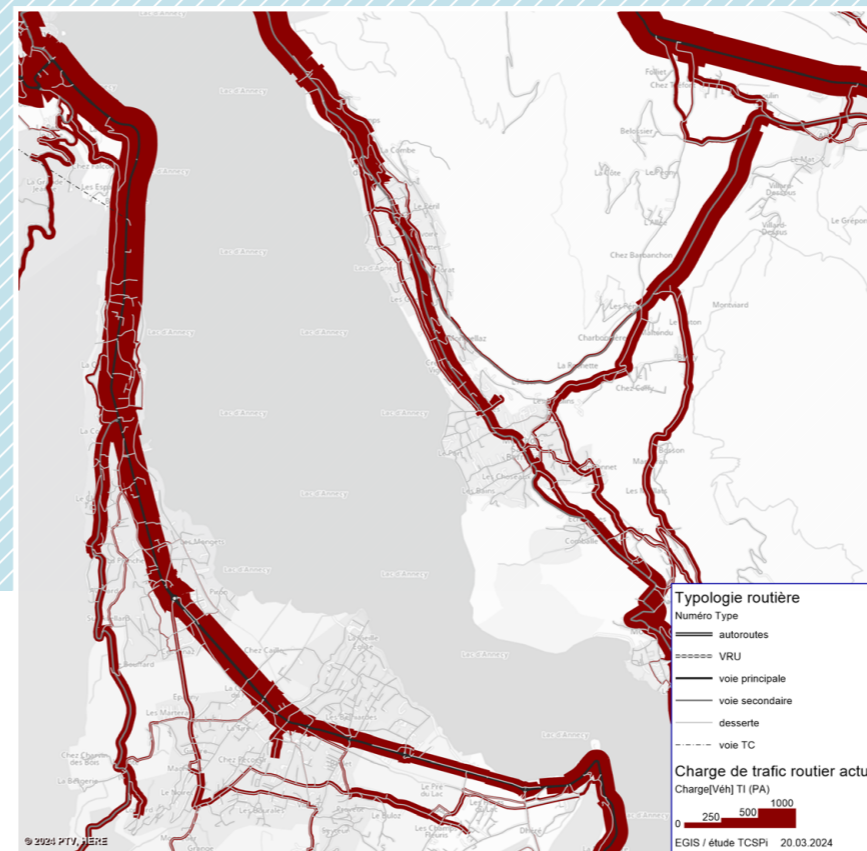
- > Maintien du trafic sur des axes déjà saturés, difficultés à rejoindre le cœur d'agglomération, territoires périphériques isolés. La croissance de la demande de déplacement n'est plus assurée
- > Difficulté à offrir une réponse en transports collectifs classiques (bus) pris dans la circulation automobile, avec une dégradation de la régularité
- > Difficultés grandissantes pour l'accès aux grands équipements (Gare, université, etc.)
- > Impossibilité à développer certains projets en périphérie
- > Difficultés pour mettre en place une politique ambitieuse de mobilités actives, en particulier dans le centre d'agglomération où convergeront naturellement les véhicules
- > Isolement de certaines populations captives des transports collectifs (jeunes, personnes âgées, personnes en difficulté sociale) qui ne trouveront pas de solutions performantes pour leur mobilité
- > Par effet induit, une augmentation continue des émissions de gaz à effet de serre et de polluants dans un contexte où l'agglomération du Grand Annecy fait face à un défi majeur en termes de qualité de l'air.
- > Mécontentement généralisé de la population

Plus globalement, aucun des objectifs ambitieux des politiques publiques de l'agglomération ne saurait être atteint et les pratiques de mobilité ne pourraient que peu changer, entraînant le maintien voire l'augmentation des trafics actuels.



(source : modèle de trafic multimodal EGIS 2024)

Niveau de trafic routier à la mise en service par axe en cœur d'Agglomération sans le TCSPi



(source : modèle de trafic multimodal EGIS 2024)

Niveau de trafic routier à la mise en service par axe sans le TCSPi pour la Rive Ouest du lac

SI LE PROJET SE FAIT, MOINS DE VOITURES DANS LE CENTRE-VILLE ET SUR LES AXES DE DESSERTE

Le TCSPi permettra **une régularité et une ponctualité de service compétitive** par rapport à la situation actuelle, mais également par rapport à la voiture :

Tableau de comparaison des temps de parcours avec le TCSPi

Origine <> Destination	Temps actuel en bus (temps d'attente moyen + trajet)	Temps estimé en TCSPi (temps d'attente moyen + trajet)	Gain par rapport au bus	Temps en voiture estimé à l'horizon du projet (trajet + parking)	Gain par rapport à la voiture
Gare <> Université	24 min	15 min	9 min	23 min	8 min
Pringy Centre <> Centre-ville	26 min	21 min	5 min	27 min	4 min
Hôpital <> Centre-ville	25 min	20 min	5 min	24 min	4 min
Epagny (« Plagne ») <> Centre-ville	36 min	28 min	8 min	30 min	2 min
Annecy-le-Vieux (« Vignières ») <> Centre-ville	18 min	15 min	3 min	22 min	7 min
Seynod (Cep) <> Centre-ville	20 min	16 min	4 min	19 min	3 min
Duingt mairie <> Gare	64 min	38 min	26 min	42 min	4 min

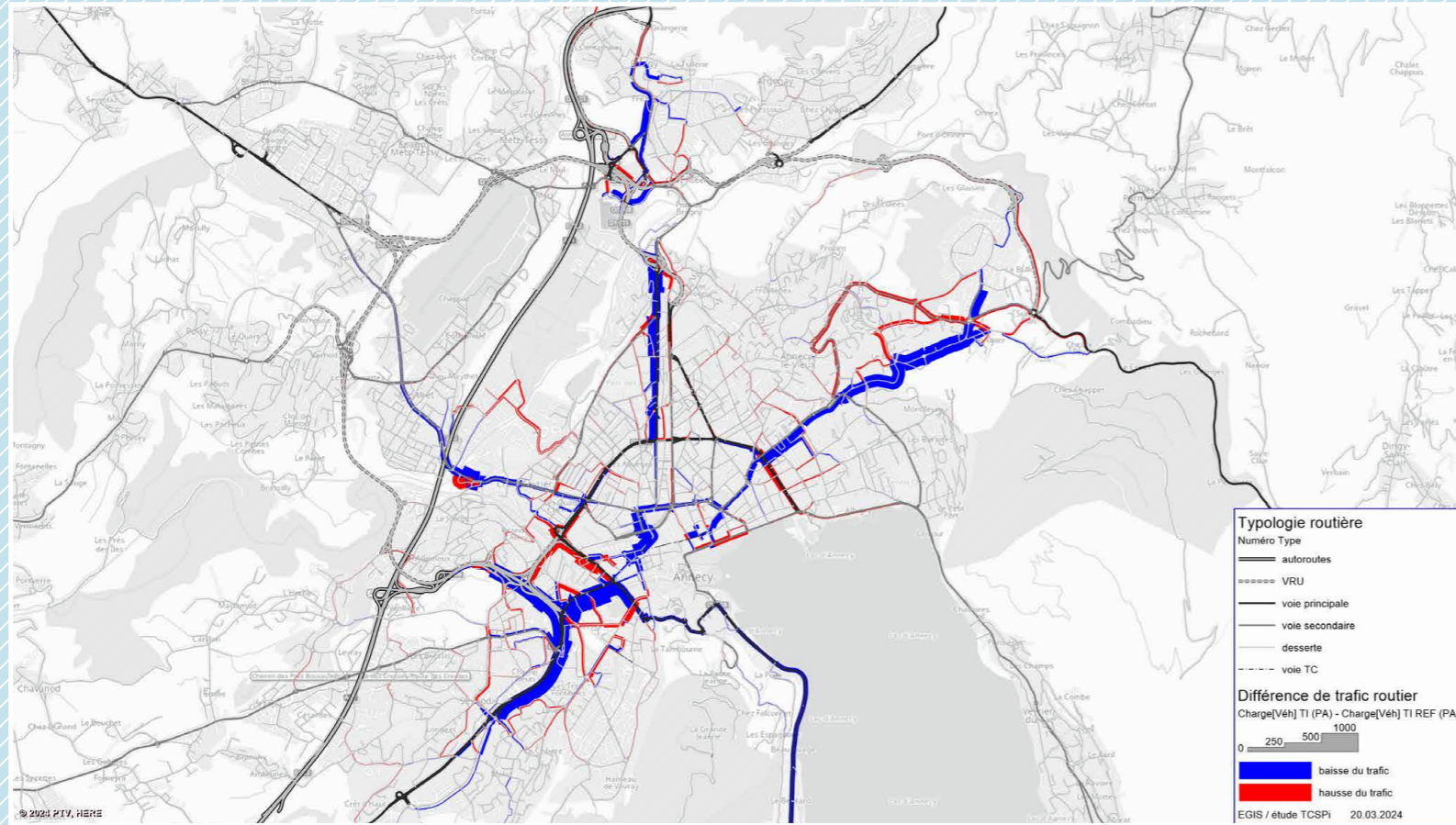
Sources : temps actuels en bus sur la base des fiches horaires (en heure de pointe du matin de 8h à 9h) et temps futurs sur la base du modèle de prévision de trafic, pour le TCSPi et les voitures.

Des simulations ont été réalisées à partir d'un modèle de trafic multimodal (véhicules routiers et transports collectifs) tenant compte de l'ensemble des projets de développement identifiés à la mise en service. Ces études de prévision de trafic montrent que le TCSPi générera des réductions de trafic sensibles sur la plupart des axes qu'il dessert (avenue d'Aix-les-Bains ou boulevard Costa de Beauregard et avenue de Champ Fleuri, avenue de Genève, avenue des Carrés, chemin de Bellevue, rue de la Pesse, avenue de la République, rues Sommeiller et Vaugelas, sur une grande partie de la RD 1508 le long de la rive ouest du lac) et plus globalement sur des rues et axes urbains de l'agglomération d'Annecy. Le TCSPi participera directement à la limitation des trafics automobiles et contribuera à la qualité de vie globale, en appui des autres politiques de mobilité menées par le territoire.

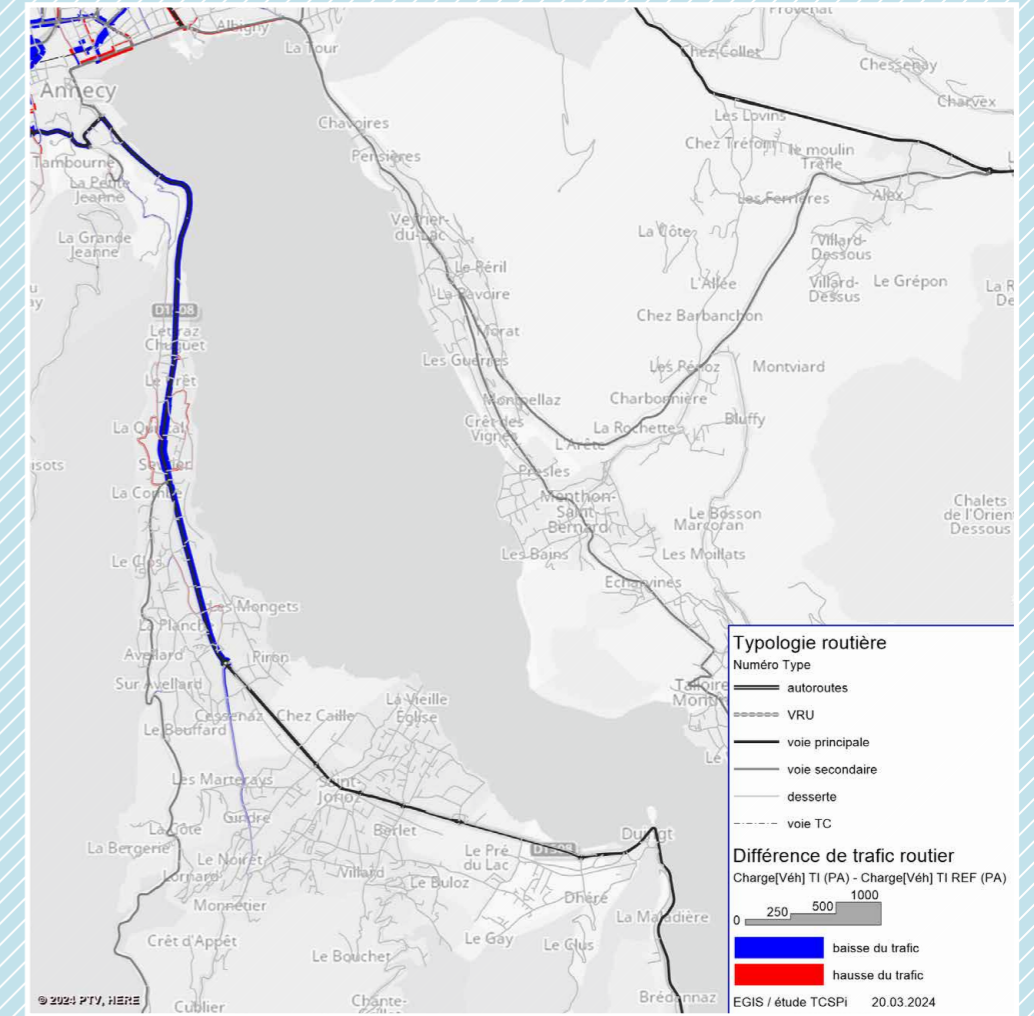
Les simulations montrent également que les axes prévus pour recevoir des trafics importants verront effectivement une hausse, modérée, de leur fréquentation du fait des reports générés, en cohérence avec la logique de fonctionnement du réseau routier annecien : les trafics importants doivent être supportés par les axes dimensionnés à cet effet (RD3508, RD1501, avenue du Rhône, rue de Lachat...)

Les cartes suivantes illustrent le phénomène. Elles ne sont pas des cartes de flux bruts (comme les cartes précédentes) mais représentent les évolutions de flux à la mise en service générées par le projet de TCSPi (par rapport aux trafics estimés en 2030 sans le projet TCSPi). En bleu, les axes qui perdent des flux routiers, en rouge des axes qui en gagnent. L'épaisseur du trait est proportionnelle à l'ampleur de la variation.





Evolution par axe (baisse ou hausse) du trafic routier en cœur d'Agglomération à la mise en service avec réalisation du projet de TCSPi, à l'heure de pointe du matin entre 8h et 9h



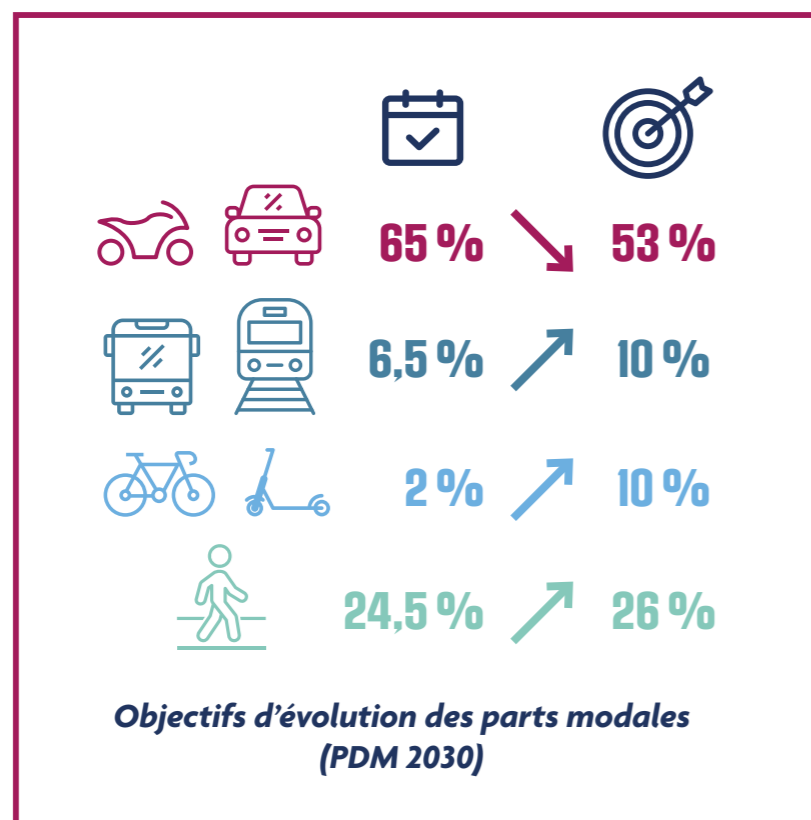
Evolution par axe (baisse ou hausse) du trafic routier pour la Rive ouest du lac à la mise en service avec réalisation du projet de TCSPi, à l'heure de pointe du matin entre 8h et 9h

(source : étude de prévision de trafic) 2024

Ce projet a l'ambition de transformer la vie des habitants de l'Agglomération du Grand Anney en offrant un nouveau moyen de transport attractif alternatif à la voiture individuelle. Grâce à ce projet, le Grand Anney crée les conditions nécessaires pour la réussite de ses objectifs ambitieux en matière de service, de climat et de santé.

COMMENT LE TCSPi PARTICIPE-T-IL AUX OBJECTIFS DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION ?

Les objectifs fixés par le Plan de Mobilité 2030 sont les suivants :



Les estimations actuelles montrent que **le TCSPi permettrait à lui seul d'augmenter la part de marché des transports en commun de 6,5% à environ 8%, et de faire baisser la part modale de l'automobile à 62,5% (contre 65%)**. Le TCSPi participera ainsi à une part significative des objectifs de l'agglomération en matière de mobilité, en accompagnement d'un ensemble de mesures complémentaires :

- > La restructuration du réseau des transports collectifs, dès 2024 et à la mise en service ;
- > Le développement du Schéma Directeur Cyclable ;
- > La mise en place de la ZFE ;
- > Le nouveau plan de circulation de la Ville d'Annecy.

QUELLES SONT LES CONDITIONS POUR AMÉLIORER LE REPORT MODAL ET FACILITER LA « BASCULE » DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

Depuis plus de 50 ans, les politiques publiques, nationales ou locales, ont focalisé les investissements en matière de mobilité dans le développement des infrastructures routières et autoroutières.

Cela a conduit à une part écrasante des modes routiers individuels avec en corollaire un développement des embouteillages en heures de pointe, une augmentation des gaz à effet de serre et une tendance à réduire l'espace dévolu aux autres modes de déplacement.

Les difficultés grandissantes de circulation et les bouleversements climatiques récents ont conduit à une prise de conscience généralisée, qui se traduit au Grand Annecy par la volonté de développer un réseau de transport collectif fiable et performant, par la longueur de son site propre, par sa priorité aux feux et par sa forte fréquence, notamment aux heures de pointe.

Ainsi il permettra d'être compétitif en termes de temps de parcours et proposera à la population une réelle alternative à la voiture.

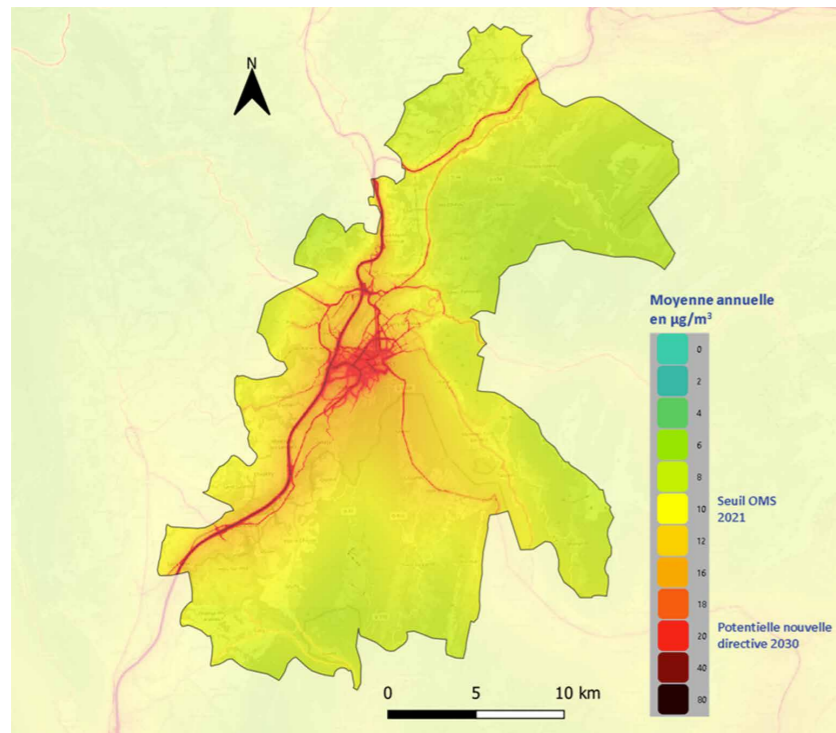
Ce développement s'accompagnera également de la création d'infrastructures de mobilités actives (marche et cycle) le long de l'itinéraire du TCSPi.

Cette création d'infrastructures est l'une des conditions indispensables au report modal du transport individuel motorisé vers des mobilités moins carbonées.

Pour être encore plus efficace sur le plan du report modal, ces mesures pourraient être accompagnées de mesures portant sur les transports individuels : réduction de la vitesse en ville et sur les routes, réduction du stationnement, mais aussi, plus généralement, réflexions sur l'ensemble des modes de vie pour plus de proximité (plus de télétravail, mobilité du quart d'heure, etc.).

Le projet de TCSPi vise à proposer aux habitants une alternative crédible et performante à la voiture, sur les axes majeurs de mobilité de l'agglomération. Il est basé sur une forte fréquence de passage, une bonne régularité et une vitesse commerciale bien plus élevée que celles des modes motorisés subissant les congestions. Le projet de TCSPi doit permettre un réel changement des pratiques de mobilité sur l'agglomération, singulièrement auprès de populations très « consommatrices » de déplacements en voiture. À ce titre, le projet de TCSPi est l'élément central nécessaire à la réussite de l'ensemble des projets de territoire et des politiques publiques mises en œuvre en matière d'offres de mobilité, par le Grand Annecy et ses partenaires.

/// ATTEINDRE LES OBJECTIFS AMBITIEUX EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT ET DE CLIMAT



Carte de la concentration annuelle de NO₂ sur le territoire de Grand Anancy Agglomération en 2022 pour le projet de la future directive européenne

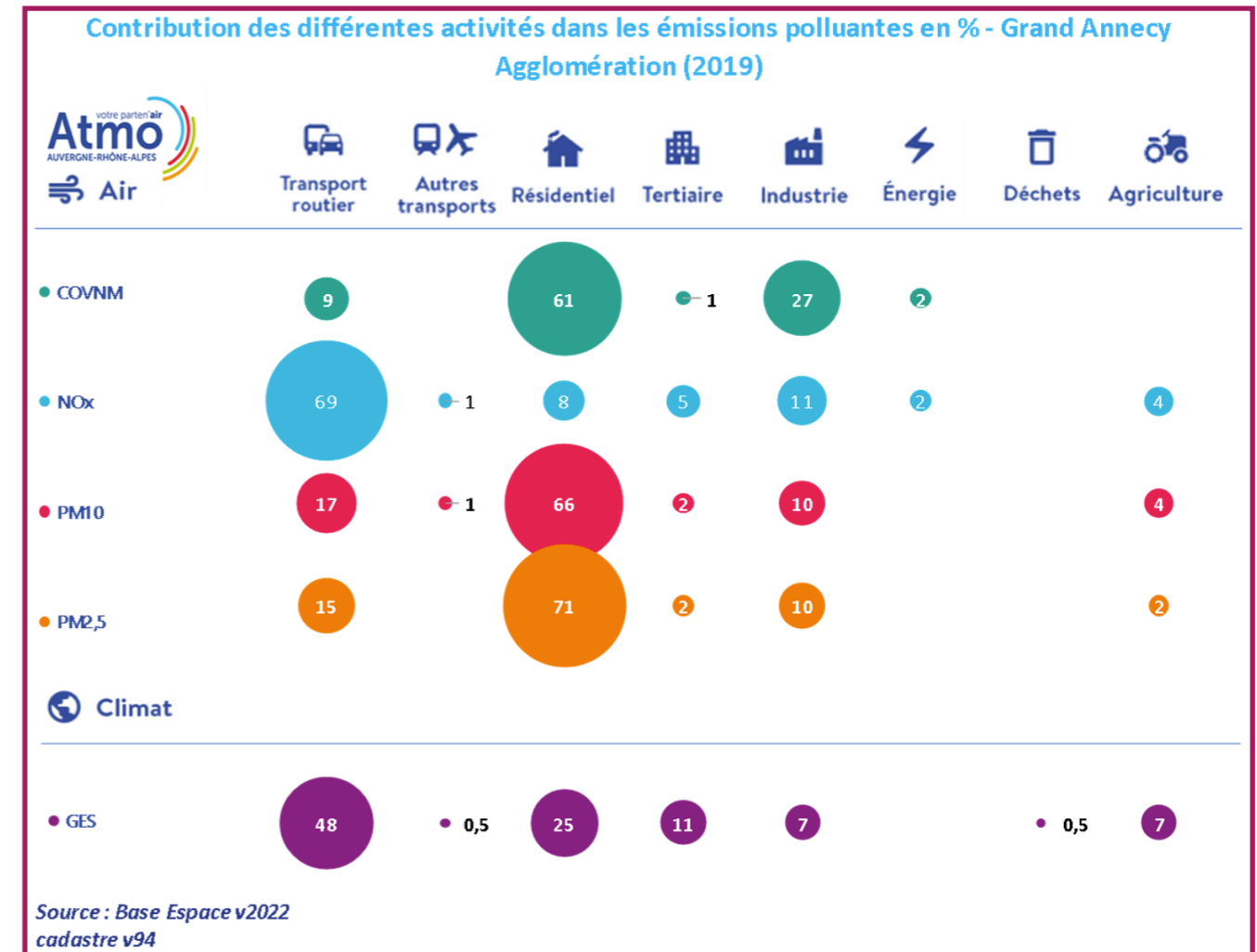
Le transport routier est un très fort émetteur de polluants, notamment :

- > Des oxydes d'azote (NO_x), intégrant le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂), à hauteur de 69% des émissions totales du Grand Anancy ;
- > Des gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 50% des émissions totales du Grand Anancy (70 % de ces émissions sont imputables aux véhicules particuliers, dont l'impact sur l'environnement et le climat est donc significatif) ;
- > Dans une moindre mesure, des particules fines (PM10, PM2,5) et des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM).

En matière de qualité de l'air, Santé Publique France estime que les oxydes d'azote (NO_x) sont à l'origine de 53 décès prématurés par an sur le Grand Anancy. La mauvaise qualité de l'air représente également un impact financier estimé par le Sénat à 1 300 € par habitant et par an en France.

Le Pacte pour le Climat du Grand Anancy, voté en 2021, vise une diminution de 45% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport à horizon 2030, marquant une ambition supérieure à celle de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui prône une diminution de 31% par les transports à l'échelle de la France, preuve de l'ambition et du volontarisme des élus de l'agglomération.

Emissions sur le Grand Anancy



Face à ces objectifs ambitieux, le projet de TCSPi, articulé avec les différentes politiques publiques environnementales, d'aménagement et de mobilité, s'inscrit comme un outil fondamental pour favoriser le transfert d'une part significative des déplacements en voiture vers des déplacements en transport collectif attractif et performant.

A ce stade, les études sur l'impact environnemental ne sont pas encore lancées mais sont prévues dès 2025. L'impact du TCSPi sur la production des différents polluants sera alors connu.

AMÉLIORER LA QUALITÉ URBAINE ET L'ATTRAIT DE L'ESPACE PUBLIC

L'agglomération d'Annecy possède une excellente image justifiant en partie son attractivité, basée sur un cadre de vie, un patrimoine et un dynamisme économique de premier plan. Pour autant, et malgré les efforts faits (qualité urbaine, piétonnisation, etc.), la circulation routière est compliquée par les encombrements et ralentissements.

Sur les axes qu'il emprunte, sur près de 40 km, le TCSPi va permettre :

- > De restructurer l'espace public à l'échelle des quartiers en intégrant toutes les problématiques de circulations (véhicules motorisés, transports en commun et modes actifs) ;
- > De contribuer à un apaisement général sur les axes traversés, en termes de bruit, d'encombrement visuel et de pollution ;
- > De réaliser des embellissements, des plantations d'arbres, d'arbustes ou des îlots végétalisés.

En tramway ou en BHNS, il est possible de végétaliser l'axe de transport collectif en lui-même avec des solutions de plateforme enherbée et des dispositifs associés qui permettent une meilleure infiltration des eaux de pluie et une limitation de leur rejet dans le réseau gravitaire, limitant ainsi les phénomènes de pics et de saturation des réseaux d'eau.



Quelles sont vos priorités pour les espaces publics renouvelés ?

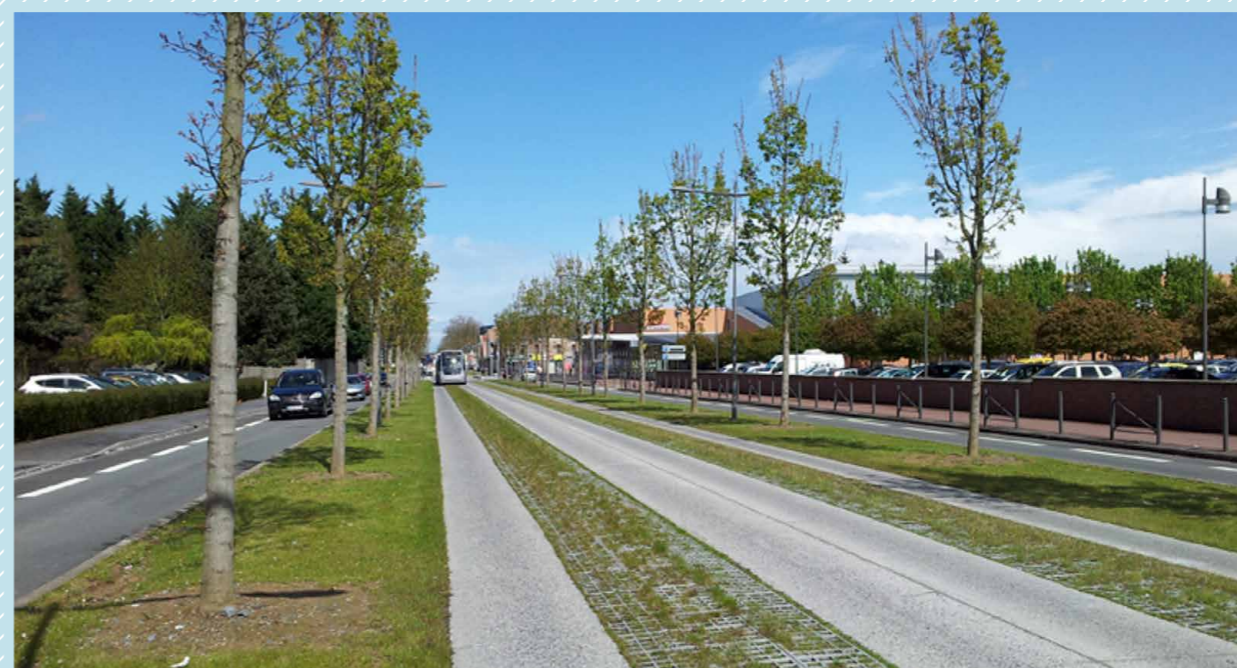
L'agglomération du Grand Anney vous sollicitera dans le cadre de cette concertation préalable sur vos attentes en matière d'aménagement complémentaire au projet.



La qualité urbaine des axes empruntés par le TCSPi va ainsi être fortement améliorée, apportant plus de calme, un meilleur partage de l'espace, plus de sécurité pour tous, et une végétalisation amenant fraîcheur et ombre dès que le projet le permet.



Tramway de Grenoble (ligne E)



BHNS de Douai

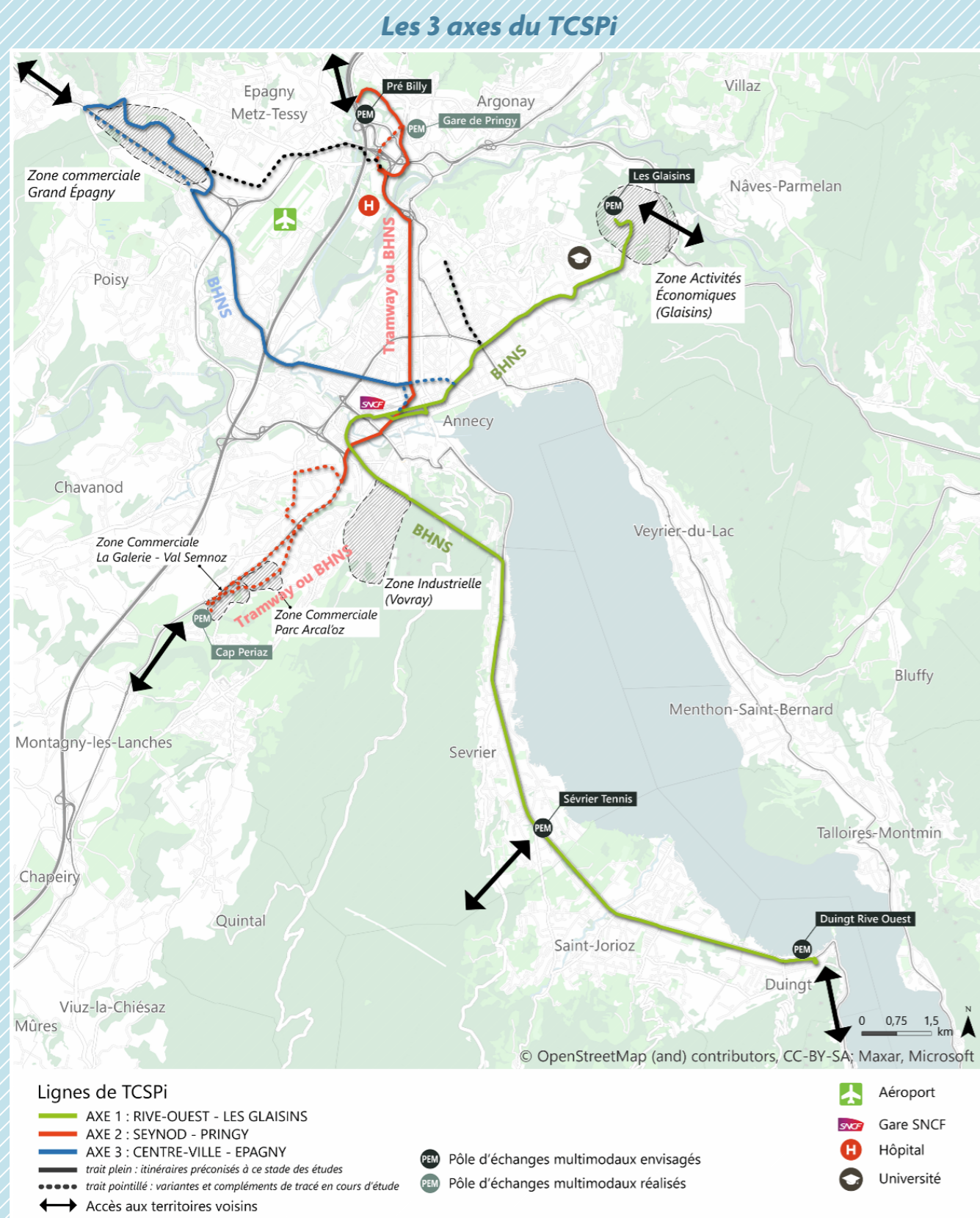






VI. LE PROJET SOUMIS à concertation





VI. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

/// LE SCHÉMA GLOBAL

L'ensemble du réseau de TCSPi du Grand Anney présenté ci-après est soumis à la concertation. Il se décompose en plusieurs axes de circulation interconnectés en cœur de ville et avec les territoires extérieurs.

Les études ont déterminé 3 axes structurants, décomposés en 5 branches, privilégiés pour l'implantation de transports collectifs en réponse aux enjeux de l'agglomération :

- > L'axe 1, décomposé en 2 branches, entre Duingt et la zone économique des Glaisins (Annecy-le-Vieux) via le centre-ville d'Annecy ;
- > L'axe 2, décomposé également en 2 branches, entre Seynod et Pringy via le centre-ville d'Annecy ;
- > L'axe 3 entre le centre-ville d'Annecy et Epagny Metz-Tessy.



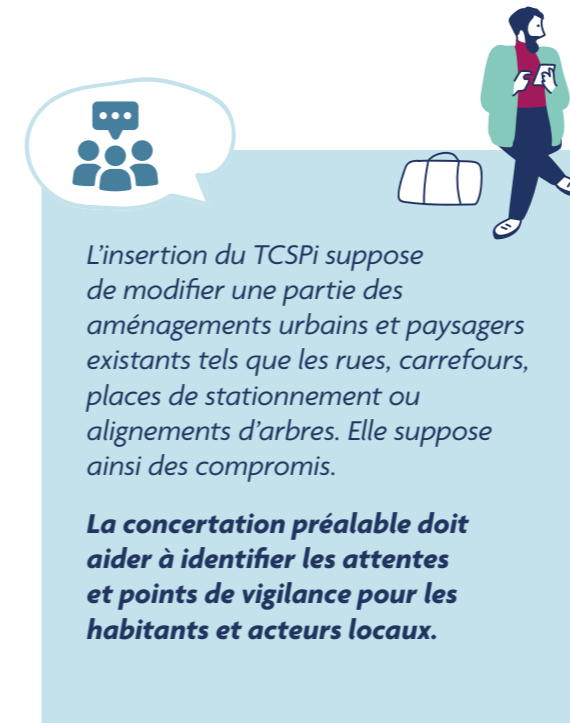
LES PRINCIPES DE L'INSERTION URBAINE

Quel que soit le choix du mode de transport, le Grand Annecy a suivi plusieurs priorités pour déterminer le tracé et le mode d'insertion dans l'espace urbain proposé dans le cadre de la concertation :

- > Créer un site propre sur la totalité du parcours ;
- > Réaménager l'espace public en intégrant les aménagements cyclables selon les principes de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) avec un niveau d'ambition élevé ;
- > Proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- > Maintenir des voies de circulation à double sens lorsque cela est possible ou nécessaire. En cas de contrainte d'insertion, supprimer un sens de circulation VP (véhicule particulier) avec un maintien des accès riverains et des fonctionnalités existantes ;
- > Maintenir des places de stationnement lorsque cela est possible ou nécessaire ;
- > Préserver le patrimoine végétal dans la mesure du possible ;
- > Prévoir une végétalisation maximum sur l'ensemble de l'itinéraire, au niveau de la plateforme (tramway comme BHNS lorsque les études confirment la faisabilité technique) ainsi que sur les espaces publics alentour (engazonnement, arbres d'alignement, végétation arbustive) en évitant dès que possible la coupe d'arbres existants afin de répondre aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur ;
- > Restreindre au maximum les impacts fonciers sans pénaliser le volet « intégral » du TCSPi ;
- > Donner naissance à des connexions qualitatives avec le reste du réseau.

En fonction des emprises disponibles (donc globalement de la largeur de la voirie) sur les différents axes empruntés, des choix pourront être effectués sur les fonctions à intégrer sur la voirie (stationnement, voies de circulation, végétalisation, etc.) et leur dimensionnement. Ces choix pourront, selon les secteurs, intégrer des besoins d'acquisitions d'emprises bâties ou non bâties, de mutualisation d'usages, etc. L'insertion intégrera la préservation des accès riverains individuels et collectifs pour les habitations, des sites industriels et tertiaires, des commerces, des équipements et des fonctionnalités existantes (livraisons, collecte des ordures ménagères, accessibilité secours et incendie, etc.).

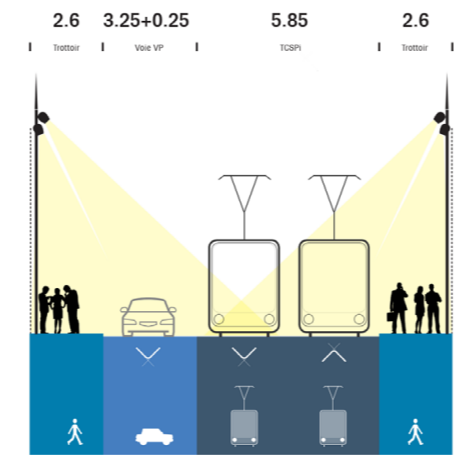
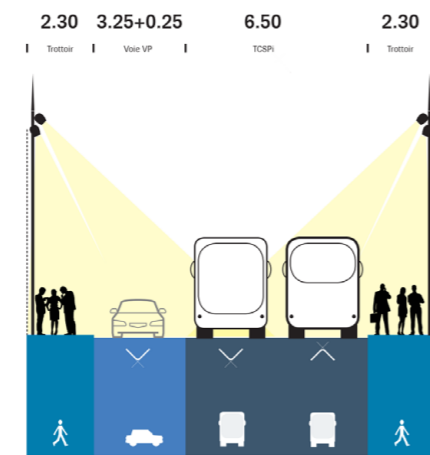
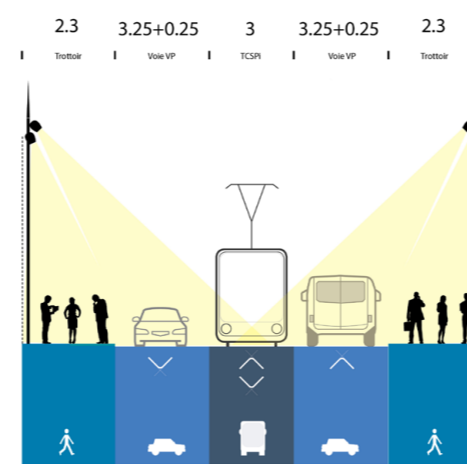
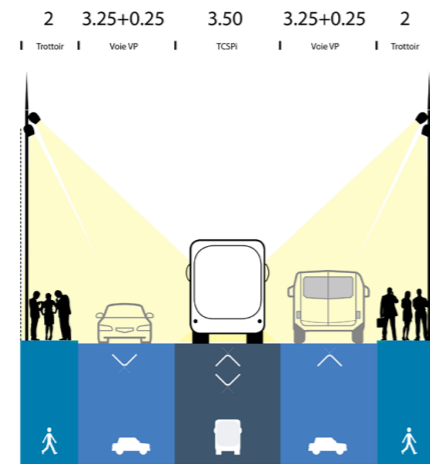
Les profils (coupes perpendiculaires) par axe et secteur présentés dans l'annexe technique du dossier de concertation sont adaptés des profils génériques suivants, choisis en fonction de la largeur disponible.



QUELQUES CLÉS POUR COMPRENDRE : LES INSERTIONS DES MODES DE TRANSPORT EN FONCTION DES EMPRISES DISPONIBLES

Le choix d'organisation et de hiérarchisation des modes sur une voie dépend de la largeur disponible entre les deux façades. Plusieurs modèles types, de 14,6 mètres pour l'emprise la plus petite à 26 mètres pour l'emprise la plus large, vous sont présentés ici.

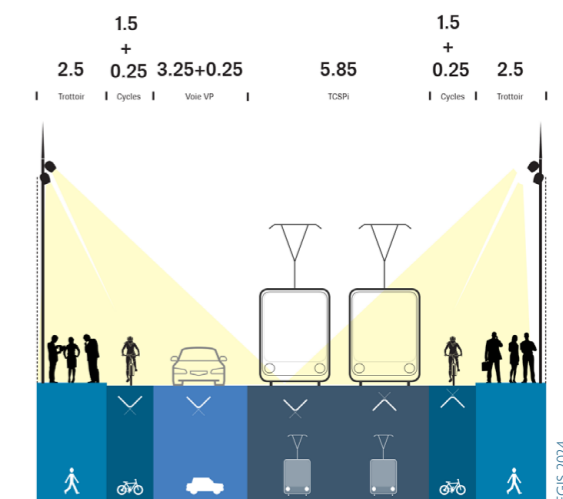
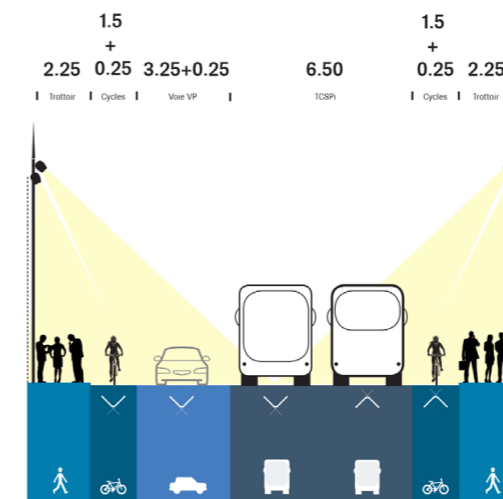
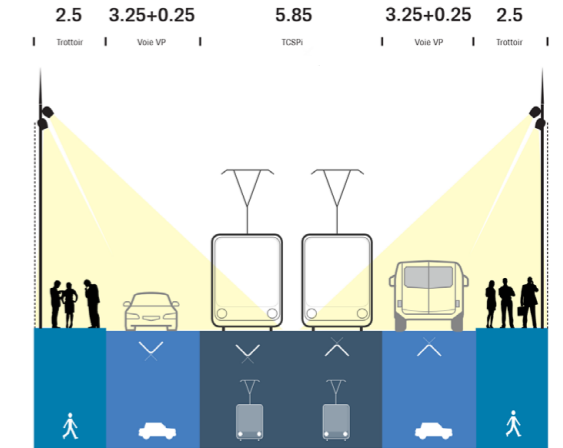
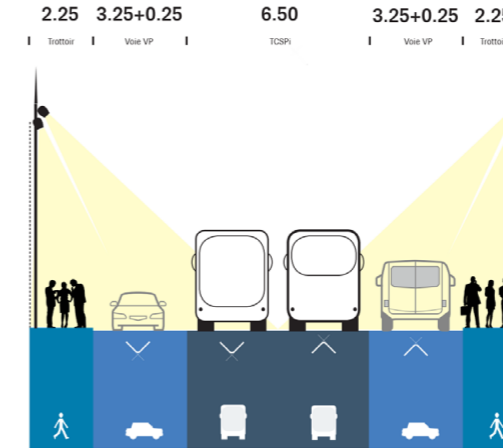
Il est à noter que certains profils ne font pas apparaître des aménagements cyclables. Ils sont donc uniquement applicables à la rive ouest compte tenu des spécificités du projet dans cette zone (cf. § Un projet au profit des modes de déplacements actifs).



PROFIL 14,6 MÈTRES

Une emprise de 14,6 m permet d'insérer :

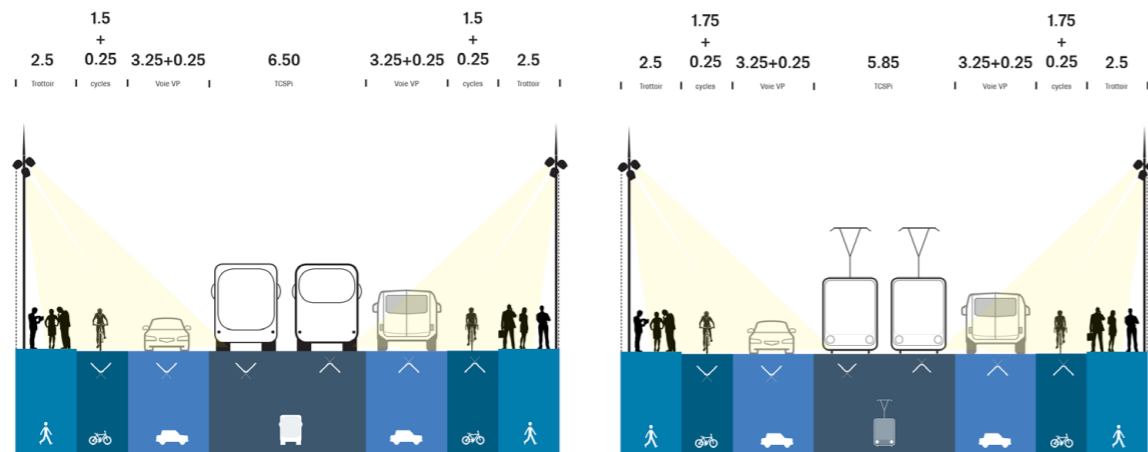
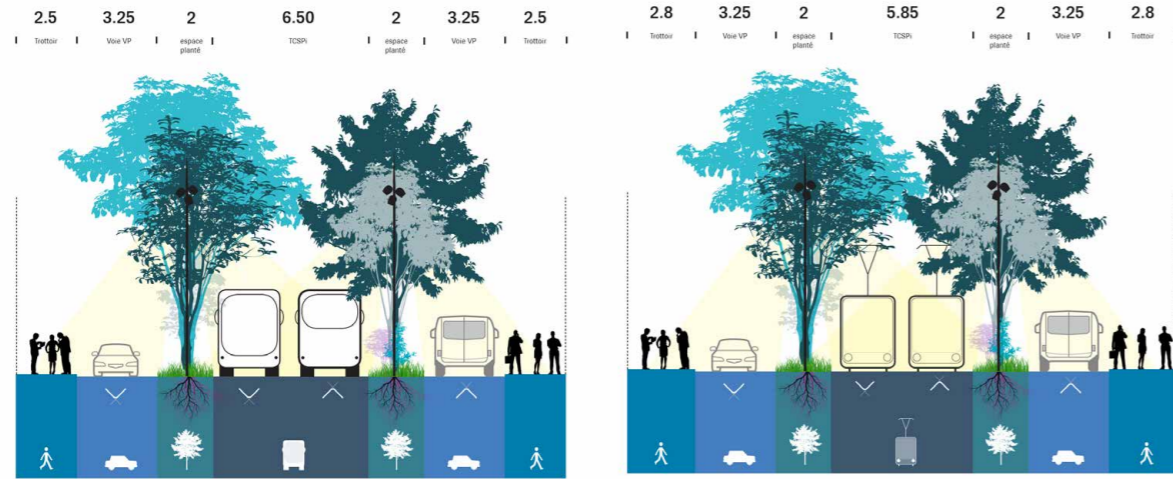
- soit une voie unique pour le TCSPi, une voie de circulation automobile par sens et des trottoirs,
- soit une voie par sens pour le TCSPi, une voie de circulation automobile et des trottoirs.



PROFIL 18 MÈTRES

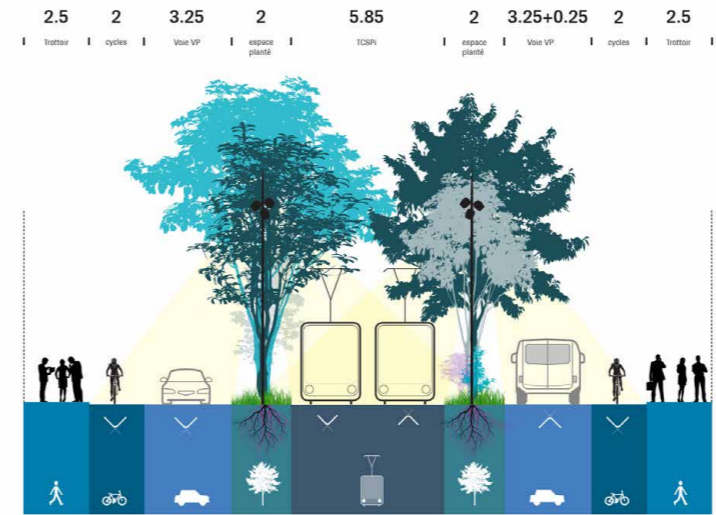
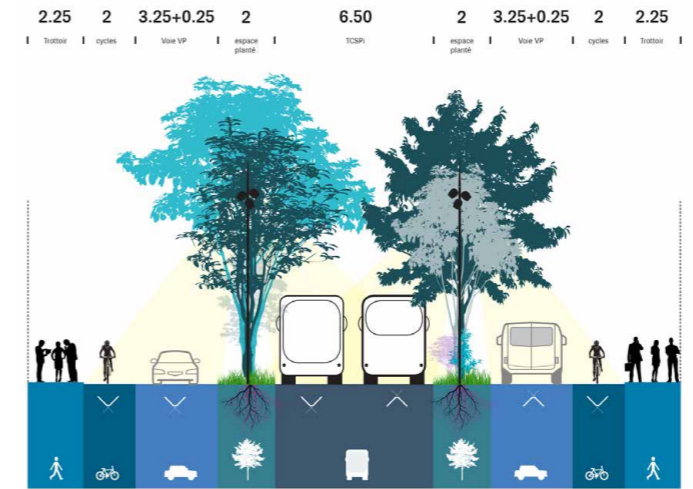
Une emprise de 18 m permet d'insérer :

- soit une double voie pour le TCSPi, une voie de circulation automobile par sens et des trottoirs,
- soit une double voie pour TCSPi, une voie de circulation automobile et une piste cyclable d'1,50m de part et d'autre de la voirie, ainsi que des trottoirs.



PROFIL 22 MÈTRES

Une emprise de 22 m permet d'insérer une double voie pour le TCSPi, une voie de circulation automobile par sens, des trottoirs et soit deux alignements de plantations, soit une piste cyclable par sens.



PROFIL 26 MÈTRES

Une emprise de 26 m permet d'insérer une double voie pour le TCSPi, deux alignements de plantations, une voie de circulation automobile par sens, des pistes cyclables et des trottoirs.

EGIS 2024

LES PRINCIPES DE L'INTERMODALITÉ

Le TCSPi permettra aux habitants des territoires périphériques de l'agglomération de ne plus être obligés d'utiliser leur voiture pour accéder au centre de l'agglomération, à travers la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) où ils pourront laisser leur véhicule ou vélo et prendre le TCSPi, pour éviter embouteillages et problématiques de stationnement.

Un schéma directeur des PEM a été réalisé au sein du Grand Anney en collaboration avec les territoires voisins, 24 PEM ont été identifiés. 6 sont en lien direct avec le projet de TCSPi, dont 2 PEM existants (Seynod – Cap Périaz et Pringy Gare).

QU'EST-CE QU'UN PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL ?

Un **Pôle d'Echange Multimodal** ou **PEM** est un lieu connectant plusieurs modes de transport dont l'organisation facilite le passage d'un mode de transport à un autre.

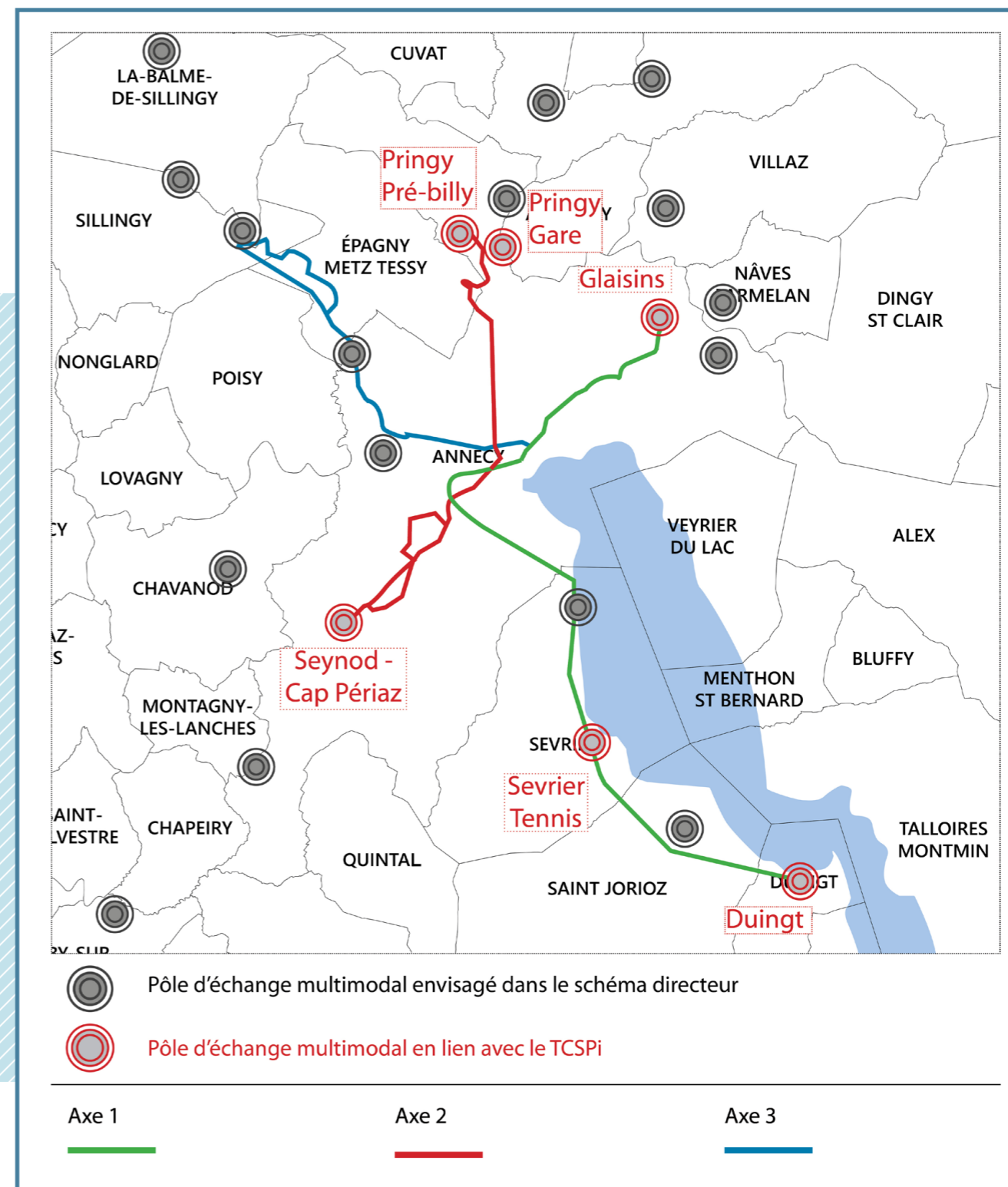
Un PEM permet de laisser son véhicule dans un parking pour utiliser un mode de transport en commun (bus, train, transport à la demande...), faire du covoiturage ou prendre un vélo.

Des services associés au PEM (ex : relais colis, maison du vélo, services publics, etc.) et une tarification combinée pour les différents modes sont généralement proposés.

A ce stade, ces sujets doivent faire l'objet d'études complémentaires.



Schéma Directeur des Pôles d'Echanges Multimodaux (Grand Anney)



La concertation sur le projet de TCSPi peut permettre de mieux définir ce que les usagers potentiels (habitants, actifs, touristes, excursionnistes, etc.) attendent de ces PEM pour optimiser le potentiel de report modal et de succès du TCSPi. Cela concerne la nature de l'intermodalité proposée (voiture, transport collectif, vélos et modes actifs, covoiturage, etc.) leur positionnement précis et leur accès, en particulier au regard de l'offre de transport des territoires voisins, et les services disponibles.

On pourra également voir, en fonction de chaque type de besoin des populations extérieures potentiellement concernées (y compris besoin de touristes, d'excursionnistes etc.) quelle(s) réponse(s) apporter.

L'INTERMODALITÉ EST L'UNE DES CLÉS DE RÉUSSITE D'UN TEL PROJET DE TRANSPORT.

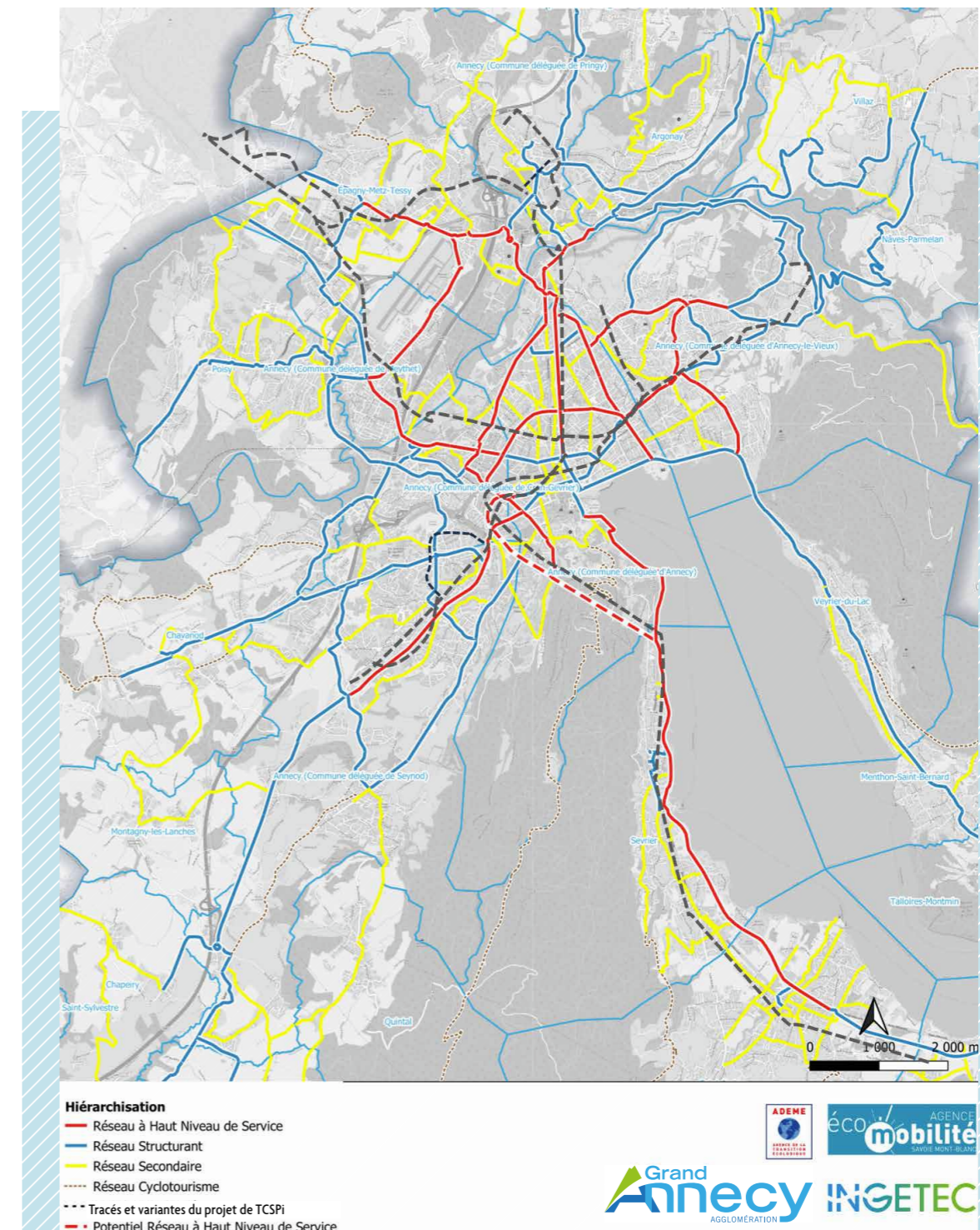
Il s'agit de pouvoir connecter le plus efficacement possible le TCSPi avec les autres modes de transport : train, bus classique, car, vélo, voiture, moto, etc.

- > Comment optimiser les tracés et les aménagements pour favoriser l'intermodalité ?
- > Comment articuler les offres de mobilité avec celles des territoires voisins ?
- > Comment répondre à certains besoins spécifiques locaux (touristiques par ex.) ?
- > Quels services seraient à privilégier dans les pôles d'échanges multimodaux ?

UN PROJET AU PROFIT DES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Le Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy a été voté en juin 2022 alors que les axes du projet de TCSPi n'étaient pas encore complètement étudiés.

Hierarchisation du Schéma Directeur Cyclable du Grand Anancy



LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) : IMPACT SUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, BHNS ET TRAMWAY

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en France ne se limite pas seulement à l'amélioration des systèmes de transport en commun comme les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et les tramways. Elle accorde également une importance particulière aux aménagements cyclables, contribuant ainsi à une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement.

La LOM prévoit ainsi une augmentation significative des investissements dans les infrastructures cyclables, visant à encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien.

Lors des travaux de rénovation des voiries, la LOM précise les obligations de création d'aménagements cyclables :

- > En agglomération ces aménagements doivent prendre la forme de bandes cyclables (délimitées par un marquage au sol), de voies vertes, de pistes cyclables, de zones de rencontres ou de marquages au sol pour les chaussées à une seule file de circulation.
- > Hors agglomération, la LOM impose d'évaluer le besoin, la faisabilité technique et financière d'aménagements cyclables lors d'une rénovation de voirie, en tenant compte des orientations du schéma des véloroutes, des plans de mobilité et plans de mobilité simplifiés, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Des simples bandes cyclables sont possibles sur la plateforme du BHNS. Quant au mode tramway, des aménagements séparés de la plateforme sont nécessaires, notamment en cas de végétalisation de la plateforme.

Néanmoins, l'ambition du Grand Annecy est de réaliser des aménagements cyclables très qualitatifs peu importe le mode, séparés de la circulation du TCSPi et des véhicules ainsi que des trottoirs, afin de sécuriser la pratique et d'augmenter le confort des usagers.

A minima ils seront en adéquation avec le Schéma Directeur Cyclable. En cas de difficulté d'insertion des aménagements cyclables dans l'emprise publique existante, des solutions alternatives seront trouvées, par exemple :

- > Des éventuelles acquisitions foncières.
- > Le report du Réseau Haut Niveau de Service cyclable sur une voie adjacente, pour séparer les cyclistes de la chaussée (où circulent les véhicules) et des trottoirs
- > Un élargissement ou de meilleures connexions d'aménagements existants sur la rive Ouest : compte tenu des largeurs très contraintes sur la RD 1508, la réalisation d'aménagements cyclables systématiquement séparés de la circulation nécessiterait des acquisitions foncières très importantes. Ainsi, un travail est en cours avec le SILA, gestionnaire de la voie verte du Lac d'Annecy, pour élargir celle-ci (ancienne voie ferrée) et offrir une excellente desserte cyclable de tout le secteur en synergie avec le projet de TCSPi. De plus, des connexions cycles aux centres-bourgs, aux lieux d'habitation et de loisirs seront aménagées entre la voie verte et la RD 1508.

UN PROJET AU PROFIT DE L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

Concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), le projet de TCSPi sera conforme aux normes en vigueur.

L'ambition du Grand Annecy est également importante sur ce point. Des stations adaptées et confortables pour les PMR seront réalisées autant pour le mode BHNS que pour le mode tramway, à tous les arrêts.

Le Grand Annecy souhaite que la concertation, en particulier à travers les ateliers locaux d'expertise d'usage, puisse identifier des secteurs à difficulté particulière d'accessibilité (par exemple à Seynod où certaines stations seront en pente), et évoquer des propositions permettant de faciliter l'usage du TCSPi par les PMR (y compris sur le futur matériel roulant).



Quelles améliorations et changements pour les cyclistes ?

La concertation préalable pourra permettre d'identifier les lieux ou secteurs ciblés par le projet et les potentiels d'intermodalité.

Les moyens d'améliorer les conditions de développement de circulations cyclables et leur lien avec le TCSPi (intermodalité, sécurité etc.) pourront être discutés lors de la concertation, notamment à travers les ateliers d'expertise d'usage.

Parlons-en en concertation !



Quels aménagements pour les personnes à mobilité réduite ?

La concertation pourra permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'améliorer le projet en identifiant les lieux ou secteurs avec des besoins spécifiques à travers les ateliers d'expertise d'usage.

Parlons-en en concertation !



LES AMBIANCES PAYSAGÈRES IMAGINÉES

Le Grand Annecy est un territoire conscient de l'urgence climatique. Il souhaite protéger ses lisières vertes et opter pour des modes de vie tournés vers l'environnement. Notre projet de mobilités s'inscrit dans cette logique de réduction de pollution et de l'empreinte carbone via le développement des modes doux et des transports décarbonés au lieu de la voiture.

S'appuyer sur la mise en place de ces transports en site propre sur des axes structurants permettra de dessiner une trame verte et de renforcer les entités paysagères déjà présentes. Il s'agit de penser notamment la perméabilisation des sols à travers :

- > La plantation de diverses espèces et de plantes locales ;
- > La protection et la restauration de la biodiversité de la faune et de la flore ;
- > Une gestion alternative des eaux de pluie.

Ces principes, qui s'additionnent à la conservation des alignements d'arbres, contribueront à dessiner des corridors écologiques qui réduiront considérablement les îlots de chaleur¹⁰.

Ainsi, le projet proposera de nouveaux espaces ombragés, apaisés et sécurisés grâce à des éléments paysagers, lorsque cela est possible. Renforcer et conserver le patrimoine végétal du Grand Annecy s'inscrit également dans une démarche de réutilisation de matériaux locaux et de construction de matériaux biosourcés (issus de matière organique renouvelable) et géosourcés (issus de matière minérale, comme la pierre).



BHNS de Nîmes (av. de la Liberté et François Mitterrand)



Tramway T6 Nord, Lyon, Villeurbanne



BHNS d'Aix-en-Provence (ligne B)



Tramway T2, La Défense-Bezons

¹⁰ Des profils type sont présentés dans le paragraphe «Les principes de l'insertion urbaine» qui montrent les ambiances possibles en fonction de la largeur d'emprise de la rue.

AXE 1 : DE DUINGT À LA ZONE ÉCONOMIQUE DES GLAISINS VIA LE CENTRE-VILLE D'ANNECY

D'une longueur comprise entre 15,5 et 17,5 km environ à ce stade des études, l'axe 1 relie Duingt au Parc des Glaisins en passant par le centre-ville d'Annecy et le quartier de la gare.

Cet axe dessert des équipements majeurs de l'agglomération, l'Université Savoie Mont-Blanc, le centre-ville d'Annecy, ses commerces, ses équipements institutionnels et des zones d'activités dynamiques (les Glaisins notamment). L'axe 1 permet d'offrir une alternative en transport en commun performante le long de la route départementale RD 1508 qui est actuellement encombrée par du trafic pendulaire et de transit (entre 15 000 et 22 000 véhicules par jour ont été identifiés en moyenne sur cet axe en 2022) car aucun itinéraire alternatif n'est envisageable.

Les fréquentations quotidiennes et maximales sont dans le domaine de pertinence du mode BHNS qui apparaît ainsi parfaitement dimensionné pour le projet de TCSPi.

//// Il est prévu **15 000 à 17 000 voyageurs** par jour sur l'axe 1, dont :

- entre 7 000 et 8 000 voyageurs par jour sur la branche Gare-Duingt ;
- entre 8 000 et 9 000 voyageurs par jour sur la branche Gare-les Glaisins.

//// Le tronçon le plus chargé sur l'axe 1 (Gare <-> Sommeiller) serait emprunté par **750 voyageurs** par sens à l'heure de pointe.

Les élus ont considéré que le Bus à Haut Niveau de Service constituait un choix pertinent pour l'axe 1, jugeant la solution adaptée à la fréquentation lors de la mise en service et au-delà, mais également au regard des coûts et des délais de réalisation. En effet, ce mode possède une capacité d'évolution importante pour transporter plus de monde, par exemple en augmentant la fréquence de passage et/ou la longueur du matériel roulant.



Quelles stations sur l'axe 1 ?

Les études en cours ont proposé un nombre de stations et un positionnement possibles. Tout reste cependant à préciser et vos avis sont sollicités dans le cadre de la concertation.

Parlons-en en atelier !



Les stations pourraient être positionnées sur cet axe de façon à desservir de manière optimale :

//// **Les centres-villes des communes traversées** : Duingt, Saint-Jorioz, Sevrier et Annecy ;

//// **Les secteurs à enjeux** : la gare d'Annecy, les établissements d'enseignement supérieur situés en direction des Glaisins, le pôle scolaire et universitaire catholique (UCLY), l'IPAC, l'école, le collège et le lycée Saint-Michel, la zone commerciale du centre-ville, de nombreuses zones d'habitat denses (le centre-ville, le quartier du Faubourg des Balmettes, le quartier du Parmelan), mais également la zone d'activités économiques des Glaisins.

Une fois ces stations « stratégiques » choisies, un principe d'implantation tous les 400 à 500 m pourrait être mis en œuvre de manière à assurer une bonne desserte des habitants et emplois le long de l'axe, tout en préservant la performance du projet de TCSPi. En effet, un nombre trop important de stations nuirait à la vitesse commerciale du TCSPi, ce qui détournerait les usagers du transport en commun au profit de la voiture.



LES CHIFFRES CLÉS DE L'AXE 1

///// **Longueur et mode : 15 500 m à 17 500 m** en fonction des variantes et de compléments de tracé en cours d'étude, en bus à haut niveau de service

///// **Fréquence maximum en heures de pointe : 6 minutes** entre les Glaisins et le tunnel de la Puya, **12 minutes** entre le tunnel de la Puya et Duingt

///// **Nombre de stations envisagées : 29** dont 3 communes avec l'axe 2

///// **Nombre de voyageurs par jour : entre 15 000 et 17 000**

///// **Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires** desservis à la mise en service : **46 900 environ**

///// **Temps de parcours** terminus à terminus : **environ 54 minutes** (montée et descente comprises)

///// **Un temps de parcours** de **1'30** entre deux stations environ

///// **Coût provisionnel** à ce stade des études : **entre 248 M€ et 280 M€** en fonction des variantes et compléments en cours d'études

POURQUOI DÉMARRER PAR L'AXE 1 ?

Les atouts de l'axe 1 sont nombreux.

Il dessert plusieurs secteurs stratégiques du Grand Annecy, permettant de répondre en priorité aux besoins des étudiants et des actifs :

- Parc d'activités des Glaisins (environ 370 entreprises et 4500 emplois) ;
- Campus de l'Université Savoie Mont Blanc (5 000 étudiants et enseignants, plus de 10 000 à terme) et de l'UCLY (400 étudiants, 1000 à terme), IPAC (1100 étudiants) et établissement Saint Michel (+ de 2000 élèves) ;
- Centre-ville d'Annecy, en particulier les rues commerçantes de l'hypercentre et le quartier du centre commercial des Nouvelles Galeries (quartier du Parmelan) ;
- Rive ouest du lac : confrontée à la saturation quotidienne de la RD 1508 (notamment du fait de la configuration des voies aux passages les plus contraints, à la Puya et au rond-point des Marquisats, et de l'absence d'alternative routière), qui entraîne du report de trafic sur la rive est du lac (RD909a) et affecte l'offre de transport collectif (en l'absence de site propre), cette partie du territoire attend depuis plusieurs décennies une amélioration significative de ses conditions de mobilité, dont l'impact s'étendra aux autres secteurs de l'agglomération, même au-delà.

En tout état de cause, le projet de TCSPi est un projet étudié sur toutes ses branches en parallèle.



Le dialogue est lancé avec la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy et la Région, son autorité organisatrice des mobilités (AOM), pour définir la meilleure réponse d'offre de transport collectif en articulation avec le projet de TCSPi du Grand Annecy.



Les Pôles d'échanges multimodaux à Sevrier et Duingt vous semblent-ils adaptés pour connecter les territoires voisins ?

Utiliserez-vous ces pôles d'échanges, par exemple pour stationner votre voiture à Duingt et emprunter le transport en commun ? Sous quelles conditions ? Quels sont les services attendus ?



Quelle articulation possible avec les offres de transport en commun de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy ?

L'articulation des transports en commun entre la Communauté de Communes Sources du Lac d'Annecy et le Grand Annecy fera l'objet d'un temps d'échange durant la concertation !



TABLEAU RÉCAPITULATIF AXE 1

Secteur 1 : page 67

- Le secteur 1 se situe entre la commune de Duingt et le tunnel de la Puya côté Annecy.
- L'objectif recherché est d'améliorer la vitesse commerciale du TCSPi via un site propre qui permet de s'exonérer de la circulation routière importante le long de la route départementale 1508.

Secteur 2 : page 72

- Le secteur 2 se situe dans le centre-ville d'Annecy, entre le débouché du tunnel de la Puya les Nouvelles Galeries. Dans ce secteur, plusieurs variantes ont été étudiées :

Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Passage par le Faubourg des Balmettes, l'avenue Lucien Boschetti, l'avenue du Rhône et l'avenue d'Aléry.	Passage par la rue de la Cité, l'avenue de Loverchy, l'avenue du Rhône et l'avenue d'Aléry.	Passage par la rue de la Cité puis par l'ancienne voie ferrée SNCF, l'avenue du Pont Neuf et l'avenue d'Aléry.	Passage par la rue de la Cité puis par l'ancienne voie ferrée SNCF jusqu'à la gare, puis par l'avenue de Chevène.
Abandonnée	Abandonnée	Abandonnée	Retenue

Secteur 2, zoom sur le centre-ville : page 73

- En zoomant sur la variante 4 retenue au niveau du centre-ville, quatre variantes de tracé ont été étudiées :

Variante 4A	Variante 4B	Variante 4C	Variante 4D
Passage par le site propre bus actuel sur l'avenue de Brogny, puis par le boulevard du Lycée	Passage en sens dissociés, un sens sur l'avenue de Brogny et l'autre sens sur la rue Sommeiller	Passage en sens dissociés, un sens sur la rue Sommeiller et l'autre sens sur la rue Vaugelas	Passage plus au sud sur la rue Royale, la rue Président Favre et la rue Sommeiller
Abandonnée	Abandonnée	Retenue	Abandonnée

Secteur 3, page 76

- Le secteur 3 se situe entre les Nouvelles Galeries et le parking Vignières (avenue du Parmelan, avenue de Thônes et avenue des Carrés)

Secteur 4 : page 78

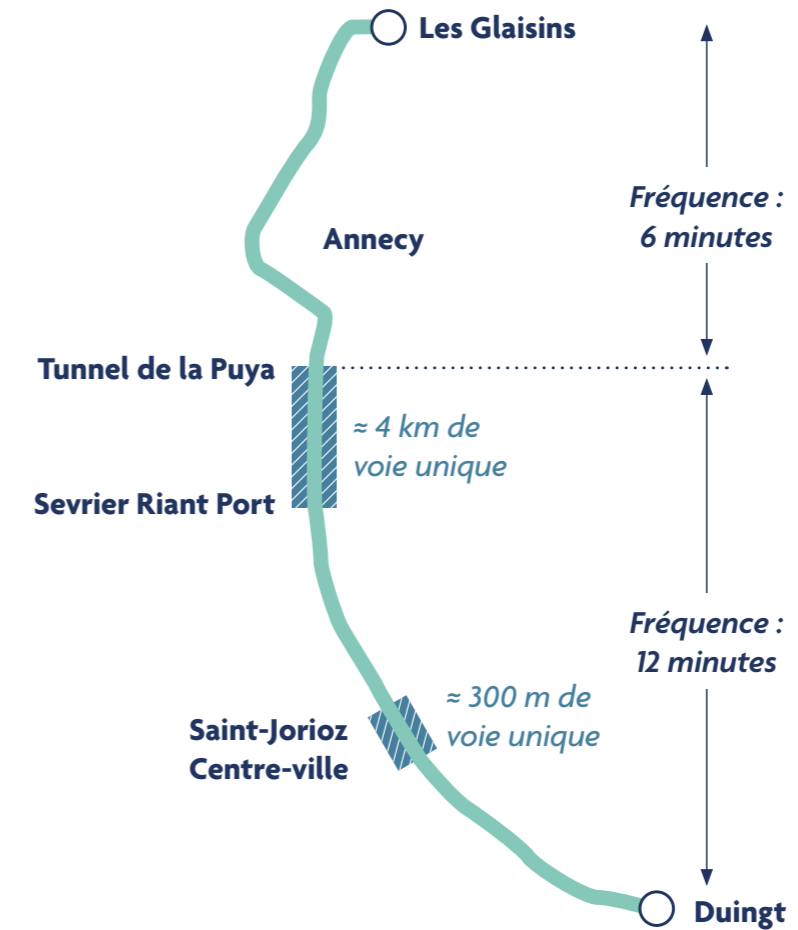
- Le secteur 4 se situe entre le parking Vignières et Les Glaisins. Dans ce secteur, plusieurs variantes ont été étudiées :

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Passage par la rue de la Pesse et le chemin de Bellevue puis l'avenue du Pré Felin pour rejoindre le futur PEM des Glaisins. Option d'un accès direct au futur PEM via l'avenue du Pré de Challes	Passage par la rue de Lachat et la route de Thônes	Passage par la rue de la Pesse, la rue de l'Arc en ciel, la rue de Lachat et la route de Thônes
Retenue	Abandonnée	Abandonnée

AXE 1 – SECTEUR 1 : DE DUINGT AU DÉBOUCHÉ DU TUNNEL DE LA PUYA



Entre Duingt et le débouché du tunnel de la Puya côté Annecy, l'objectif recherché est d'améliorer la vitesse commerciale du TCSPi via un site propre réservé qui permet de s'exonérer de la circulation routière importante le long de la route départementale 1508.

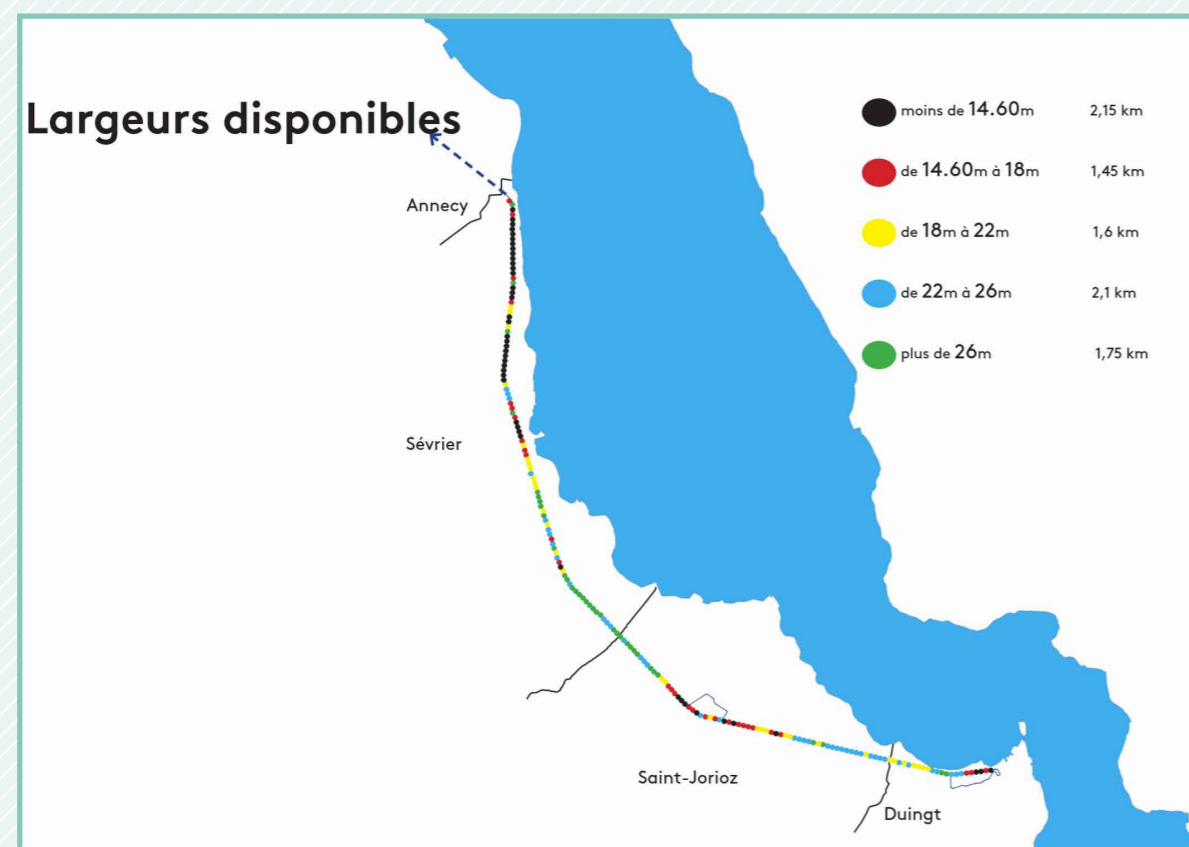


Portions du tracé le long de la Rive Ouest sur lesquelles une voie unique est envisagée

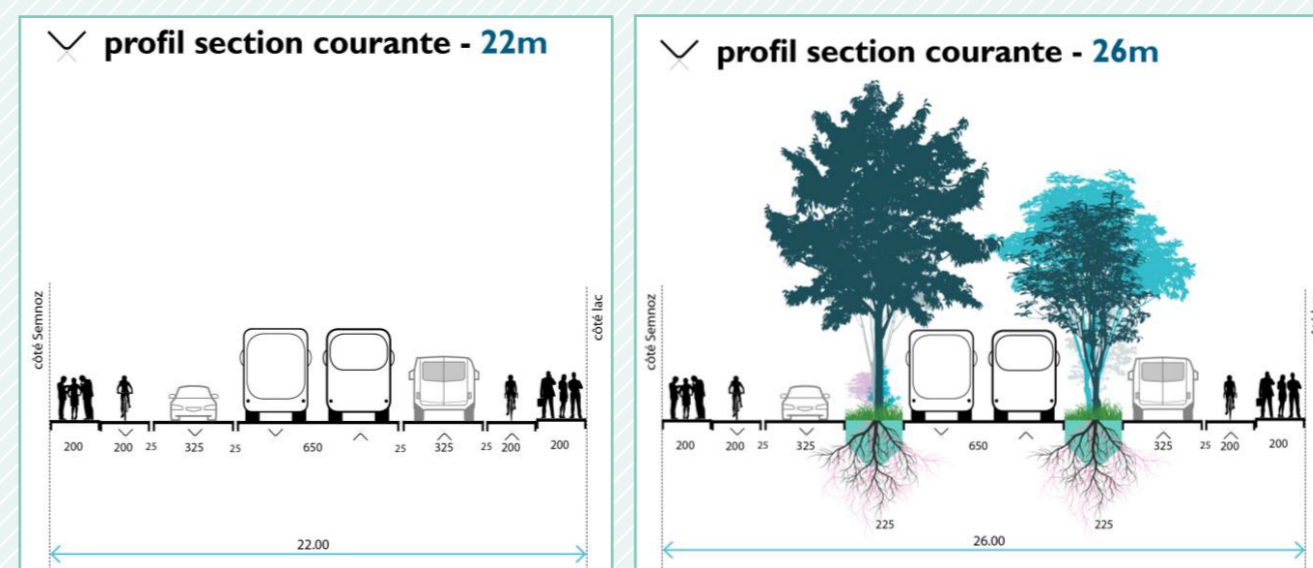
LES ENJEUX FONCIERS PARTICULIERS DU SECTEUR DE LA RIVE OUEST

La Route d'Albertville (RD 1508) présente **plusieurs secteurs étroits entre le tunnel de la Puya et la sortie de Sévrier et dans le centre-ville de Saint-Jorioz.**

Cette route à grande circulation (RGC) étant un axe unique sans autre alternative, les deux sens de circulation routiers doivent être impérativement maintenus.



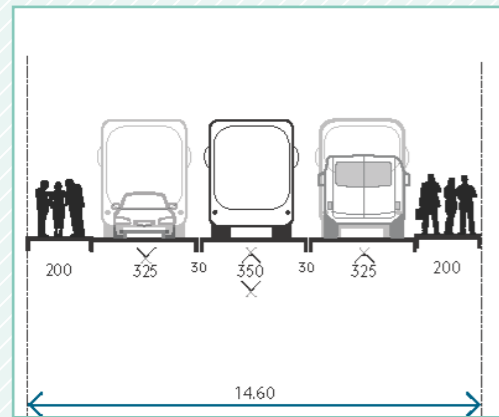
Insérer le TCSPi à double sens et intégrer toutes les fonctionnalités de déplacement conduit à un profil en travers variant de 22 m à 26 m.



Vouloir insérer ce type de profil sur la totalité du linéaire de la rive ouest induit des acquisitions foncières très importantes. Afin de minimiser ces acquisitions, une analyse poussée a été réalisée autour de deux sujets :

- **La possibilité d'exploiter le TCSPi en voie unique dans ces secteurs**, ce qui limite l'élargissement nécessaire de la section courante.
- **La possibilité d'utiliser, pour les aménagements cyclables, la voie verte du lac d'Annecy existante** dont le SILA est le gestionnaire, afin de limiter l'impact encore plus fort sur le foncier existant bâti et non bâti le long de la RD 1508. Un élargissement de la voie verte, ainsi que des connexions aux centres-bourgs, aux lieux d'habitation et de loisirs seront aménagés pour améliorer les conditions de développement de circulations cyclables (cf. §. *Un projet au profit des modes de déplacements actifs p.61*).

Cela permet d'obtenir un profil de projet de 14.6m qui induit une consommation foncière considérablement réduite.



Les études sur les impacts fonciers se poursuivent : une enquête parcellaire postérieure à la concertation et préalable au dossier de déclaration d'utilité publique présentera très précisément l'implantation du projet et les acquisitions foncières prévues. Les propriétaires concernés seront associés en amont.

Les études en cours permettent d'avoir une première idée des impacts fonciers induits dans le cadre d'aménagements du TCSPi en mono ou double voie le long de la RD 1508 :

	DOUBLES-VOIES SYSTÉMATIQUES POUR LE TCSPi (18 m minimum, 22 m minimum pour ajouter dès que possible des embellissements)	VOIES UNIQUES ET DOUBLES POUR LE TCSPi
Impacts fonciers identifiés à ce stade des études	<ul style="list-style-type: none"> • 24 bâtis sur Sevrier • 15 bâtis sur Saint-Jorioz • 200 parcelles impactées • 25 300 m² 	<ul style="list-style-type: none"> - dans les zones les plus contraintes (14,6 m), dès que possible voie-double (18 m) et ajout d'embellissements (22 m) - voie unique sur 4,3 km environ/voie double sur 13,4 km • 9 bâtis sur Sevrier • 3 bâtis sur Saint-Jorioz • 155 parcelles impactées • 10 700 m²

Par ailleurs, en travaillant en lien étroit avec les communes, le Grand Anancy se positionne lorsque des opportunités foncières susceptibles de présenter un intérêt pour le projet apparaissent.

En tout état de cause, dès que la largeur de l'assiette publique s'élargit, le profil de voirie évoluera également pour optimiser les services rendus avec l'ordre de priorité suivant :

- Insertion d'une seconde voie de TCSPi permettant les croisements
- Insertion d'espaces verts
- Insertion du cycle
- Maintien du stationnement en bas-côté de voirie.

LES ENJEUX DE LA VOIE UNIQUE

Une voie unique est envisagée sur certaines sections, les plus contraignantes, afin de minimiser l'impact sur le foncier.

Les études réalisées montrent qu'une voie unique est possible, à la condition de pouvoir passer en voie double ponctuellement, par exemple dans les stations pour que les bus puissent se croiser.

Par ailleurs, pour que les bus circulent en voie unique, ils devront être équipés d'un système précis de géolocalisation. Ce système, combiné à un centre de commandement permettant de localiser chaque bus et ainsi d'alimenter les panneaux d'informations voyageurs et de transmettre des instructions aux différents conducteurs de bus, garantira l'usage de la voie unique dans les deux sens en toute sécurité.

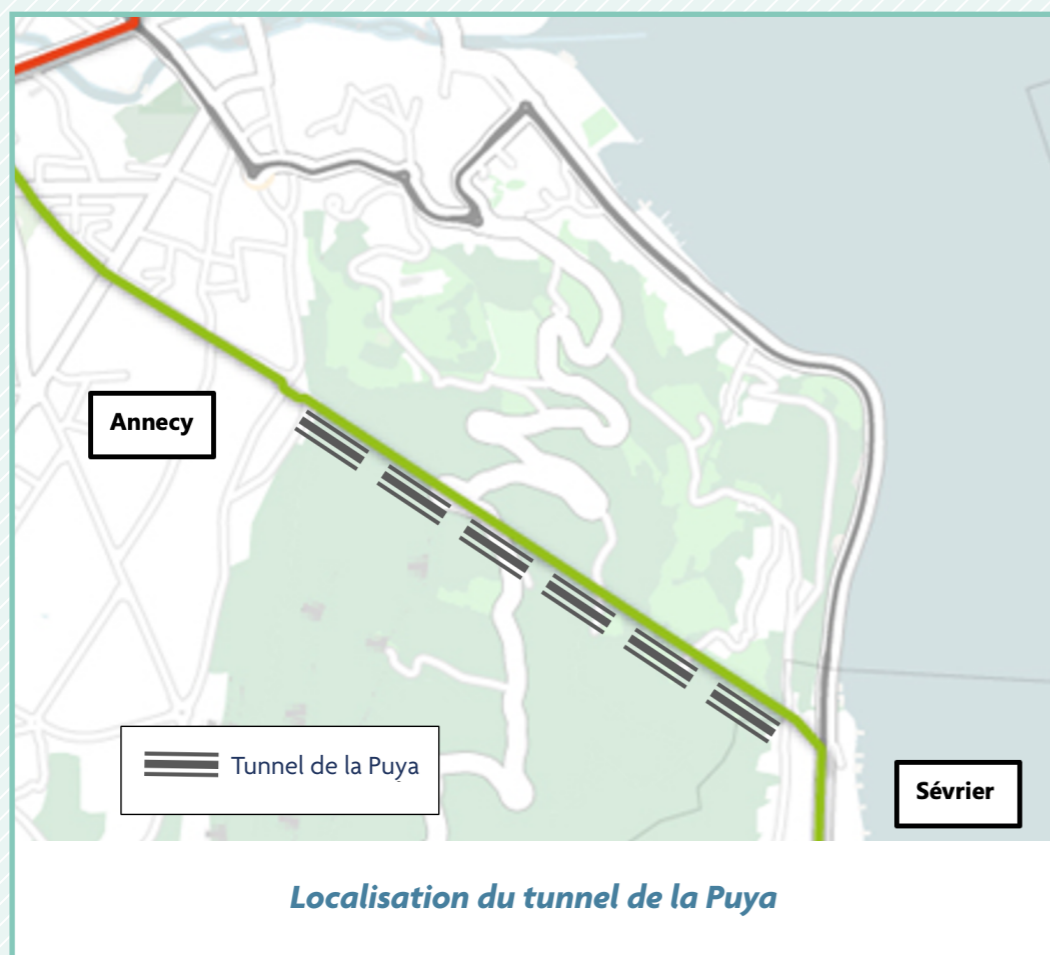
Ainsi, cette voie pourra être uniquement empruntée par des engins ayant les équipements adaptés à l'exception des services de secours, qui pourront toujours l'emprunter en cas d'événement.

Cette voie unique, couplée à la voie unique dans le tunnel de la Puya contraint le TCSPi à une fréquence maximale à la mise en service de 12 min sur la rive ouest.

Le fonctionnement imaginé pourrait être le suivant : terminus partiel aux Balmettes à Anancy, avant le tunnel de la Puya (en cours d'étude), voie unique d'environ 4 km à partir du tunnel de la Puya se terminant vers Riant Port à Sevrier, voie unique courte de 300 m à 500 m à Saint-Jorioz entre le collège et le rond-point de la route du Berlet. Les études montrent la faisabilité du dispositif.

POURQUOI PASSER PAR LE TUNNEL DE LA PUYA ?

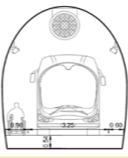
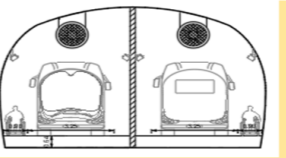
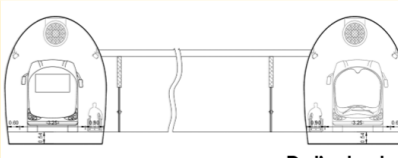
Le tunnel de la Puya, d'une longueur de 1523 mètres, est un ancien tunnel ferroviaire désaffecté situé entre le secteur de Vovray à Annecy et l'entrée de Sevrier (côté Annecy), sous le massif du Semnoz.



Le Grand Anney a étudié la possibilité de l'utiliser pour permettre au TCSPi de relier le centre d'Annecy à la rive Ouest du lac. En effet, il permet d'éviter toute la zone de la Puya et des Marquisats, secteur où la route actuelle est à flanc de montagne et au bord du lac, dans un secteur très congestionné. La piste cyclable actuelle, qui longe la route à ce niveau, est trop étroite (3 m) pour accueillir un TCSPi à double sens (7m), et elle repose en partie sur un ouvrage de type encorbellement qui n'est pas adapté au passage d'un bus. Il n'est pas envisageable d'élargir l'emprise de la voirie pour faire passer le TCSPi car cet élargissement ne pourrait être rendu possible que par la construction d'un ouvrage dont les fondations se trouveraient dans le lit du lac d'Annecy. Or celui-ci fait l'objet d'une protection au titre de la loi littoral. De plus, insérer le TCSPi en lieu et place de la piste cyclable actuelle induit de devoir recréer cette piste cyclable, soit en élargissant encore plus l'ouvrage en rive du lac, soit en utilisant le tunnel de la Puya. Cette dernière solution nécessiterait également la réhabilitation du tunnel car il n'a plus été exploité depuis 30 ans.

Le tunnel de la Puya présente l'avantage de s'exonérer de ces contraintes et de ne pas toucher aux rives du lac telles qu'elles sont aujourd'hui. Il nécessite toutefois d'être réhabilité pour permettre la circulation de bus en toute sécurité.

Plusieurs solutions ont été étudiées :

	SOLUTION 1 : TUNNEL EXISTANT	SOLUTION 2 : AGRANDISSEMENT DU TUNNEL EXISTANT	SOLUTION 3 : TUNNEL EXISTANT + NOUVEAU TUNNEL
COUPE TYPE			
	De l'ordre de 5 m	De l'ordre de 10 m	De l'ordre de 5 m De l'ordre de 5 m
COÛT <small>HORS AMÉNAGEMENT DES TÊTES ET EXPROPRIATIONS</small>	Entre 15 M€ et 33 M€ selon la nature des travaux	100 M€HT	Entre 80 M€ et 100 M€ selon la nature des travaux
DURÉE DU CHANTIER	1,5 ans	3,5 ans	4 ans
DURÉE DES ETUDES et PROC. REGLEM.	Environ 3 ans	Environ 3 à 4 ans	Environ 3 à 4 ans
AVANTAGES	Réutilisation de l'existant Peu d'impact environnemental Peu de nuisances travaux	Fréquence accrue Bus gaz ou hydrogène envisageables (mais sans fréquence libre)	
INCONVÉNIENTS	Fréquence max 12 min Pas de bus gaz ou hydrogène	Nuisances travaux : explosifs + extraction des matériaux + rotation des camions Impact environnemental	
ACTIONS A MENER	Analyse du gabarit et état de l'ouvrage derrière la maçonnerie Rencontre avec la DDT/CETU/SDIS pour validation du concept de sécurité avec ventilation et guidage	Etudes de faisabilité au niveau des têtes Analyse du gabarit et état de l'ouvrage derrière la maçonnerie Rencontre avec la DDT/CETU/SDIS pour validation du concept de sécurité avec ventilation et guidage	Etudes de faisabilité au niveau des têtes Analyse du gabarit et état de l'ouvrage derrière la maçonnerie pour le tunnel existant Rencontre avec la DDT/CETU/SDIS pour validation du concept de sécurité avec ventilation et guidage

Le choix des élus du Grand Annecy s'est porté sur la solution de réhabilitation du tunnel existant dans sa configuration actuelle car l'élargissement du tunnel ou la construction d'un deuxième tube aurait des impacts très importants et assez similaires qui sont :

- Des coûts non compatibles avec le budget.
- Des travaux importants avec des nuisances à proximité d'un secteur de fort trafic, d'habitations et du lac.
- Un impact environnemental difficilement défendable (bilan carbone).

Par ailleurs, le cadencement de 12 minutes imposé par cette solution à la mise en service répond aux besoins en termes d'emport sur cette branche rive ouest.

La réhabilitation du tunnel existant permet ainsi d'offrir une solution efficace générant moins de nuisances et impliquant un coût raisonnable.

Toutefois, le choix de cette solution induit l'utilisation du tunnel uniquement pour les bus du TCSPi car il s'agit :

- De valider un type unique de véhicule, d'en maîtriser le suivi et la maintenance.
- De prévoir tous les équipements nécessaires à la sécurité (contrôle d'accès, capteurs thermiques, guidage optique...) permettant de vérifier l'état des véhicules avant pénétration dans le tunnel, ainsi que le tunnel en lui-même.

Cette solution a été présentée auprès de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers (CNESOR) qui en a validé le principe et attend dorénavant le dossier de sécurité proprement dit, pour une validation finale du projet de réhabilitation (document réglementaire demandé dans le cadre de tout projet de tunnel, visant à valider les solutions à mettre en œuvre en cas d'incendie notamment, pour s'assurer de l'intervention du SDIS, des procédures d'évacuation des feux/fumées, et de la prise en charge des personnes présentes dans le tunnel).



Vue du principe possible d'aménagement de la tête du tunnel de la Puya côté lac

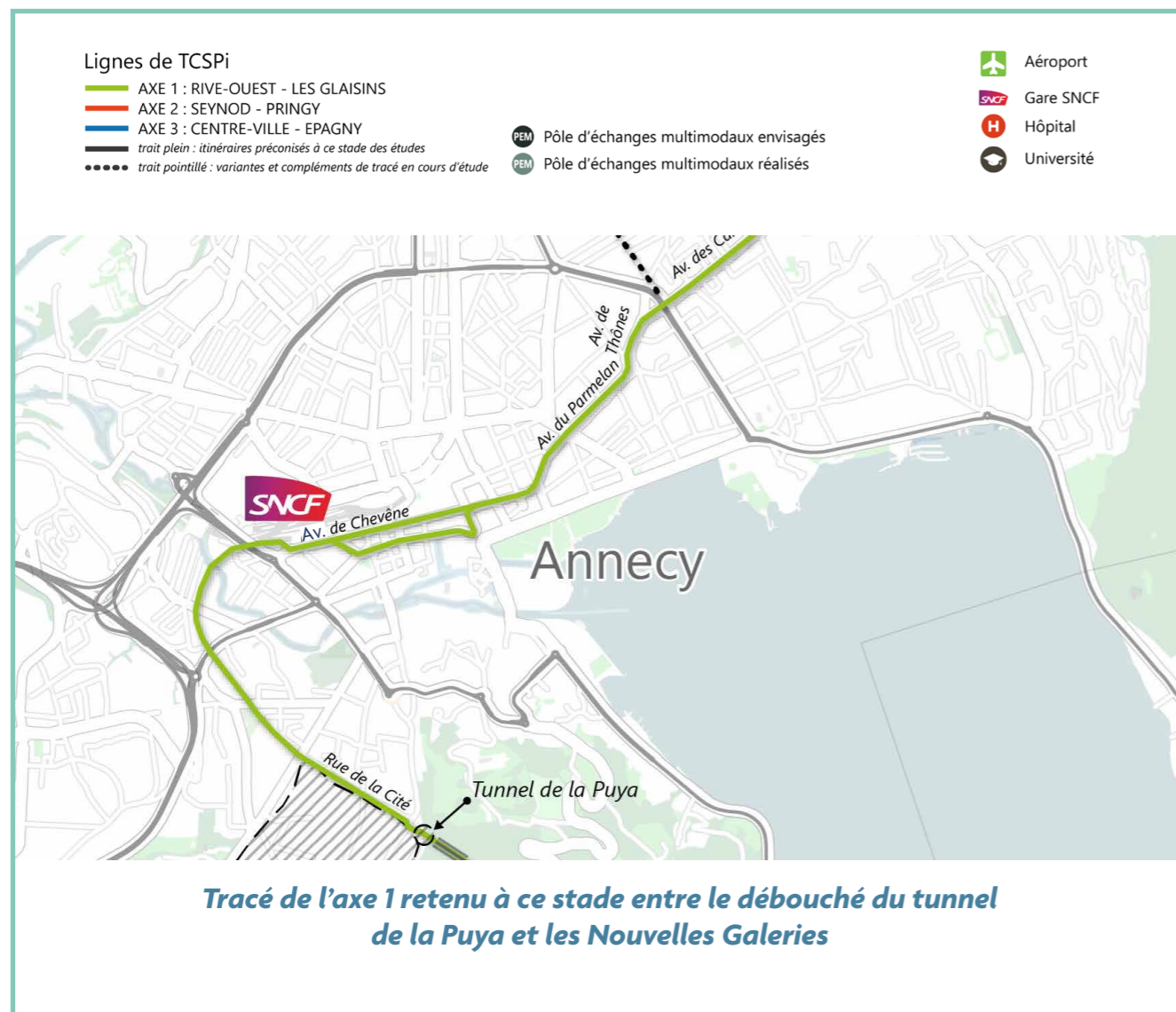


Quel aménagement possible pour le tunnel de la Puya ?

Cette thématique du passage par le tunnel de la Puya fera l'objet d'un temps spécifiquement dédié lors de l'atelier de la rive-ouest. Nous pourrions discuter de l'aménagement proposé en concertation !



AXE 1 – SECTEUR 2 : LE CENTRE-VILLE D'ANNECY : DU DÉBOUCHÉ DU TUNNEL DE LA PUYA AUX NOUVELLES GALERIES



Trois variantes ont été initialement étudiées sur ce secteur :

- > **Variante 1** : passage par le Faubourg des Balmettes, l'avenue Lucien Boschetti, l'avenue du Rhône et l'avenue d'Aléry.
- > **Variante 2** : passage par la rue de la Cité, l'avenue de Loverchy, l'avenue du Rhône et l'avenue d'Aléry.
- > **Variante 3** : passage par la rue de la Cité puis par l'ancienne voie ferrée SNCF, l'avenue du Pont Neuf et l'avenue d'Aléry.
- > **Variante 4** : passage par la rue de la Cité puis par l'ancienne voie ferrée SNCF jusqu'à la gare, puis par l'avenue de Chevène.



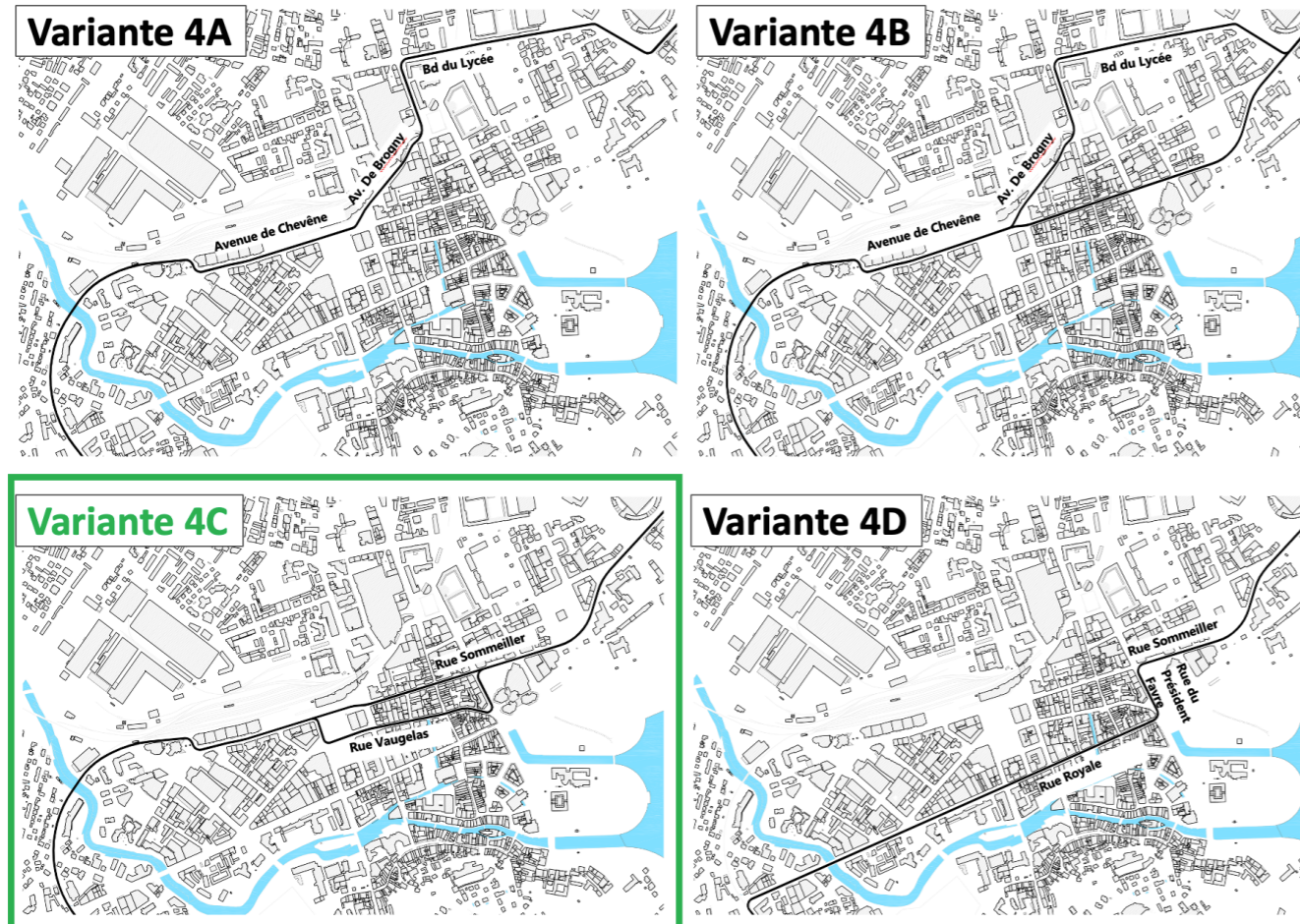
Les variantes 1 et 2 ont été abandonnées car elles présentent l'inconvénient du passage par l'avenue du Rhône en site propre, obligeant à ne maintenir qu'une seule voie de circulation routière dans un sens, alors que cette avenue constitue aujourd'hui un axe de transit majeur pour tous les flux routiers nord <-> sud.

La variante 3 a également été abandonnée car l'axe 2 du TCSPi est déjà envisagé sur l'avenue du Pont Neuf, ce qui est peu pertinent en termes de desserte. De plus, le passage de deux lignes de TCSPi aurait induit un impact majeur sur des carrefours déjà saturés aujourd'hui (avenue du Rhône notamment).

Ces 3 solutions ont donc été abandonnées au profit d'une 4^e solution réutilisant le foncier de la voie SNCF désaffectée jusqu'à l'avenue de Chevène. Cette solution permet de desservir un secteur complémentaire à celui de l'axe 2 et de donner un nouvel essor aux quartiers traversés par ces voies de chemin de fer désaffectées.

Au centre-ville, plusieurs variantes ont été étudiées :

- > **Variante 4A** : passage par le site propre bus actuel sur l'avenue de Brogny, puis par le boulevard du Lycée
- > **Variante 4B** : passage en sens dissociés, un sens sur l'avenue de Brogny et l'autre sens sur la rue Sommeiller (ou sur la rue Vaugelas)
- > **Variante 4C** : passage en sens dissociés, un sens sur la rue Sommeiller et l'autre sens sur la rue Vaugelas
- > **Variante 4D** : passage plus au sud sur la rue Royale, la rue Président Favre et la rue Sommeiller



La variante 4A a été abandonnée car elle ne dessert pas la partie très commerçante du centre-ville, ainsi que tous les bâtiments publics majeurs : Préfecture, Conseil Départemental, Palais de Justice, Bonlieu Scène Nationale.

La variante 4B présente l'intérêt de desservir le cœur commerçant de la ville d'Annecy dans un sens, toutefois l'autre sens est très éloigné, ce qui est préjudiciable à la lisibilité de la ligne, notamment pour des usagers moins réguliers qui fréquentent le centre-ville pour des loisirs.

La variante 4D a été éliminée car elle présente l'inconvénient de s'insérer sur une voirie très étroite, de l'ordre de 10 mètres, ce qui ne permet pas de maintenir les voies de circulation ; de plus, elle est actuellement piétonnée sur une grande partie, et des terrasses de restaurant sont installées.

La variante 4C est celle envisagée à ce stade des études. D'ailleurs, cette variante utilise le même itinéraire que les lignes de transports collectifs actuels. Elle est donc déjà connue par les habitants du Grand Annecy.

Dans ce secteur, l'objectif est d'offrir une alternative performante à la voiture, pour limiter le trafic routier qui apporte beaucoup de nuisances (bruit, pollutions et congestion) au cœur du centre historique d'Annecy. L'espace dédié aux véhicules motorisés est actuellement très important entre les routes et le stationnement dans un secteur très fréquenté par des piétons ; il s'agit donc de rééquilibrer l'espace alloué aux différents modes de déplacement au profit des modes actifs (marche à pied, cycles) et des transports en commun. Il s'agit également d'apaiser un centre historique qui n'est pas dimensionné pour absorber un trafic routier dense, et de gagner en qualité de vie pour les habitants.

Le tracé retenu du TCSPi depuis le débouché du tunnel de la Puya jusqu'aux Nouvelles Galeries, est, à ce stade, le suivant : il s'inscrit tout d'abord sur la rue de la Cité, permettant de desservir directement des structures d'enseignement (Saint Michel, IPAC, UCLY) et d'irriguer le sud du quartier du Faubourg des Balmettes, ainsi que la zone industrielle de Vovray.

Au-delà de la rue de la Cité, un prolongement sur l'ancienne voie ferrée, qui serait réhabilitée à cette occasion, est préconisé aujourd'hui, sous réserve de faisabilité technique (des études complémentaires approfondies sont en cours). À la sortie de l'ancienne voie ferrée, le TCSPi s'insère sur l'avenue de Chevène et la rue de l'Industrie.

Une station serait insérée à proximité du square Verdun de manière à assurer une connexion directe et optimale entre le TCSPi et la gare. Les fonctionnalités actuelles de la gare, à savoir la desserte par les autocars (notamment de la Région) et l'accès au parking souterrain, doivent être maintenues.



Quel partage des modes sur l'espace public ?

Comme pour de nombreux autres transports urbains, la voirie n'est parfois pas suffisamment large pour accueillir des voies réservées et maintenir les usages qui existaient jusqu'alors. Nous vous écouterons sur l'opportunité de redistribuer l'espace public du quartier au service d'une meilleure qualité de vie lors de la concertation !

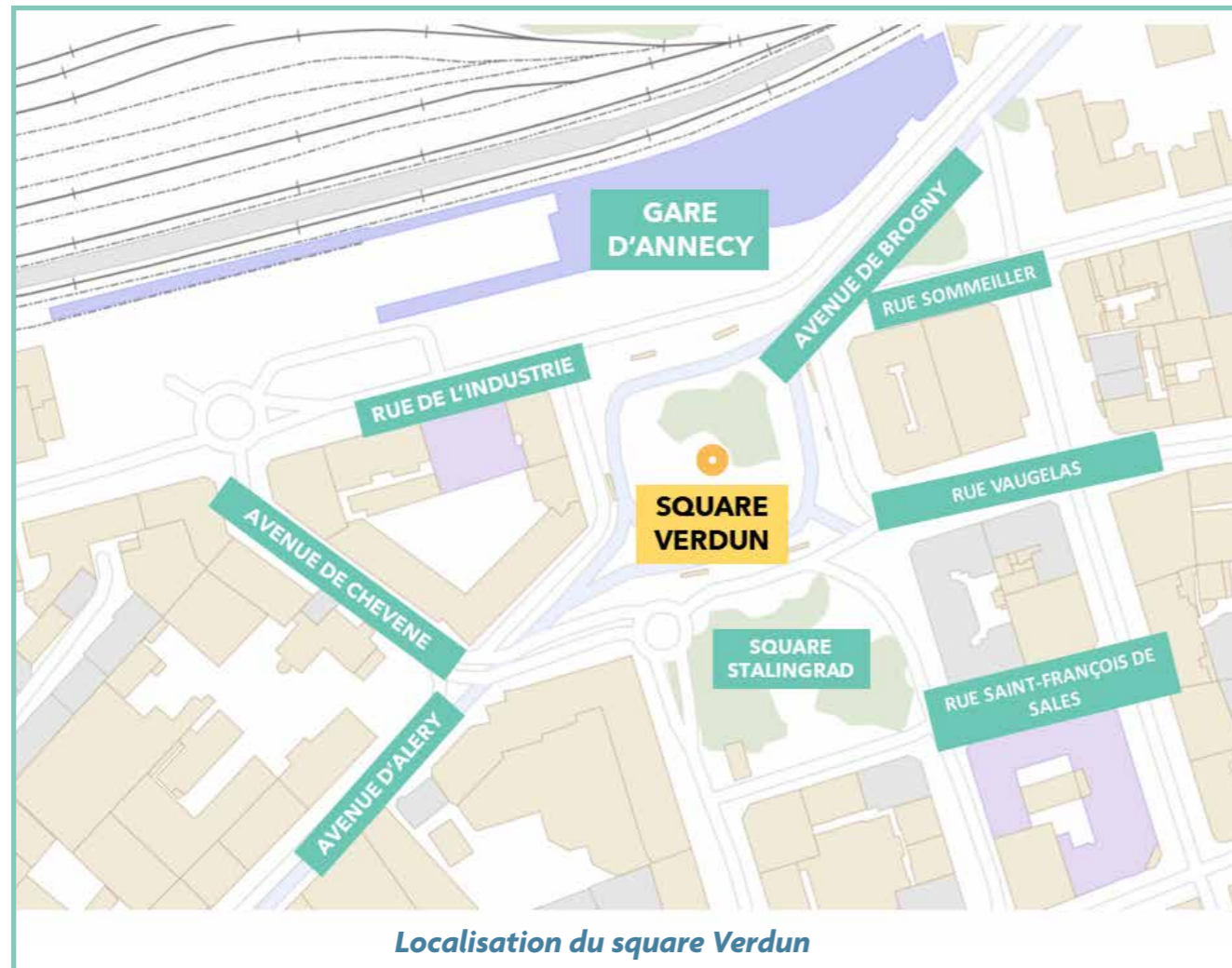






Comment favoriser le développement des commerces dans un nouveau contexte de mobilité ?

Le square Verdun fera l'objet d'une attention particulière. En effet, du fait de sa position centrale entre la gare et l'hypercentre, cet espace s'est progressivement transformé en un pôle d'échange bus (qui a un réel intérêt fonctionnel) et en lieu de passage, au détriment de sa qualité urbaine. L'objectif est qu'il redevienne un espace de centralité emblématique desservant les pôles majeurs du centre-ville. Le projet de TCSPi participera ainsi fortement à la requalification du square.



Localisation du square Verdun

EGIS 2024

À l'instar de la ligne Rythmo 2 du réseau actuel SIBRA, le TCSPi poursuit sa course dans un sens par la rue Sommeiller et dans l'autre sens par la rue Vaugelas. L'objectif est d'offrir une desserte performante du centre-ville, tout en maintenant une voie de circulation par rue permettant aux riverains de rejoindre leur domicile, aux commerces d'être livrés et aux services de secours de pouvoir intervenir en cas de nécessité. Cette voie routière pourrait être mutualisée avec les cycles et sa vitesse limitée afin d'assurer la sécurité de chaque usager.

Au niveau de la rue Président Favre, l'axe 1 est de nouveau en double sens et se prolonge sur la rue Sommeiller puis sur l'avenue du Parmelan jusqu'aux Nouvelles Galeries, permettant une connexion directe entre des zones commerciales très dynamiques, à l'instar des lignes de bus actuelles.

En matière de stationnement, des études précises seront menées afin d'évaluer de manière détaillée le nombre de places impactées. Les places obligatoires de type convoyage de fonds, livraison ou PMR seront maintenues ou réimplantées sur site, au cas par cas. En effet, les largeurs de voirie peuvent ne pas être suffisantes pour insérer le TCSPi, maintenir une desserte routière à double sens, intégrer des pistes cyclables et conserver le stationnement. **Une hiérarchisation sera appliquée au profit du TCSPi et des modes actifs (piétons et cycles).** L'accessibilité riveraine sera systématiquement maintenue.



Quelles sont les ambiances urbaines à privilégier ?

L'arrivée d'un nouveau projet de transport est souvent une opportunité pour requalifier des espaces publics traversés. Quelles sont les ambiances urbaines à privilégier ?



Discutons dans la concertation des choix de hiérarchisation entre les différentes fonctions de la voirie !



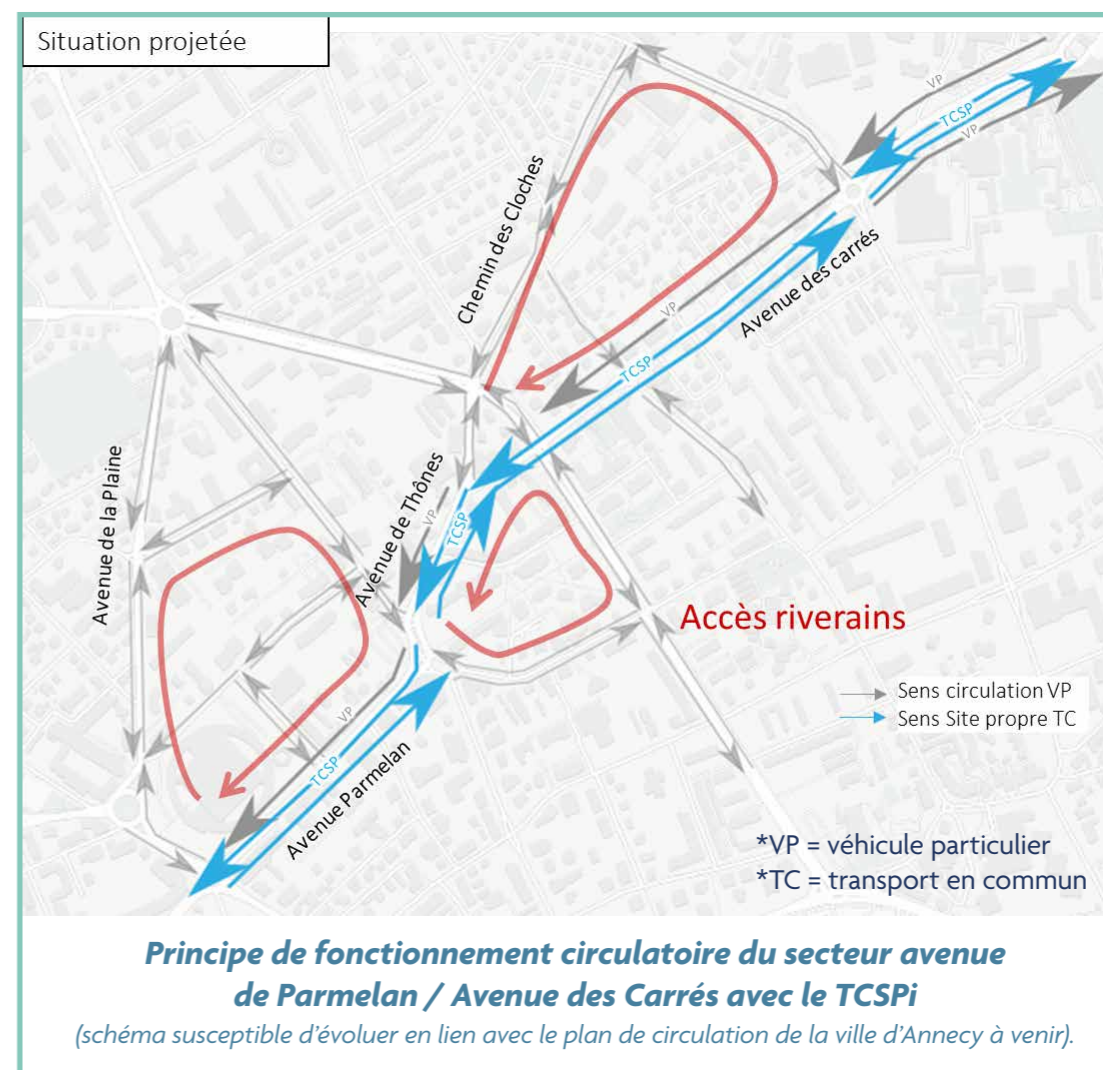
AXE 1 – SECTEUR 3 : DES NOUVELLES GALERIES AU PARKING VIGNIÈRES



Le TCSPi emprunte l'avenue du Parmelan puis l'avenue de Thônes et l'avenue des Carrés pour rejoindre le parking Vignières.

L'insertion du TCSPi sur ces axes s'accompagne d'une piste cyclable double sens comme défini dans le schéma directeur cyclable, et du maintien d'une voie de circulation routière de l'est vers l'ouest qui permet le trafic de transit, mais également l'accessibilité des riverains à leur domicile à travers un système de boucles (voir schéma ci-dessous). Cet aménagement participe à l'apaisement de ce secteur d'entrée de ville actuellement assez routier. Dès que possible, des plantations viendront compléter l'aménagement afin de participer à l'embellissement de l'axe.

Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation

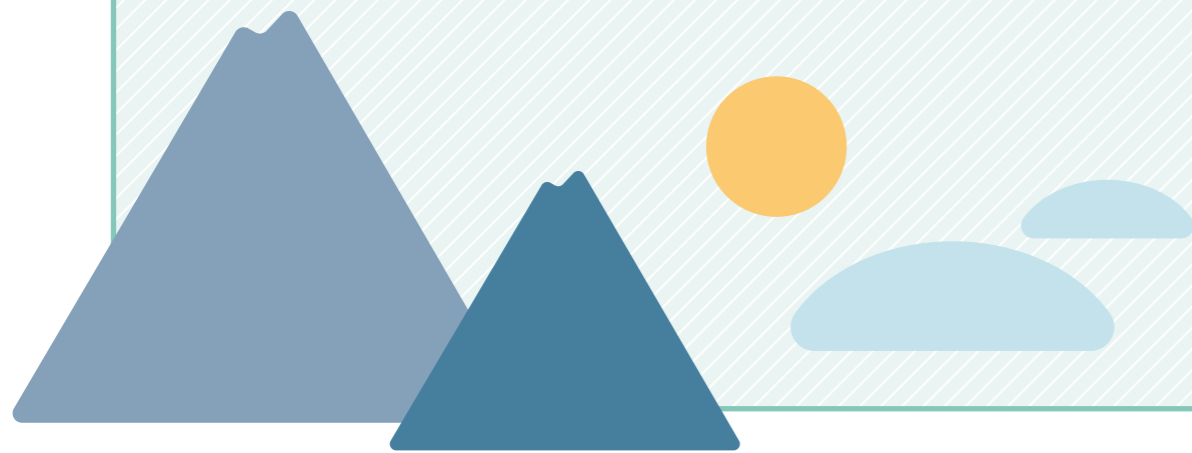




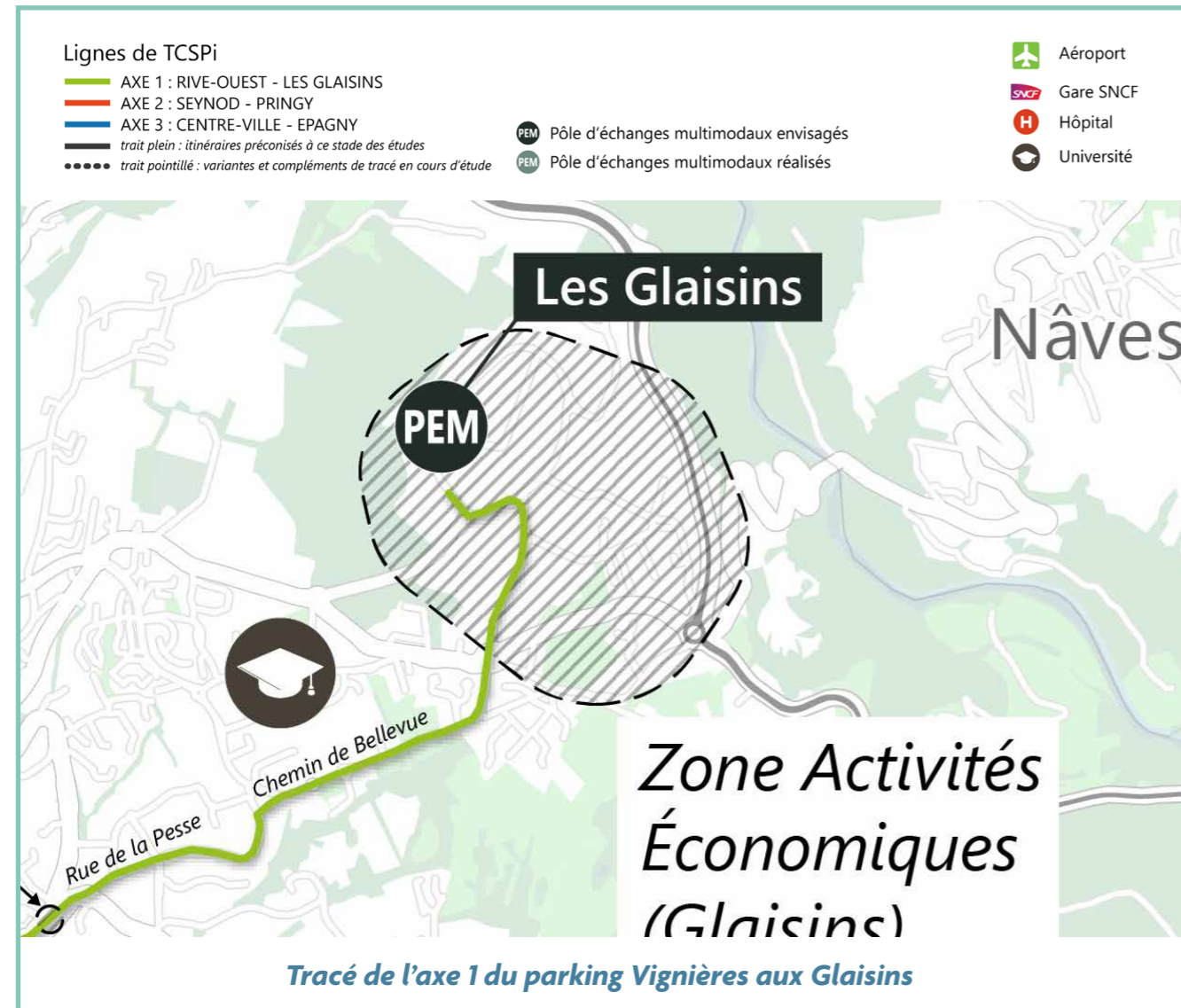
Photographie de l'aménagement existant sur l'avenue du Parmelan



Perspective d'un aménagement possible sur l'avenue du Parmelan - mode BHNS



AXE 1 – SECTEUR 4 : DU PARKING VIGNIÈRES AUX GLAISINS



EGIS 2024

Plusieurs variantes ont été étudiées sur ce secteur :

> **Variante 1** : passage par la rue de la Pesse et le chemin de Bellevue puis l'avenue du Pré Félin pour rejoindre le futur PEM des Glaisins, avec une 1^{ère} option de boucle complète autour de la rue de Pré Faucon pour rejoindre le futur PEM et une 2^e option d'accès direct au PEM via l'avenue du Pré de Challes

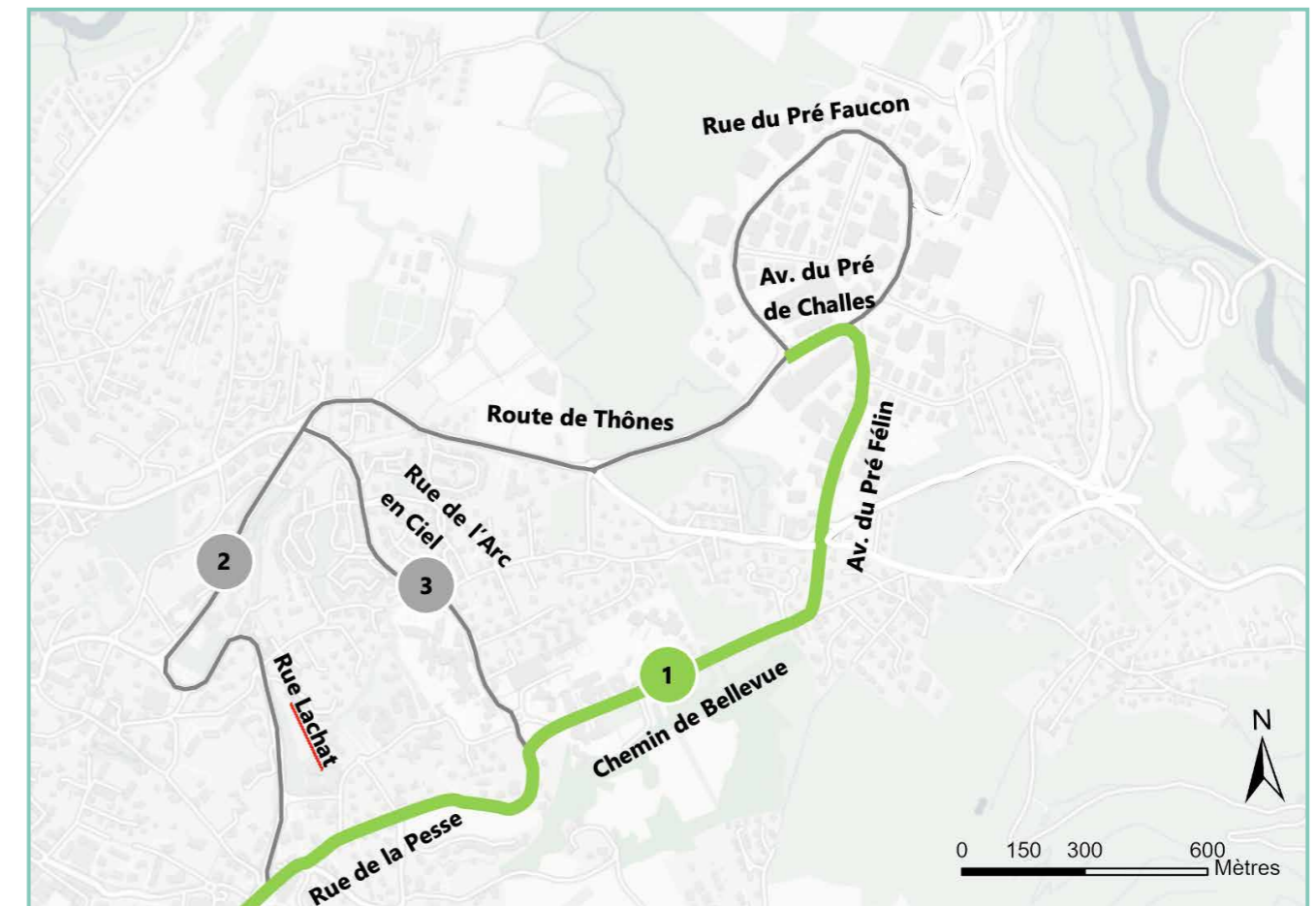
> **Variante 2** : passage par la rue de Lachat et la route de Thônes

> **Variante 3** : passage par la rue de la Pesse, la rue de l'Arc-en-Ciel, la rue de Lachat et la route de Thônes

Les variantes 2 et 3 ont été abandonnées car elles impliquent un temps de parcours beaucoup plus élevé pour les usagers pour atteindre le PEM des Glaisins (5 à 6 minutes de plus) et elles ne desservent pas le domaine universitaire. Elles auraient également nécessité d'importantes acquisitions foncières tout le long de l'itinéraire pour pouvoir maintenir une voie de circulation par sens.

La variante 1 avec l'option consistant en une boucle complète autour de la rue du Pré Faucon a été abandonnée car elle implique un temps de parcours plus long pour les usagers du PEM des Glaisins et nécessiterait de grosses acquisitions foncières alors même que des réflexions sont en cours pour densifier le parc d'activités.

La variante 1 avec une option consistant en un rabattement direct sur le PEM des Glaisins depuis l'avenue du Pré de Challes a été retenue à ce stade des études.

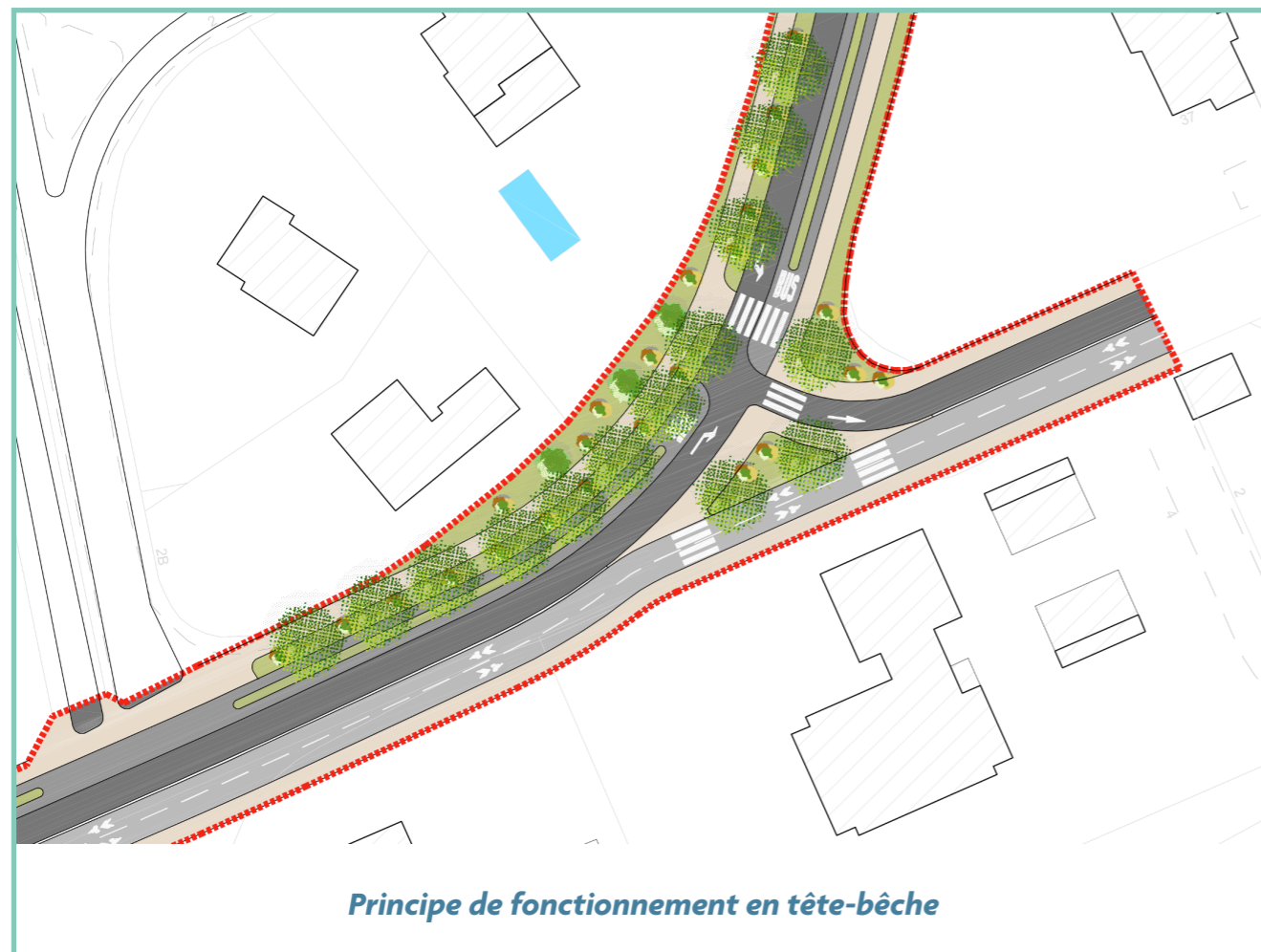


EGIS 2024

Le projet de TCSPi se poursuit sur la rue de la Pesse et sur le chemin de Bellevue. Ces deux axes sont étroits et supportent aujourd'hui deux voies de circulation routière et une piste cyclable dans un sens, mais qui n'est pas continue.

Plusieurs solutions ont été étudiées pour insérer le TCSPi, les cycles, les piétons et restituer deux voies de circulation routière, mais maintenir les deux voies de circulations aurait, d'une part, entraîné des acquisitions foncières nombreuses et, d'autre part, maintenu du trafic de transit qui n'est pas adapté à ce secteur résidentiel.

La solution proposée permet le maintien du trafic des riverains mais dissuade le trafic de transit depuis ou vers le centre-ville d'Annecy. Elle consiste à insérer le TCSPi « en tête bêche » : la voie en site propre change de côté à chaque croisement, les automobilistes empruntant des boucles à sens unique pour entrer ou sortir de chez eux (sinon ils se retrouveraient face à un sens interdit à chaque croisement routier).



EGIS 2024

La route de Thônes et la rue de Lachat, voiries initialement destinées à recevoir le trafic de transit, supporteront le rabattement de la circulation sans risque de congestion car dimensionnées à cet effet.

Afin de créer un aménagement cycle de qualité (type Réseau à Haut Niveau de Service ciblé dans le schéma directeur cyclable) et d'éviter de lourdes acquisitions foncières sur le secteur de la Pesse, la piste cyclable serait créée le long du chemin du Bray.

Le terminus de l'axe se situe dans la zone des Glaisins, au niveau du futur pôle d'échange multimodal (PEM), de manière à favoriser le rabattement des automobilistes venant du corridor Nord-Est d'entrée sur Annecy vers le TCSPi (trafic en provenance du Pays de Fillière ou de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes)



**Quels objectifs pour ce PEM ?
Comment optimiser les pôles
d'échanges multimodaux ?**

Que peut-on proposer (services, type de fonctionnement...) pour optimiser l'intermodalité et l'accessibilité depuis l'extérieur ? Un prolongement de la branche serait-il souhaité ?



AXE 2 : DE SEYNOD À PRINGY VIA LE CENTRE-VILLE D'ANNECY

D'une longueur variant entre 8,5 km et 11,5 km à ce stade des études, selon les variantes considérées et les compléments de tracé en étude, l'axe 2 regroupe les branches de Seynod au sud et de Pringy au nord.

L'axe 2 sera structurant pour la Ville d'Annecy car il desservira Seynod, le centre-ville d'Annecy, puis l'avenue de Genève ainsi qu'un équipement majeur de l'agglomération, le Centre Hospitalier Annecy Genevois (CHANGE). Au nord, en direction de Pringy, c'est le futur écoquartier de Pré-Billy et ses 1000 nouveaux logements qui seront desservis.

Sur cet axe 2, la fréquentation attendue à la mise en service (entre 2030 et 2040) est de l'ordre de 25 000 à 27 000 voyageurs par jour :

//// Entre **11 000 et 12 000 voyageurs** par jour entre Pringy et la gare ;

//// Entre **14 000 et 15 000 voyageurs** par jour entre la gare et Seynod.

Une analyse plus détaillée des critères de choix entre BHNS et tramway est proposée au chapitre IV du document.

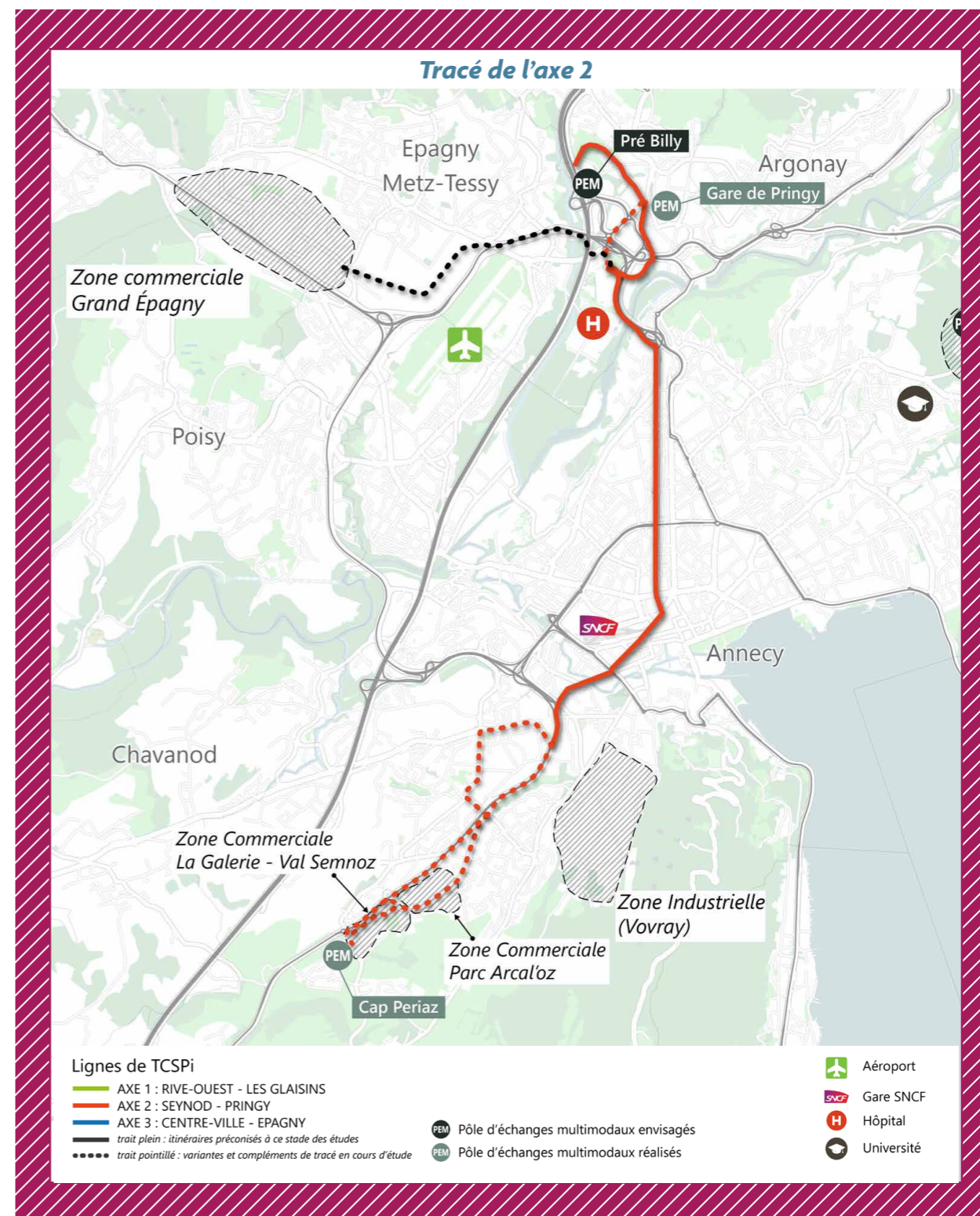
Le tronçon le plus chargé entre la Gare et l'avenue d'Aléry serait emprunté par **920 voyageurs par sens à l'heure de pointe**, ce qui est possible avec les modes BHNS et tramway (fourchette de pertinence basse du tramway). Le taux d'occupation en heures de pointe sur le tronçon le plus chargé se situerait avec le BHNS entre 61% (bus de 24 m) et 77% (bus de 18 m) et avec le tramway entre 42% (tramway de 32 m) et 71% (tramway de 24 m), selon le matériel retenu. Les deux modes peuvent donc supporter les fréquentations attendues à la mise en service. Néanmoins, ces fréquentations questionnent les élus sur la solution la plus opportune, malgré un surcoût de la solution tramway.

Il est à noter qu'en augmentant la longueur des équipements et/ou les fréquences de passage, les deux modes présentent une capacité d'export suffisante à la mise en service (entre 2030 et 2040) avec les perspectives d'évolution de la population prévues à ce stade.

Quel que soit le mode retenu sur cet axe, il est attendu le même niveau d'ambition, de confort et de service pour les usagers de ce nouveau transport collectif.

Sur l'axe 2, quel mode de transport en commun ?

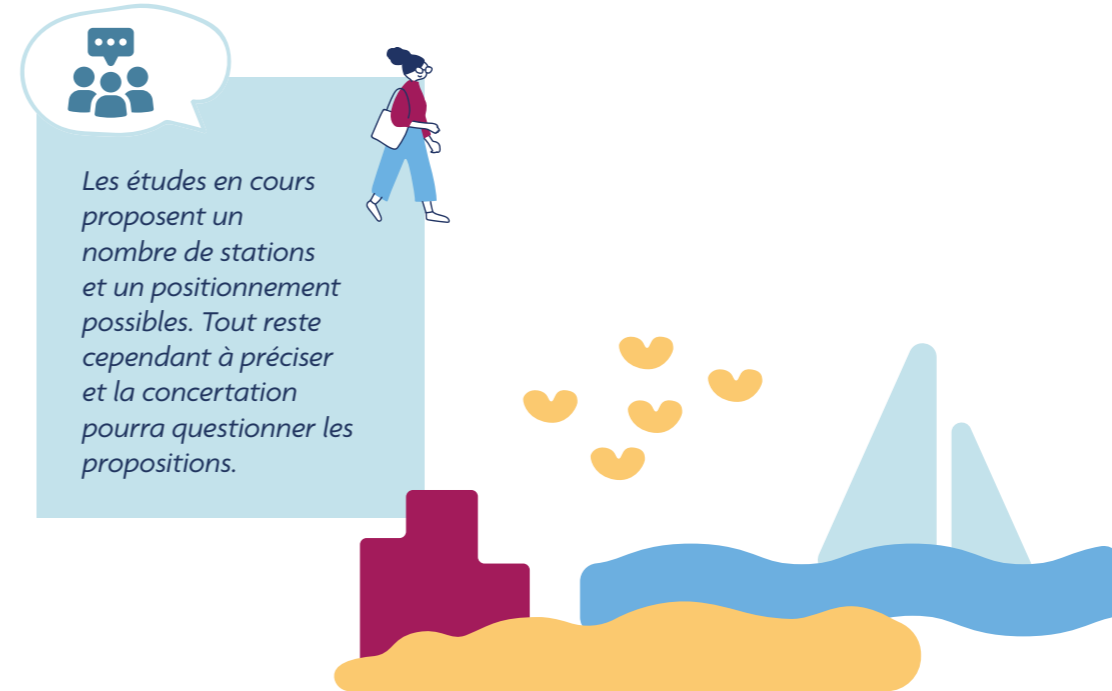
Les élus attendent les avis des habitants et des usagers pour éclairer leur choix sur le mode de transport à privilégier.



Comme pour l'axe 1, le maillage des stations commencerait par une analyse des générateurs de déplacements, qui sont actuellement des centralités ou des équipements majeurs. Pour l'axe 2, on peut citer a priori :

- > Costa de Beauregard (en fonction du choix de la variante)
- > Le centre de Seynod / avenue de Champ fleuri (en fonction du choix de la variante)
- > Le secteur de l'avenue du Pont Neuf autour de l'église Saint-Etienne
- > L'avenue d'Aléry/square Verdun
- > Le centre commercial Courier
- > Le centre commercial Carrefour
- > Le Centre Hospitalier Annecy Genevois (CHANGE)
- > Le centre de Pringy
- > L'éco-quartier de Pré-Billy à Pringy

Une fois que ces stations prioritaires seront localisées pour répondre au mieux à la fréquentation par rapport au nombre d'habitants, d'emplois et de places en établissements scolaires autour, les autres stations pourraient être positionnées en essayant de respecter entre elles une distance de l'ordre de 400 à 500 m, distance qui garantit une bonne desserte du territoire traversé tout en évitant des arrêts trop fréquents, préjudiciables à une vitesse commerciale optimale du TCSPi.



LES CHIFFRES CLÉS DE L'AXE 2

///// **Longueur et mode** : entre **8 500 m et 11 500 m** en fonction des variantes et de compléments de tracé en cours d'étude, en **bus à haut niveau de service** ou en **tramway**

///// **Fréquence maximum en heures de pointe** : **6 minutes**

///// **Nombre de stations envisagées** : **24** dont des stations communes avec les axes 1 et 2.

///// **Nombre de voyageurs** : entre **25 000 et 27 000** à la mise en service (entre 2030 et 2040)

///// **Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires desservis** :

- à la mise en service :
 - variante avenue d'Aix-les-Bains entre terminus sud et Pont Neuf : **9 700**
 - variante Costa de Beauregard / Champ Fleuri entre terminus sud et Pont Neuf : **18 800**
- à l'horizon 2050 :
 - variante avenue d'Aix-les-Bains entre terminus sud et Pont Neuf : **16 000 environ**

- variante Costa de Beauregard / Champ Fleuri entre terminus sud et Pont Neuf : **22 300 environ**

///// **Temps de parcours** :

- variante avenue d'Aix-les-Bains entre terminus sud et Pont Neuf : **environ 9 minutes**
- variante Costa de Beauregard / Champ Fleuri entre terminus sud et Pont Neuf : **environ 13 minutes**
- terminus à terminus : **environ 31/35 minutes** en fonction de la variante (respectivement avenue d'Aix-les-Bains et Costa de Beauregard / Champ Fleuri), montée et descente comprises

///// **Un temps de parcours de 1'30 entre deux stations environ**

///// **Coût provisionnel** à ce stade des études , en fonction des variantes et compléments en cours d'études :

- mode BHNS : **entre 136 M€ et 184 M€**
- mode tramway : **entre 221 M€ et 299 M€**

TABLEAU RÉCAPITULATIF AXE 2

Secteur 1 : page 83

- Le secteur 1 se situe entre le terminus rond-point de la Grande Mouette à Seynod et l'avenue du Pont Neuf à Annecy. Plusieurs variantes ont été étudiées dans ce secteur :

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Passage par l'avenue d'Aix-les-Bains	Passage par le centre commercial La Galerie – Val Semnoz, le Boulevard Costa de Beauregard puis l'avenue de Champ Fleuri, la route des Creuses, enfin l'avenue d'Aix-les-Bains	Passage par le boulevard Costa Beauregard et l'avenue des Regains, la route de Sacconges, l'avenue de Loverchy, puis l'avenue du Rhône
Variante possible, discutons-en lors de la concertation	Variante possible, discutons-en lors de la concertation.	Abandonnée

Secteur 2 : page 87

- Le secteur 2 se situe en centre-ville d'Annecy entre l'avenue du Pont Neuf et l'avenue de Brogny. Plusieurs variantes ont été étudiées :

Variante 1	Variante 2
Passage par l'avenue d'Aléry puis l'avenue de Brogny en direction de l'avenue de Genève	Passage par l'avenue d'Aléry puis la rue Vaugelas, la rue Président Favre et le boulevard du Lycée
Variante retenue	Variante abandonnée

Secteur 3 : page 89

- Le secteur 3 se situe entre la gare d'Annecy et l'hôpital. Plusieurs variantes ont été étudiées :

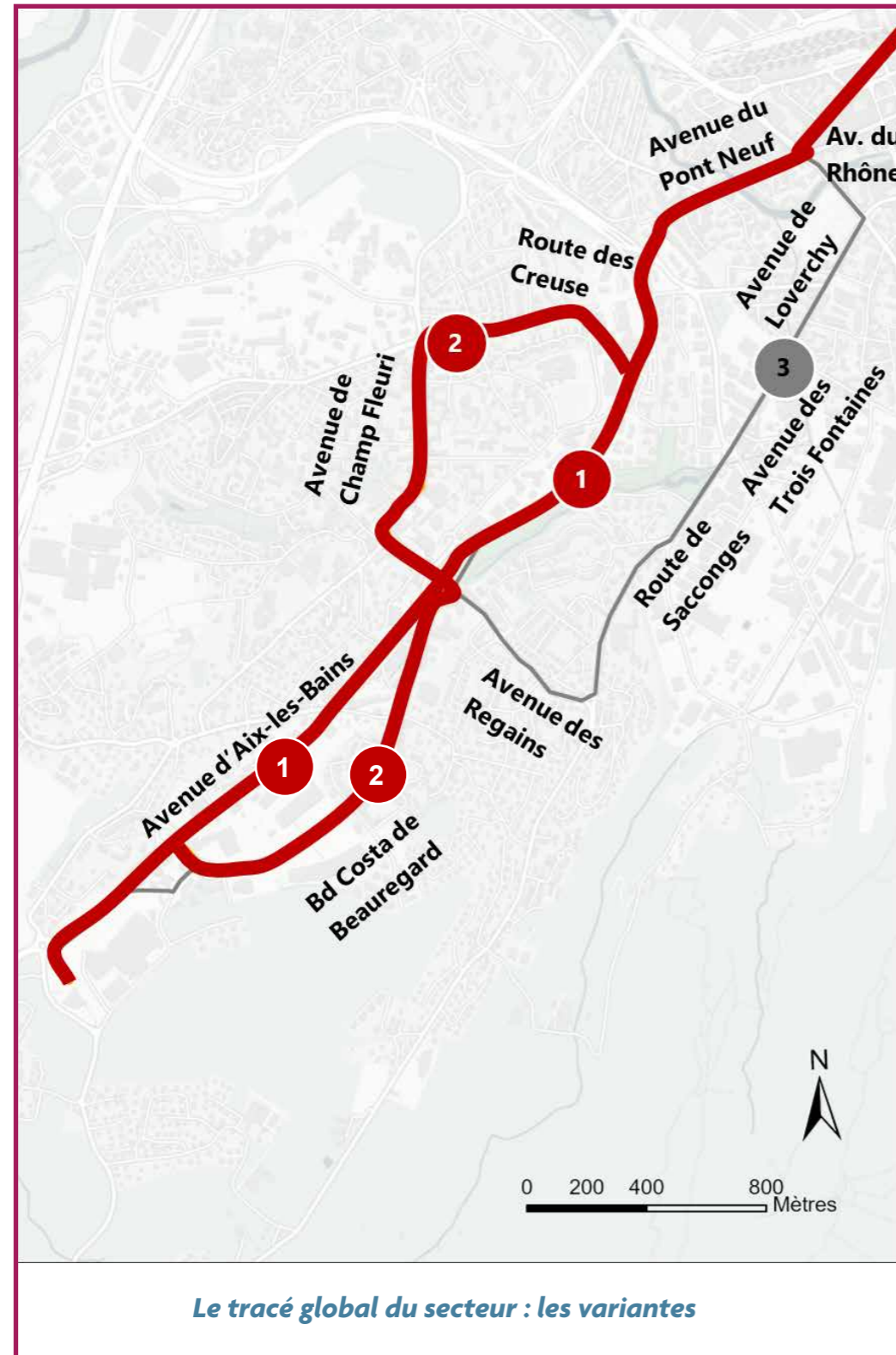
Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Passage par l'avenue de Genève	Passage par l'avenue de Brogny	Passage par l'avenue de la Plaine	Passage par l'avenue de France
Variante retenue	Variante abandonnée	Variante abandonnée	Variante abandonnée

Secteur 4 : page 91

- Le secteur 4 se situe entre l'hôpital et Pringy. Plusieurs variantes ont été étudiées :

Variante 1	Variante 2	Variante 3
Passage par la route de la Ravoire.	Passage par la bretelle d'insertion de la route d'Annecy.	Passage par la route de la Bouvarde, le chemin de Meythet et la route d'Annecy à Pringy (comme la ligne Rythmo 2 actuelle).
Envisagée, dans l'attente des résultats d'une étude complémentaire portant sur la fréquentation routière	Variante abandonnée	Retenue à ce stade des études

AXE 2 – SECTEUR 1 : DU TERMINUS SUD JUSQU'À L'AVENUE DU PONT NEUF



Plusieurs variantes ont été étudiées sur ce secteur :

- > **Variante 1** : passage par l'avenue d'Aix-les-Bains et l'avenue du Pont Neuf ;
- > **Variante 2** : passage par le centre commercial La Galerie – Val Semnoz, le boulevard Costa de Beauregard, l'avenue de Champ Fleuri, la route des Creuses, enfin l'avenue d'Aix-les-Bains et l'avenue du Pont Neuf ;
- > **Variante 3** : passage par le Boulevard Costa Beauregard, l'avenue des Regains, la route de Sacconges, l'avenue de Loverchy, puis l'avenue du Rhône.

La variante 3 a été abandonnée : bien que plus longue, elle aurait desservi moins d'habitants, de zones d'emplois et d'équipements scolaires au kilomètre que les deux autres variantes. Les voiries traversées sont également étroites (entre 13 m et 18 m de large), ce qui aurait induit d'importantes acquisitions foncières pour pouvoir insérer le TCSPi. Sans ces acquisitions et étant donné que les voiries ne sont pas adaptées, les circulations routières auraient été contraintes.

La variante 1 présente l'avantage d'être la plus rapide pour rejoindre le centre-ville d'Annecy et elle accompagne le développement urbain prévu pour 2050 par la ville d'Annecy le long de cet axe (3 800 logements attendus en 2050). Toutefois, elle ne desservirait pas les quartiers denses de Costa de Beauregard et de Champ Fleuri. Dans ce cadre, il serait nécessaire de maintenir une ligne de transport collectif performante, telle que la Rythmo 2 actuelle, afin d'assurer la desserte efficace de ces deux secteurs. Des surcoûts d'exploitation dus au maintien de cette ligne seraient donc à prendre en compte. Ces coûts sont évalués à 700 000 € par an à ce stade.

La variante 2 présente l'intérêt d'utiliser un aménagement en site propre existant et de desservir un plus important potentiel de clientèle notamment dès sa mise en service. Les études de trafic montrent que cette variante induit 25% de fréquentation en plus sur la ligne de TCSPi par rapport à la fréquentation de la ligne Rythmo 2 actuelle.

Il reste ainsi plusieurs alternatives ouvertes à ce stade des études.

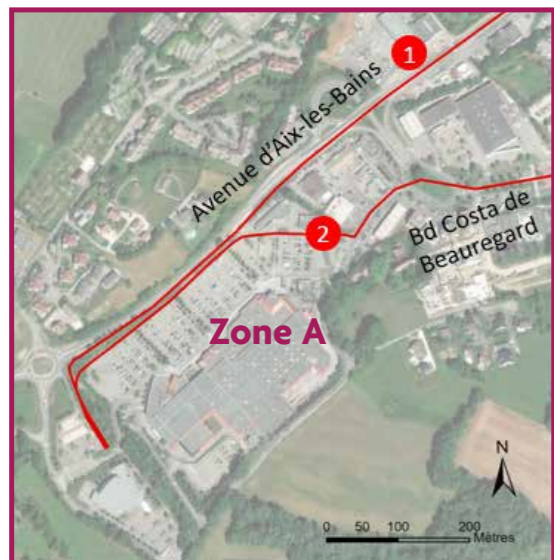


Faut-il passer par l'avenue d'Aix-les-Bains ou par le boulevard Costa de Beauregard ?

La concertation pourra éclairer le Grand Annecy sur la variante à privilégier.



LA DESSERTE DU TERMINUS : LES VARIANTES (ZONE A)



La concertation pourra éclairer le Grand Anancy sur la variante à privilégier.

L'emplacement du parking relais de Cap Périaz est ciblé pour être transformé en PEM/terminus de cette ligne de TCSPi.

Un ouvrage en remblai ou un mur de soutènement devra être construit si la solution tramway était retenue. À défaut, le terminus pourrait se situer sur le parking du centre commercial avec l'inconvénient de ne pas créer de liaison directe avec le PEM de Cap Périaz. S'il s'agit d'un BHNS, le bus pourrait emprunter la voirie existante au delà du PEM de Cap Périaz. Une étude de faisabilité en vue de l'optimisation de ce site doit être lancée prochainement.

Entre le terminus et l'entrée du centre commercial La Galerie-Val Semnoz, deux variantes ont été étudiées :

- > **Variante 1** : passage sur l'avenue d'Aix-les-Bains jusqu'au grand giratoire d'entrée sur le centre commercial
- > **Variante 2** : passage à l'intérieur du centre commercial sur le parking de celui-ci

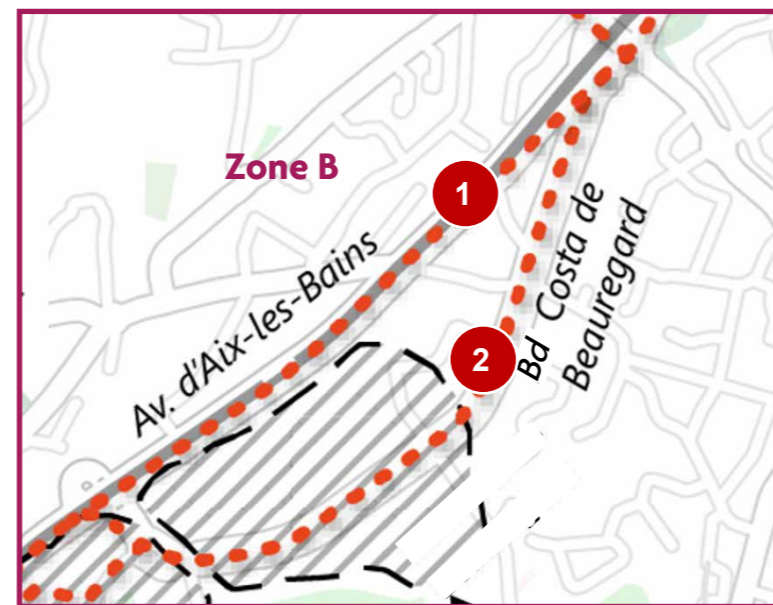
La **variante 1** nécessite de réaliser des ouvrages en terre ou de soutènement importants le long de l'avenue d'Aix-les-Bains dont le coût est évalué à 1,5 M€ à ce stade des études. En effet, celle-ci présente un profil étroit, une voie de circulation par sens et un petit trottoir de part et d'autre, alors que les emprises publiques nécessaires sont beaucoup plus larges. Ces emprises se situent en partie sur des terrains agricoles avec dénivelé par rapport à la route actuelle. Ainsi, tout élargissement pour intégrer les deux voies de TCSPi et les pistes cyclables impliquerait un mur de soutènement le long de l'avenue d'Aix-les-Bains. Par ailleurs, cette variante aurait fortement impacté l'échangeur routier d'accès au boulevard Costa de Beauregard depuis la RD 1201.

La **variante 2** permet de s'exonérer de ces contraintes et elle dessert directement le centre commercial. Toutefois, elle impacte environ 15% des places de stationnement du centre commercial. Des discussions seront menées avec ce dernier afin de confirmer la faisabilité de cette variante.



Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation

VARIANTE AVENUE D'AIX-LES-BAINS OU BOULEVARD COSTA DE BEAUREGARD (ZONE B)



La concertation pourra éclairer le Grand Anancy sur la variante à privilégier.

Deux variantes sont étudiées :

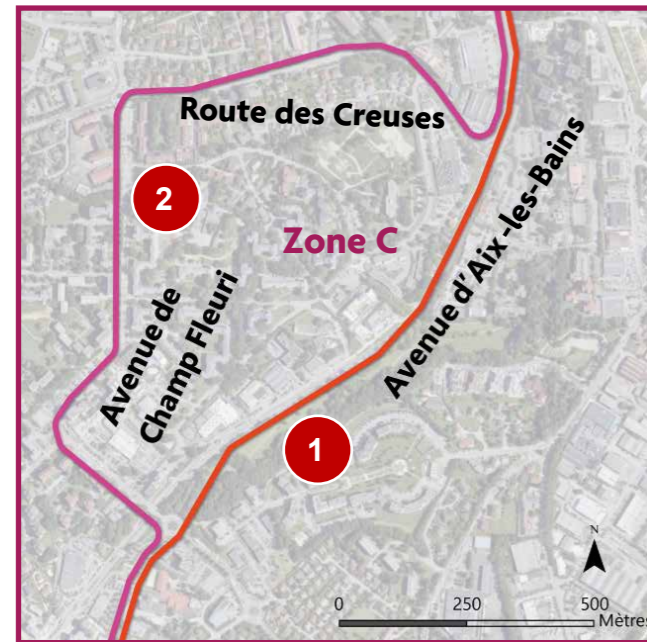
- > **Variante 1** : passage par l'avenue d'Aix-les-Bains
- > **Variante 2** : passage par le quartier de Costa de Beauregard

La **variante 1** présente l'avantage d'être 1 minute plus rapide (6 minutes de trajet) que la variante 2 (7 minutes de trajet) pour rejoindre le centre-ville d'Anancy. Elle permet également d'accompagner le renouvellement urbain prévu dans l'opération d'aménagement et de programmation (OAP) de l'Avenue d'Aix-les-Bains pilotée par la ville d'Anancy, destinée à accueillir à l'horizon 2050 1400 logements et 51 000 m² d'activités supplémentaires, ce qui induirait environ 3 000 habitants, emplois et places en établissements scolaires supplémentaires (PES) potentiellement desservis. À la mise en service (entre 2030 et 2040), 4 500 PES pourraient déjà être desservis par ce tracé. Au total, 7 500 PES pourraient donc être desservis à l'horizon 2050.

Toutefois, cette variante ne dessert pas le quartier d'habitat très dense de Costa de Beauregard. Avec la **variante 2**, 6 500 habitants, emplois et places en établissements scolaires supplémentaires (PES) pourraient être desservis à la mise en service. Même si le potentiel de densification dans ce secteur est limité, cette variante permettrait également de desservir une partie des logements et des activités supplémentaires prévus dans l'OAP de l'Avenue d'Aix-les-Bains pour 2050, compris entre la partie sud de l'avenue d'Aix-les-Bains et le boulevard de Costa de Beauregard. Ainsi, environ 1 500 PES supplémentaires pourraient être desservis à l'horizon 2050 totalisant 8 000 PES potentiellement desservis à l'horizon 2050 pour la variante Costa de Beauregard.

Techniquement, la variante passant par Costa de Beauregard présente l'intérêt d'utiliser un site propre existant et de desservir cet important potentiel de clientèle dès la mise en service. Les études de trafic montrent que cette variante induirait une hausse de 25% de fréquentation sur la ligne de TCSPi par rapport à la fréquentation de la ligne Rythmo 2 actuelle.

VARIANTE AVENUE D'AIX-LES-BAINS OU CHAMP FLEURI (ZONE C)



La concertation pourra éclairer le Grand Annecy sur la variante à privilégier.

Entre le quartier de Costa de Beauregard et la fin de la route des Creuses, deux variantes sont encore à l'étude :

> **Variante 1** par l'avenue d'Aix-les-Bains

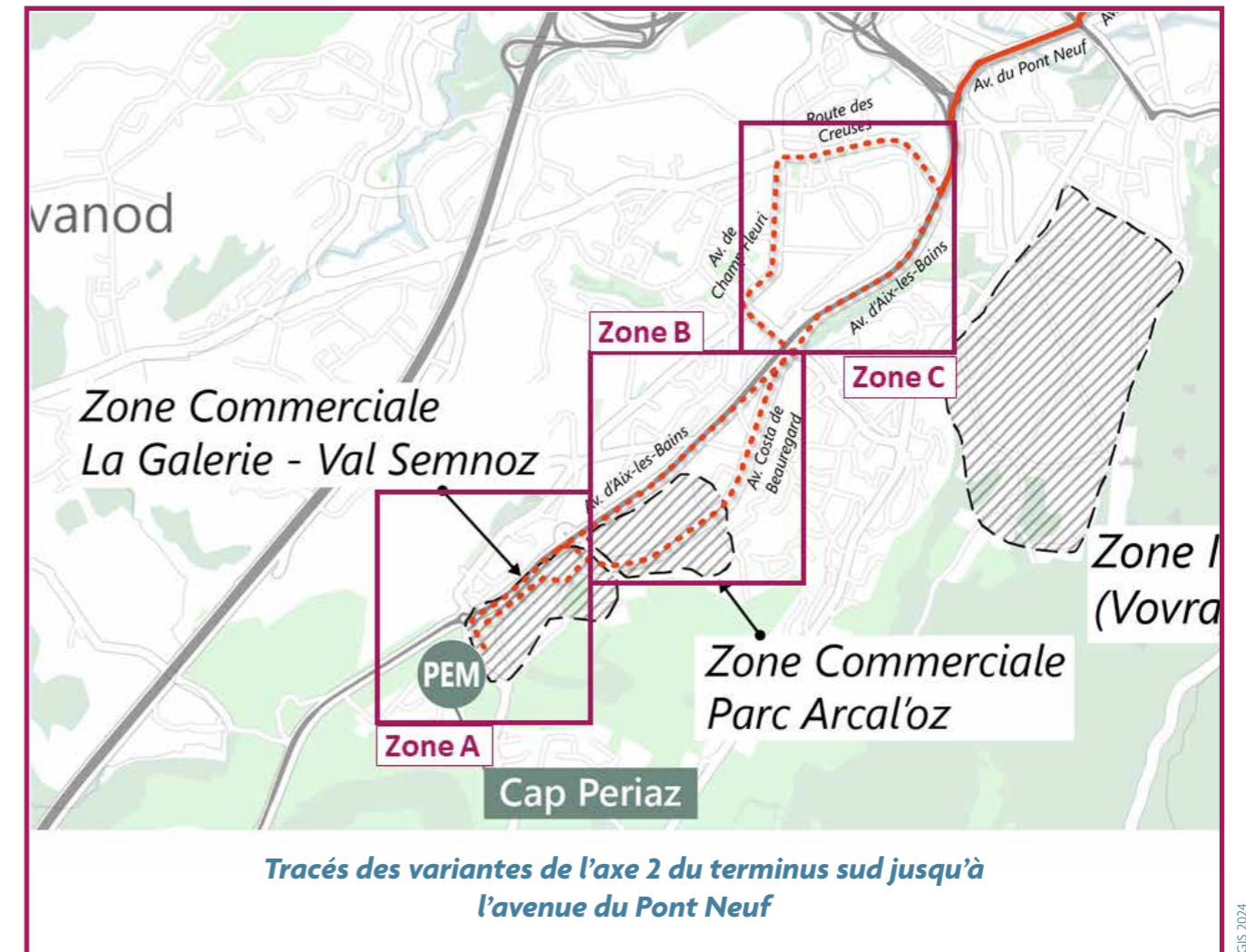
> **Variante 2** par l'avenue de Champ Fleuri, puis par la route des Creuses

La **variante 1** présente l'avantage d'être 3 minutes plus rapide (3 minutes de trajet) que la deuxième variante (6 minutes de trajet) pour rejoindre le centre-ville d'Annecy. Elle permet également d'accompagner le renouvellement urbain prévu dans l'opération d'aménagement et de programmation (OAP) des Trois Fontaines de la ville d'Annecy, destinée à accueillir plus de 2 700 logements à l'horizon 2050 et 18 000 m² d'activités supplémentaires, ce qui induirait environ 3 300 habitants, emplois et places en établissements scolaires supplémentaires (PES) potentiellement desservis à l'horizon 2050. A la mise en service (entre 2030 et 2040), 5 200 PES pourraient être desservis par ce tracé. Au total, 8 500 PES pourraient donc être desservis à l'horizon 2050.

Toutefois, elle ne dessert pas le quartier d'habitat très dense de Champ Fleuri. Avec la **variante 2**, 12 300 PES habitants, emplois et places en établissements scolaires supplémentaires (PES) pourraient être desservis à la mise en service. Même si le potentiel de densification dans ce secteur est très limité, cette 2^e variante permettrait de desservir une partie des logements et des activités supplémentaires prévus dans l'OAP des Trois Fontaines pour 2050, car elle emprunte l'avenue d'Aix-les-Bains (à partir de la route des Creuses) où se situe la densification la plus importante. Ainsi, environ 2 000 PES supplémentaires pourraient être desservis à l'horizon 2050, totalisant 14 300 PES à l'horizon 2050 pour la variante de Champ Fleuri.



Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation



Tracés des variantes de l'axe 2 du terminus sud jusqu'à l'avenue du Pont Neuf

Avec la **variante 1** (avenue d'Aix-les-Bains), il serait nécessaire de maintenir une ligne de transport collectif performante, telle que la Rythmo 2 actuelle, afin d'assurer la desserte efficace du secteur de Champ Fleuri. Des surcoûts d'exploitation dus au maintien de cette ligne de transport collectif seraient donc à prendre en compte (*cf. Secteur 1 : du terminus sud jusqu'à l'avenue du Pont Neuf*).

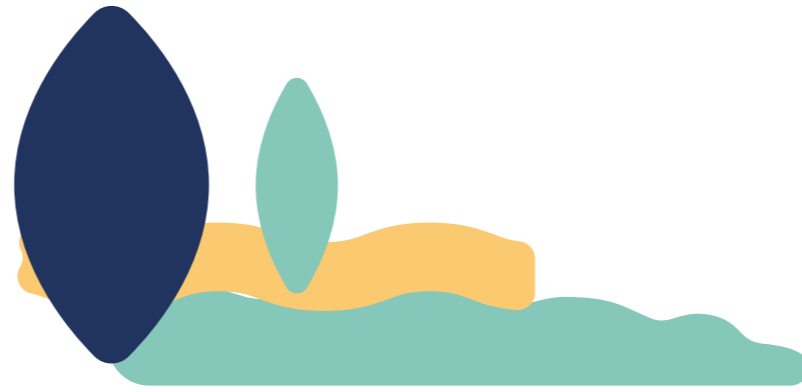
La **variante 2** (avenue de Champ Fleuri) présente l'intérêt de desservir cet important potentiel de clientèle. Les études de trafic montrent que cette variante induit 25% de fréquentation en plus sur la ligne de TCSPi par rapport à la fréquentation de la ligne Rythmo 2 actuelle.

Quelle que soit la variante choisie, elle s'accompagnera de pistes cyclables indépendantes du site propre du TCSPi et le maintien de deux voies de circulation est nécessaire car ce secteur présente peu de voirie de substitution.

Au niveau du rond-point de la Croisée, le TCSPi s'insère au centre du giratoire et poursuit sur l'avenue du Pont Neuf. A ce stade des études, le rond-point est maintenu en l'état, notamment l'autopont qui permet de rejoindre l'autoroute. Le choix a été fait de conserver cet aménagement de manière à permettre au trafic de transit de rejoindre rapidement l'autoroute depuis la rive Ouest.



Photographie de l'aménagement existant sur l'avenue d'Aix-les-Bains

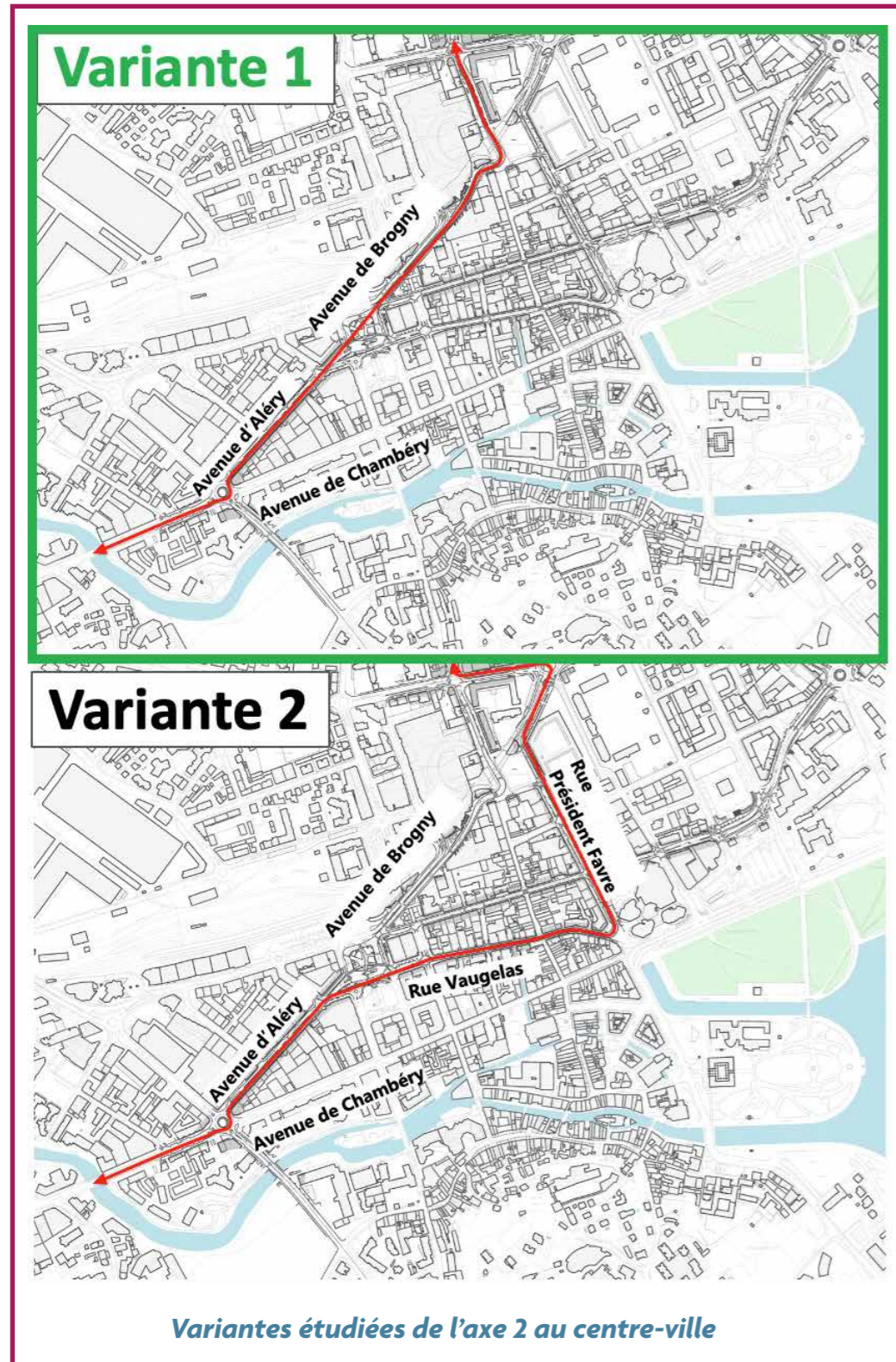


Perspective d'un aménagement possible sur l'avenue d'Aix-les-Bains – mode BHNS



Perspective d'un aménagement possible sur l'avenue d'Aix-les-Bains – mode tramway

AXE 2 – SECTEUR 2 : LE CENTRE-VILLE D'ANNECY : DE L'AVENUE DU PONT NEUF À LA GARE



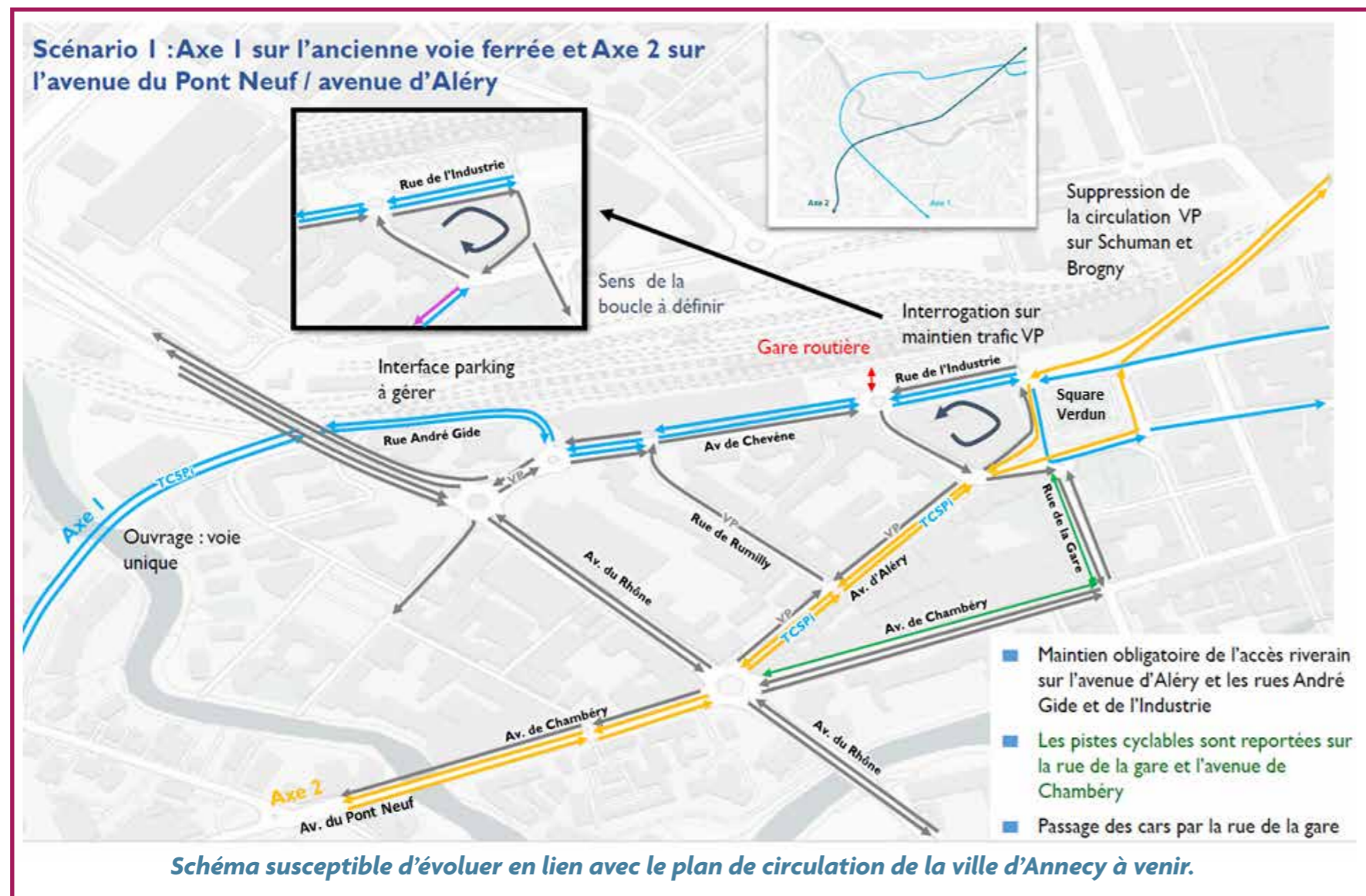
Deux variantes ont été étudiées (axe rouge) :

- > Avenue d'Aléry puis avenue de Brogny en direction de l'avenue de Genève
- > Avenue d'Aléry puis rue Vaugelas, rue Président Favre et boulevard du Lycée

La seconde variante est abandonnée pour les raisons suivantes :

- Incompatibilité avec la solution tramway
- Non utilisation du site propre existant
- Insertion complexe dans le giratoire d'entrée-sortie du tunnel Courier
- Double giration dégradant la vitesse commerciale
- Incompatibilité avec le projet de piétonnisation de la rue Président Favre
- Doublet avec l'axe 1 sur rue Vaugelas





Sur l'avenue du Pont Neuf et l'avenue d'Aléry, une seule voie de circulation pour les véhicules particuliers peut être maintenue pour pouvoir conserver l'alignement d'arbres et insérer des aménagements cyclables conformément à la loi LOM. Ainsi, à ce stade des études, il a été préconisé de maintenir uniquement la voie sortante du centre-ville car il s'agit du flux routier le plus important.

Dans l'autre sens, les automobilistes devraient emprunter un itinéraire de report, par exemple le chemin de la Croix Rouge puis l'avenue des Trois Fontaines et l'avenue du Rhône pour rejoindre le centre-ville. Des études plus fines sont en cours afin d'analyser en profondeur ces itinéraires de report. Ces études, menées en lien avec le nouveau plan de circulation en cours d'étude par les services techniques de la Ville d'Annecy, pourraient encore faire évoluer les actuelles préconisations. L'ouvrage de franchissement du Thiou devra être élargi ou reconstruit.

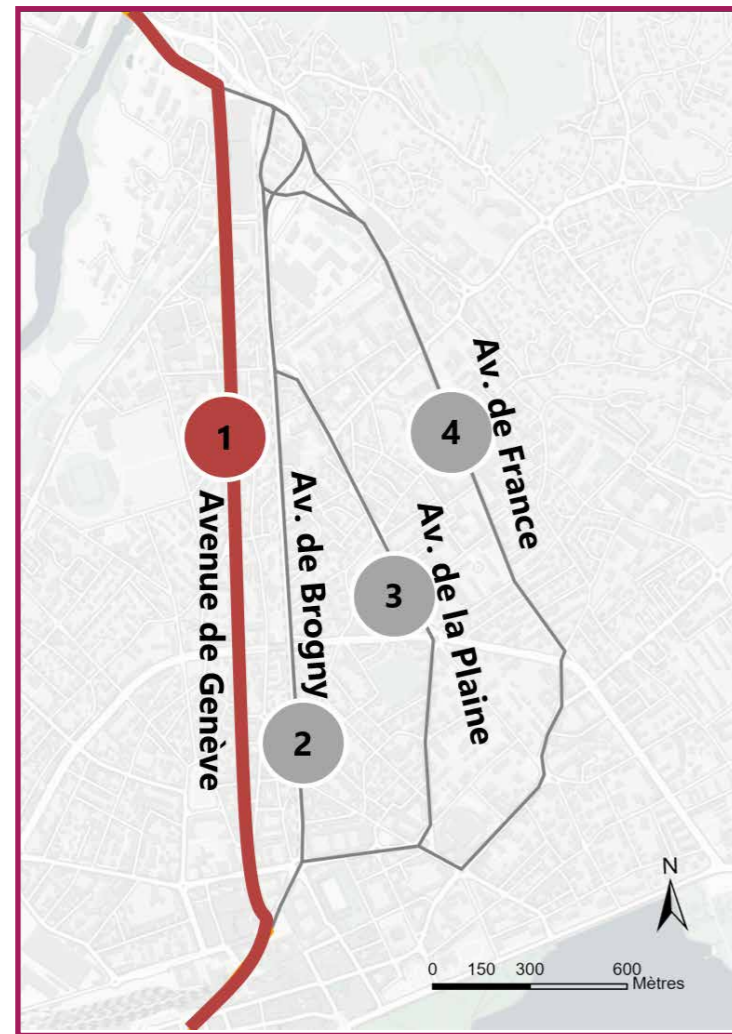
Le projet de TCSPi poursuit ensuite sur l'avenue d'Aléry. Il s'insère sur le site propre existant jusqu'au square Verdun. L'avenue d'Aléry est maintenue avec une seule voie de circulation pour permettre la desserte riveraine. Une piste cyclable bidirectionnelle autonome complète l'aménagement de l'avenue.

Le square Verdun devra faire l'objet d'une réflexion globale sur son aménagement, en lien avec la réflexion concernant le plan de circulation menée par la Ville d'Annecy dans le secteur, et les fonctions actuelles telles que la desserte de la gare par les autocars, notamment ceux de la Région, devront être maintenues. Tous les besoins devront être identifiés pour pouvoir proposer un aménagement pertinent et qualitatif de cet espace emblématique du Grand Ancey.



Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation

AXE 2 – SECTEUR 3 : DE LA GARE À L'HÔPITAL



Quatre variantes ont été étudiées dans ce secteur :

- > La variante 1 par l'avenue de Genève
- > La variante 2 par l'avenue de Brogny
- > La variante 3 par l'avenue de la Plaine
- > La variante 4 par l'avenue de France

Les variantes 2, 3 et 4 sont situées du côté Est de la voie ferrée, ce qui implique son franchissement pour rejoindre l'hôpital, situé côté Ouest de cette voie. Ce franchissement ne peut se faire qu'au niveau du centre commercial Carrefour, en passant sous un ouvrage ferroviaire supportant la ligne ferroviaire Annecy / La Roche-sur-Foron, puis en s'insérant au nord du centre commercial, dans un espace actuellement dévolu à une station-service et à une station de lavage.

Le passage du TCSPi conduirait à relocaliser ces deux stations à proximité, ce qui est particulièrement complexe dans ce quartier très dense (point 6 sur la carte en bas à droite).

En outre, le passage sous l'ouvrage ferroviaire étant étroit (de l'ordre de 4 mètres de large), des travaux devraient être entrepris pour l'élargir si le TCSPi devait y passer, sans contrôle du calendrier de travaux car la maîtrise d'ouvrage serait portée par la SNCF (points 4 et 5 sur la carte).

Enfin, plusieurs ouvrages et acquisitions foncières (points 1, 2, et 3 sur la carte) devraient être envisagés si le mode tramway était retenu. La fermeture de l'accès à l'avenue de Brogny depuis la RD1201 serait également nécessaire.

Au vu des incertitudes de calendrier en lien avec les travaux sur une voie ferrée d'intérêt national, du choix de développer un réseau dans des délais courts, et des lourds travaux à entreprendre dans le cas du mode tramway, les variantes côté Est de la voie ferrée ont été abandonnées.

C'est donc la variante 1 qui a finalement été retenue à ce stade des études.

Afin de desservir le secteur densément peuplé de Novel, les élus ont souhaité que soit étudié un itinéraire de transport collectif performant complémentaire par l'avenue de France avec un terminus dans le secteur de l'avenue de Brogny.

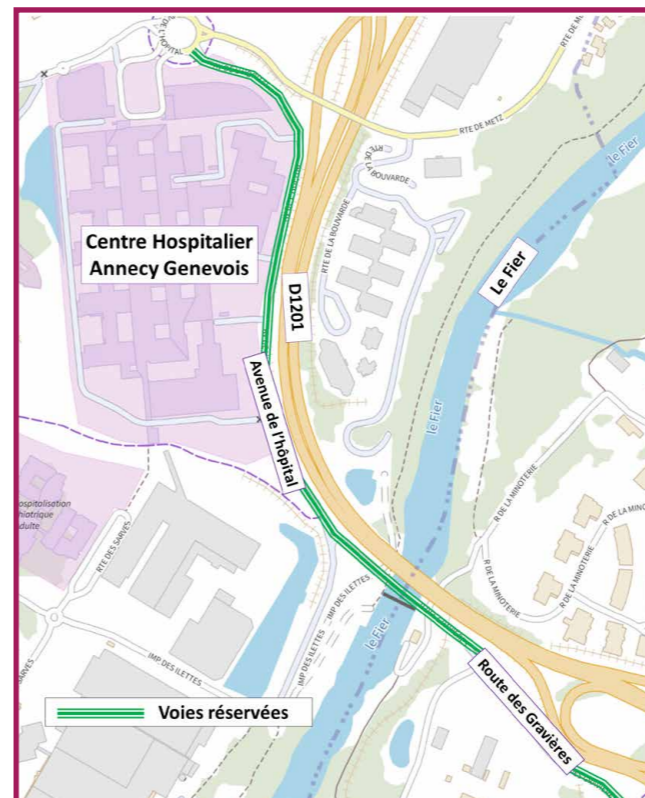
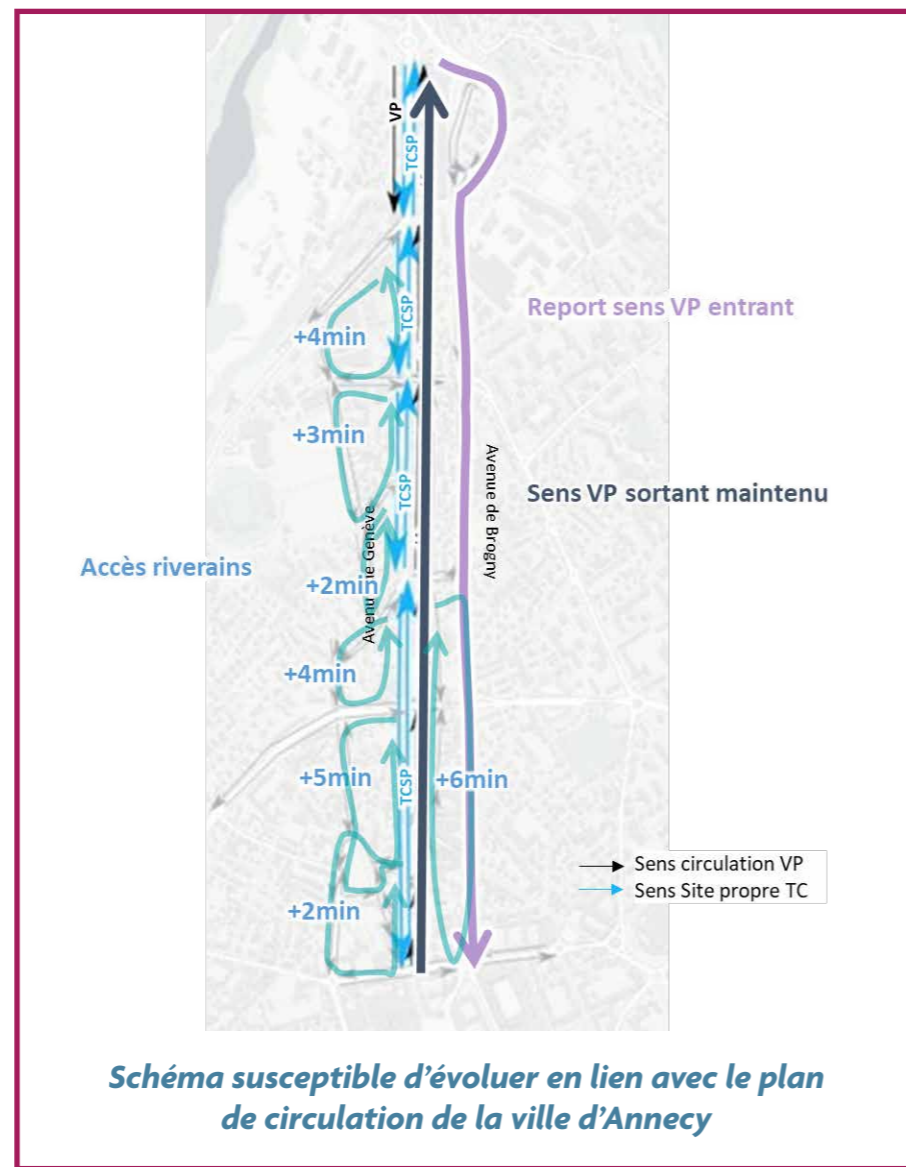




Dans ce secteur, le TCSPi emprunte l'avenue de Brogny, en s'insérant sur le site propre existant, puis rejoint l'avenue de Genève qu'il dessert de bout en bout.

Sur cette avenue, une seule voie de circulation pour les véhicules particuliers peut être maintenue afin de minimiser l'impact sur les alignements d'arbres existants d'un côté et de l'autre et d'insérer des aménagements cyclables conformément à la loi LOM.

À ce stade, le Grand Annecy étudie l'hypothèse de faire passer les pistes cyclables attenantes à l'avenue de Genève et jusqu'au boulevard de Bellevue en empruntant des itinéraires existants, à créer ou à renforcer, et parallèles à ladite avenue.



Localisation des voies réservées en direction de l'hôpital

Comment assurer une bonne desserte du secteur de l'hôpital ?

Ainsi, il a été préconisé de maintenir sur l'avenue de Genève uniquement la voie entrante pour ne pas impacter le flux routier le plus important et pour garantir la desserte du secteur (logements, commerces, etc.). L'autre sens est reporté sur l'avenue de Brogny ou sur d'autres itinéraires. Des études plus fines, et en lien avec le nouveau plan de circulation en cours d'étude par les services techniques de la Ville d'Annecy, seront réalisées afin d'analyser en profondeur ces itinéraires de report. Ainsi, des évolutions de ces schémas de circulation pourraient potentiellement avoir lieu ultérieurement.

Les alignements d'arbres seront conservés au maximum, mais quelques arbres pourraient être abattus afin d'insérer certaines stations. L'objectif est de les replanter dans la mesure du possible.

Des places de stationnement obligatoires (PMR, livraison...) seront maintenues le long de l'axe ; en revanche, le stationnement courant sera impacté.

Au niveau du centre commercial Carrefour, la voirie est plus large et permettra le maintien d'une voie de circulation dans chaque sens.

Pour rejoindre l'hôpital rapidement, le choix à ce stade des études est d'emprunter les voies réservées (accessibles aux bus et aux véhicules d'urgence uniquement) qui longent la RD1201 (voir carte ci-dessus). Le giratoire ne devrait ainsi pas être impacté. Une station sera implantée à son entrée nord.

AXE 2 – SECTEUR 4 : DE L'HÔPITAL À PRINGY

Pour rejoindre Pringy, plusieurs variantes ont été étudiées :

- > **Une variante** par la route de la Ravoire (en bleu sur la carte du milieu)
- > **Une variante** par la bretelle d'insertion de la route d'Annecy abandonnée (en vert)
- > **Une variante** par la route de la Bouvarde, le chemin de Meythet et la route d'Annecy à Pringy (en rouge) correspondant au tracé de la ligne Rythmo 2 existante.


La variante par la bretelle de la route d'Annecy a été abandonnée car elle consiste à s'insérer sur une bretelle routière permettant actuellement, à partir du rond-point sud d'entrée de Pringy, de rejoindre la RD1201 vers Annecy. La reconstitution indispensable de cette bretelle aurait conduit à des travaux de grande ampleur sur l'échangeur de la route départementale, bien au-delà du calendrier prévu pour la mise en service du TCSPi et avec des coûts très importants.

La variante par la route de la Ravoire présente l'inconvénient d'impacter fortement le fonctionnement des trois giratoires consécutifs, déjà saturés aujourd'hui. Elle n'a toutefois pas été complètement abandonnée dans l'attente des résultats d'une étude réalisée par AREA portant sur la fréquentation routière future de l'A41 et du péage n°17, ainsi que des potentielles solutions apportées pour fluidifier ce secteur.

De l'hôpital à Pringy, le choix retenu à ce stade du projet consiste donc à s'insérer sur la route de la Bouvarde pour rejoindre le rond-point au sud de Pringy en passant sous la RD1203. Sur la Route de la Bouvarde, le maintien a minima d'une voie routière est prévu à ce stade pour permettre l'accès au Castorama et à la zone tertiaire Park Nord, associée à des pistes cyclables et des trottoirs.

Au-delà du rond-point au sud de la commune de Pringy, le TCSPi s'insère le long de la route d'Annecy en direction de la gare de Pringy. Pour permettre le maintien d'une desserte routière, une voie de circulation est maintenue, telle que présentée dans le schéma ci-contre. Les automobilistes peuvent en effet utiliser la voirie rapide parallèle pour gérer le sens inverse. Des pistes cyclables sont également intégrées dans l'aménagement le long de la route d'Annecy.

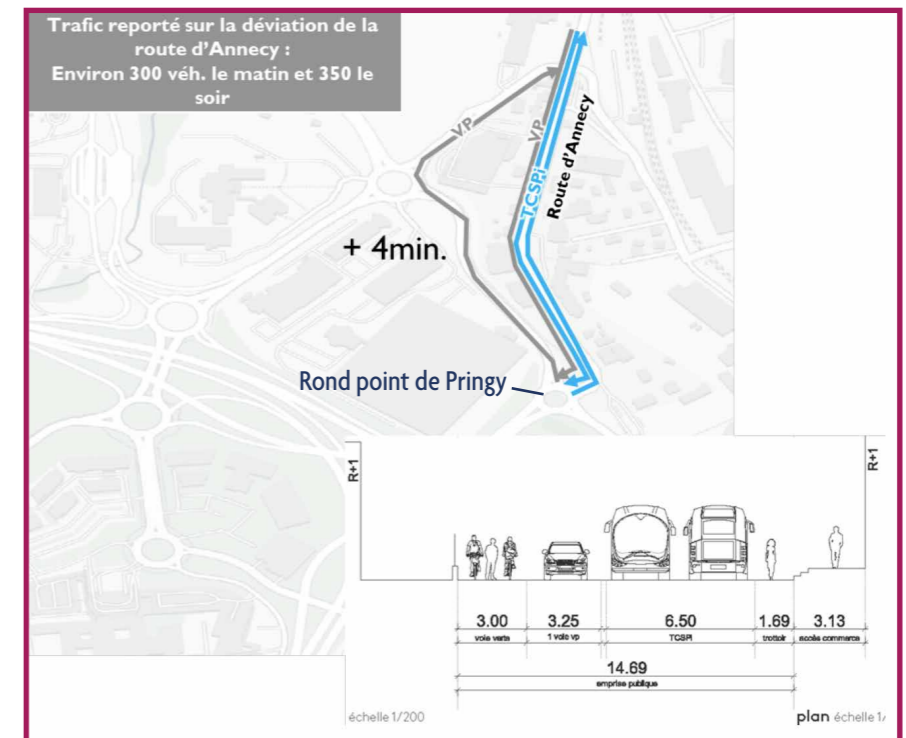
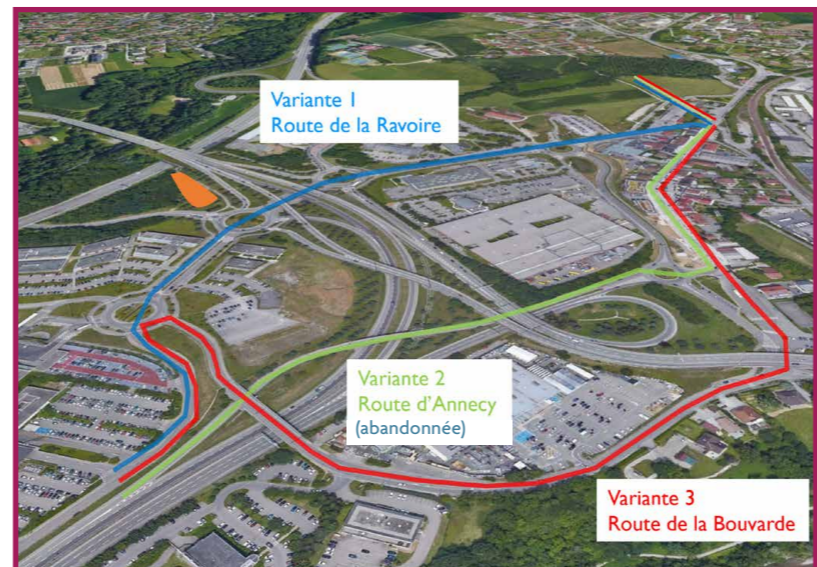
Le terminus est positionné de manière à desservir le futur PEM de Pré-Billy, qui devrait permettre aux automobilistes venant du nord de l'agglomération de se rabattre depuis l'A41 sur le TCSPi.



Comment assurer une bonne intermodalité pour la desserte des territoires ?

Quelle offre ?
Doit-on prolonger l'axe à terme ? Parlons-en en concertation !

Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation



AXE 3 : DU CENTRE-VILLE D'ANNECY À ÉPAGNY METZ-TESSY

D'une longueur comprise entre 7 et 8,5 km environ à ce stade des études en fonction des variantes et complément en cours d'étude, l'axe 3 permettra de desservir des quartiers denses de l'agglomération tels que le centre-ville de Cran Gevrier et celui de Meythet. L'axe 3 permettra également de desservir des zones d'activités tertiaires ou commerciales, telles que la zone commerciale de Grand Epagny, le centre commercial Courier ou l'espace des Forges de Cran. Le lycée Berthollet et le site des Haras pourraient également être desservis directement par l'axe 3 en fonction du terminus choisi.

Les fréquentations quotidiennes et maximales sont dans le domaine de pertinence du mode BHNS, qui apparaît ainsi parfaitement dimensionné pour le projet de TCSPi.

///// Il est prévu **8 à 9 000 voyageurs** par jour à la mise en service (entre 2030 et 2040) sur l'axe 3.

///// Le tronçon le plus chargé sur l'axe 3 (Lycée Berthollet <-> Rue de Seyssel) serait emprunté par **450 voyageurs** par sens à l'heure de pointe.

À ce stade des études, l'axe 3 pourrait comporter une annexe depuis le centre commercial d'Epagny en direction de l'hôpital (axe 3B) en même temps qu'il pourrait s'étendre sur le territoire voisin de la Communauté de Communes Fier et Ussets. Dans ce cas, le projet de TCSPi serait prolongé pour rejoindre le site propre existant jusqu'au collège de Sillingy, avec l'implantation d'un PEM.



Faut-il prolonger le TCSPi depuis le centre commercial d'Epagny en direction de l'hôpital ?

Parlons-en en concertation !



LES CHIFFRES CLÉS DE L'AXE 3

///// **Longueur et mode : entre 7 000 m et 8 500 m** en fonction des variantes et de compléments de tracé en cours d'étude, en **bus à haut niveau de service**

///// **Fréquence maximum en heures de pointe : 6 minutes**

///// **Nombre de stations envisagées : 17** dont une station commune avec l'axe 1 et l'axe 2 a minima

///// **Nombre de voyageurs par jour : entre 8 000 et 9 000**

///// **Nombres d'habitants, d'emplois et de scolaires** desservis à la mise en service (entre 2030 et 2040) : **59 000 environ**

///// **Un temps de parcours de 1'30** entre deux stations environ

///// **Coût provisionnel** à ce stade des études : **entre 112 M€ et 136 M€** en fonction des variantes et compléments en cours d'étude

Les élus ont considéré que le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) constituait un choix pertinent pour l'axe 3 au regard des conditions d'insertion dans un environnement urbain souvent contraint, des trajectoires financières (limiter l'impact du coût sur le contribuable et les usagers) et des délais de réalisation, sachant qu'il possède encore une capacité d'évolution pour transporter plus de monde, par exemple en augmentant la fréquence et/ou la longueur du matériel roulant, afin de capter l'évolution de la population au-delà de la mise en service.

Comme pour les autres axes, le maillage des stations vise à desservir les centralités ou des équipements majeurs, cités ci-dessus. Une fois ces stations positionnées au mieux pour desservir les habitants, emplois ou établissements scolaires autour, les stations seront identifiées en essayant de respecter entre chaque station une distance de l'ordre de 400 à 500 mètres, qui garantit une bonne desserte du territoire traversé tout en évitant des arrêts trop fréquents, préjudiciables à une bonne vitesse commerciale du TCSPi.



Quelles sont vos préconisations pour l'emplacement des stations ?

Les études en cours proposent un nombre de stations et un positionnement possibles. Tout reste cependant à préciser, et ce sujet sera évoqué au cours de la concertation pour affiner le projet !

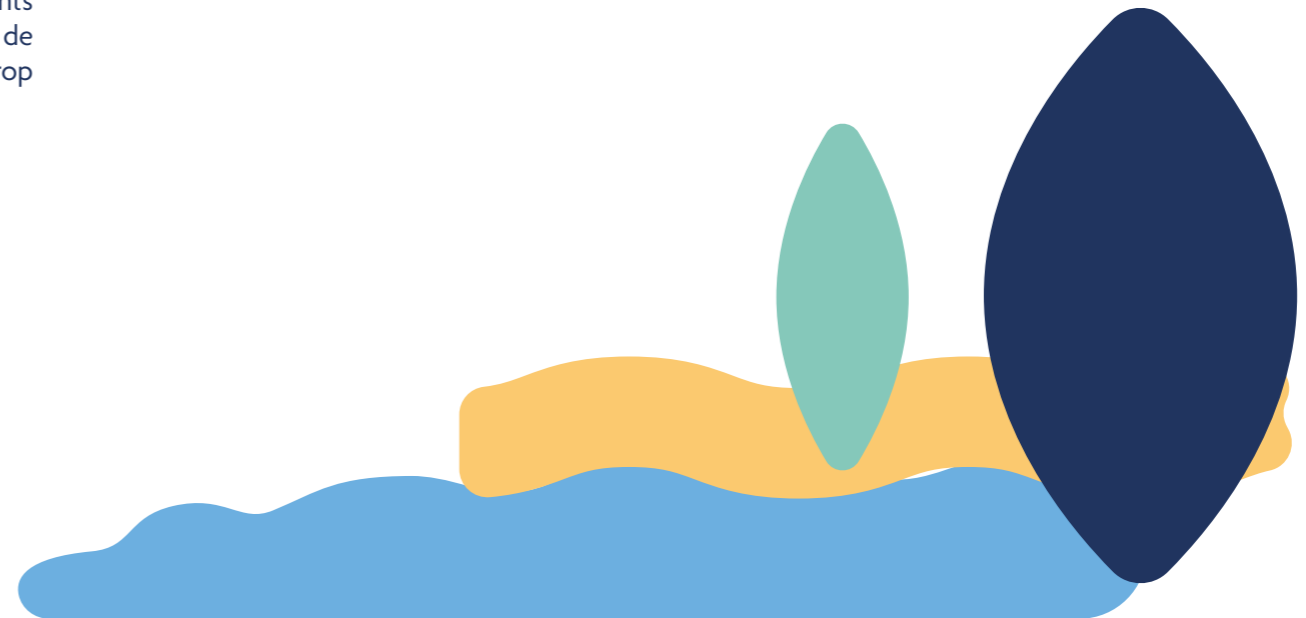


TABLEAU RÉCAPITULATIF AXE 3

Secteur 1 : page 95

- Le secteur 1 se situe entre la sortie du centre commercial d'Epagny et la route de Bellegarde. Deux variantes sont en cours d'étude :

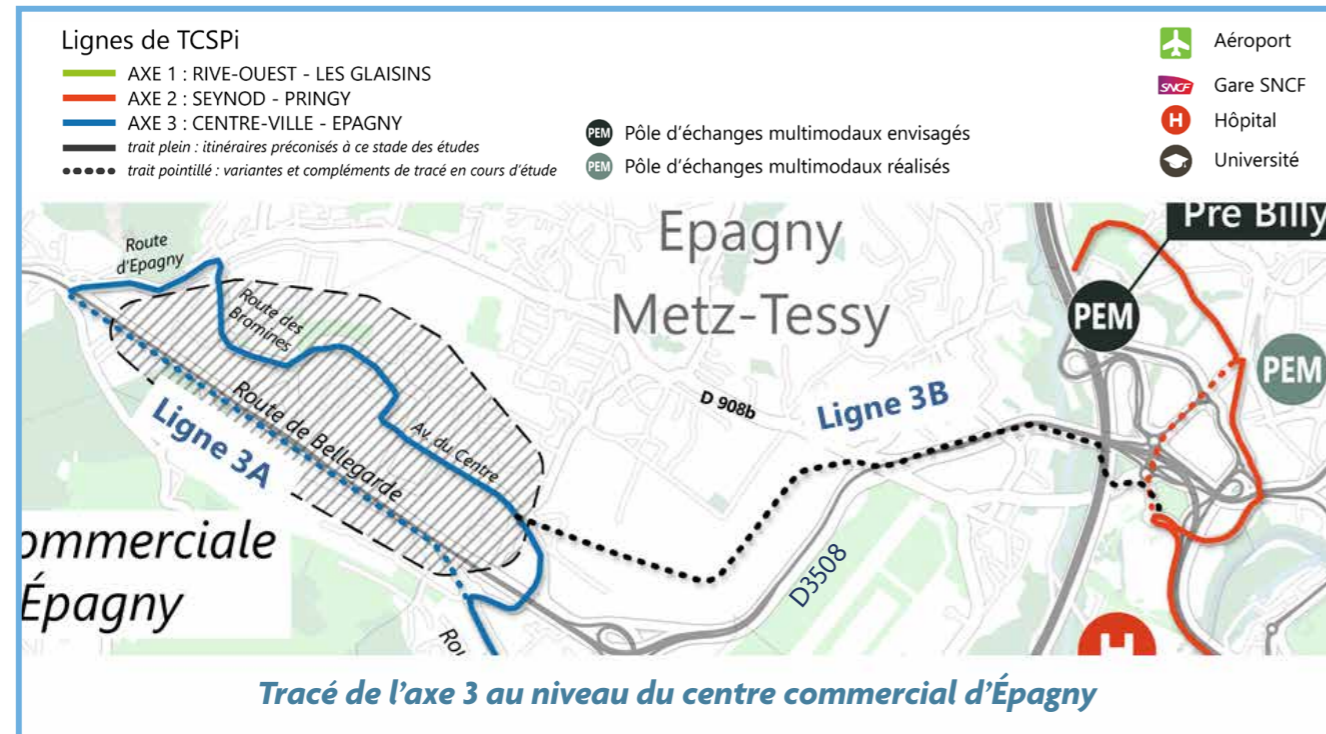
Variante 1	Variante 2
Passage par le centre commercial Grand Epagny qui présente l'avantage de réutiliser un site propre bus existant.	Passage sur la RD 1508 qui sera doublée et présentera une voie réservée pour les véhicules transportant au moins deux passagers à bords (VR2+).
En cours d'étude	En cours d'étude

Secteur 2, page 96

- Le secteur 2 se situe entre la route de Bellegarde et le centre-ville d'Annecy.
- Au niveau des anciennes forges ainsi que sur l'avenue de la République entre l'avenue Pierre Mendès France et la rocade, plusieurs scénarios sont à l'étude.
- Au niveau du centre-ville d'Annecy, deux alternatives sont possibles :

Variante 1	Variante 2
Terminus au centre-ville, au niveau du boulevard Decouz, pour favoriser une correspondance avec l'axe 2.	Prolongation sur le boulevard du Lycée jusqu'au quartier du Parmelan.
En cours d'étude	En cours d'étude

AXE 3 – SECTEUR 1 : DE LA SORTIE DU CENTRE COMMERCIAL D'ÉPAGNY À LA ROUTE DE BELLEGARDE




Du centre commercial d'Épagny à la route de Bellegarde (axe 3A), le TCSPi s'insère sur l'ouvrage existant de franchissement de la RD sur les voiries existantes, dans la mesure où le trafic routier est modéré dans le secteur, notamment aux heures les plus fréquentées. Sur la route de Bellegarde, un site propre double sens est prévu, ainsi qu'une voie routière par sens. Les pistes cyclables seront reportées sur la route de Plafète de manière à préserver au maximum le foncier et éviter des acquisitions foncières sur la route de Bellegarde.

Des variantes sont encore à l'étude :

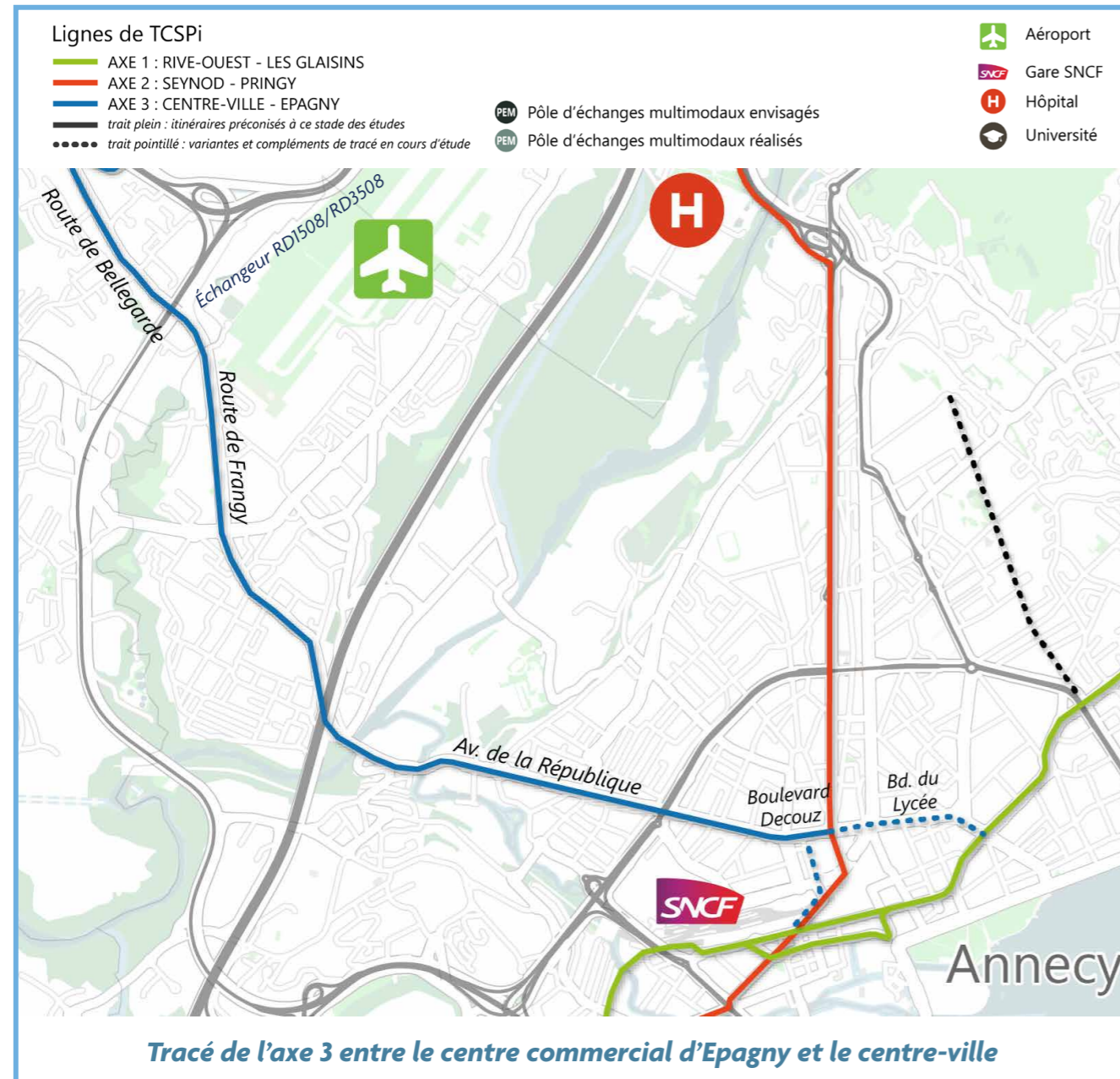
- > Passage par le centre commercial Grand Epagny, qui présente l'avantage de réutiliser un site propre bus existant ;
- > Passage sur la RD 1508, qui sera doublée et présentera une voie réservée pour les véhicules transportant au moins deux passagers à bord (VR2+). Ce tracé présente l'avantage d'être plus rapide en direction du PEM qui sera situé sur le territoire de la Communauté de Communes Fier et Ussets (CCFU). En revanche, il ne dessert pas le centre commercial Grand Epagny.

Une branche de transport collectif performant est également en cours d'étude afin de réaliser une connexion directe entre la zone commerciale d'Épagny et l'hôpital (axe 3B). Par ailleurs, la Commune d'Épagny Metz-Tessy prévoit des projets d'évolution urbaine du secteur compris entre la zone commerciale d'Épagny et l'échangeur de la RD3508 avec la RD908b. Ainsi, ce réseau de transport en commun performant pourra assurer la desserte de cette nouvelle zone.

 Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation



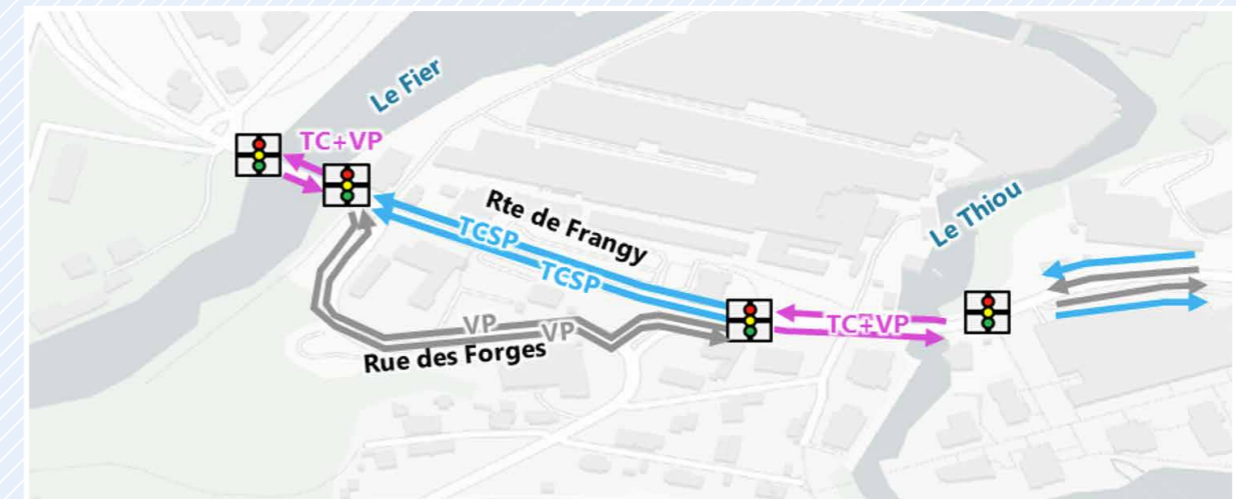
AXE 3 – SECTEUR 2 : DE LA ROUTE DE BELLEGARDE AU CENTRE-VILLE D'ANNECY



De la zone commerciale jusqu'au centre-ville, le TCSPi s'insère le long de la route de Frangy, puis de l'avenue de la République et de l'avenue de Cran en site propre intégral. Une voie de circulation par sens serait maintenue hormis sur deux sections : les anciennes forges et l'avenue de la République.

AU NIVEAU DES ANCIENNES FORGES

> le principe retenu à ce stade est d'implanter deux sections avec feux intelligents, au passage du Fier et au passage du Thiou, pour éviter de lourdes reprises de ces deux ouvrages. Ces feux détectent l'arrivée du TCSPi depuis son site propre et empêche toute circulation routière dans le sas, ce qui permet au TCSPi d'avoir la priorité. Le TCSPi est en site propre intégral le long des anciennes forges, le trafic routier étant reporté sur la rue des Forges.

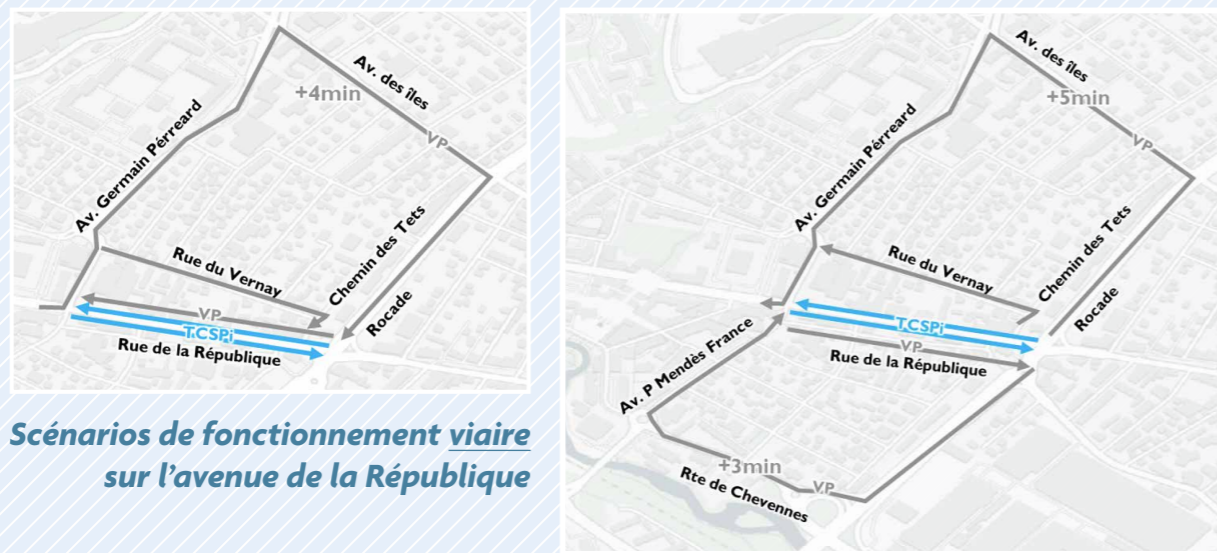


Fonctionnement proposé dans le secteur de Forges

> Une autre solution serait la réalisation de deux ouvrages d'art neufs sur le Fier et le Thiou ce qui aurait un impact non négligeable sur les coûts et les délais de réalisation de cette branche. Cette hypothèse serait à étudier avec la réhabilitation des anciennes forges (nouvelle voirie).

SUR L'AVENUE DE LA RÉPUBLIQUE ENTRE L'AVENUE PIERRE MENDÈS FRANCE ET LA ROCADE

La voirie dans ce secteur est étroite (de l'ordre de 16 mètres) et ne permet a priori pas de conserver les deux voies de circulation et les pistes cyclables sans acquisition foncière. Ainsi, à ce stade il est envisagé de ne retenir qu'un seul sens de circulation. Toutefois, une boucle routière peut être organisée pour permettre de restituer le sens supprimé sur l'avenue de la République. Plusieurs alternatives sont en cours d'étude et devront être affinées.



Scénarios de fonctionnement *viaire*
sur l'avenue de la République

AU NIVEAU DU CENTRE-VILLE D'ANNECY

Deux alternatives sont possibles pour l'axe 3A.

- > Terminus au centre-ville, au niveau du boulevard Decouz pour favoriser une correspondance avec l'axe 2, ou au niveau de la gare pour favoriser la correspondance avec les autres axes de TCSPi ou d'autres modes.
- > Prolongation sur le boulevard du Lycée jusqu'au quartier du Parmelan. Il y a également une option consistant à desservir le quartier dense de Novel en empruntant l'avenue de France au travers d'un axe de transport en commun performant. Sur la section entre le boulevard du Lycée et la rue Vaillat, les études d'insertion sont encore en cours.



Faut-il prolonger l'axe 3 jusqu'au quartier du Parmelan, voire Novel-Teppes, ou réaliser son terminus au centre-ville d'Annecy ?



Photographie de l'aménagement existant de la route de Frangy



Perspective d'un aménagement possible de la route de Frangy – mode BHNS



Découvrez les principes d'insertion sur ce secteur dans l'annexe technique du dossier de concertation

/// LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

La construction d'un nouveau Site de Maintenance et de Remisage (SMR) est envisagée dans le cadre de la réalisation du projet de TCSPi.

Les fonctions suivantes sont généralement assurées au niveau du SMR :

- La maintenance du matériel roulant : maintenances courante, préventive et corrective ;
- Le remisage du matériel roulant ;
- La maintenance de la ligne et ses équipements (installations fixes) ;
- La prise de service des conducteurs ;
- Le cas échéant, le pilotage de l'exploitation des lignes : le Centre de commandement (PCC) peut être installé au niveau du SMR.

L'un des enjeux importants des études en cours est la recherche de sites pour l'implantation du nouveau SMR. La surface requise dépendra principalement du nombre de véhicules qui y seront maintenus et remisés, et du type de matériel retenu.

Pour le mode BHNS, un SMR avec plusieurs étages pourrait être envisagé afin de minimiser la surface au sol requise.

Quant au mode tramway, il est plus consommateur de surface car la solution à plusieurs étages n'est pas envisageable, et plus contraignant en termes d'emplacement car le SMR doit être relativement proche de la ligne et accessible par rails. Le SMR pour le tramway est également plus coûteux et complexe que pour le bus, du fait de la présence d'équipements spécifiques de type voie sur fosse ou avec passerelle pour l'entretien des rames.

À ce stade des études, une enveloppe de 4 millions d'euros a été budgétée pour le SMR si l'axe 2 est en BHNS et de 9 millions d'euros si l'axe 2 est en tramway.

Des zones de manœuvre spécifiques sont également nécessaires pour gérer les retournements de rames de tramway pour accéder au futur SMR.







An illustration featuring a person in a dark blue sweater and red pants walking to the right, carrying a white briefcase. To the left of the person is a bar chart with three bars in red, blue, and light blue. Further left are two stylized mountains, one grey and one dark blue. Above the mountains are several blue birds in flight. The scene is set against a light blue background with a white foreground. The entire illustration is framed by a green hatched border.

VII. LES RENDEZ-VOUS D'UNE CONCERTATION AMBITIEUSE

VII. LES RENDEZ-VOUS D'UNE CONCERTATION ambitieuse

Durant tout le temps de la concertation, de nombreux rendez-vous sont prévus pour vous informer sur le projet, contribuer et donner votre avis. Le dispositif de concertation a été imaginé pour permettre à chaque public et dans chaque lieu de vie de venir à la rencontre des équipes du projet et des élus, de s'exprimer sur l'opportunité du projet et les thèmes proposés au débat. Ces échanges et contributions viendront nourrir les études et les choix du maître d'ouvrage.

/// UNE CONCERTATION POUR QUOI FAIRE ?

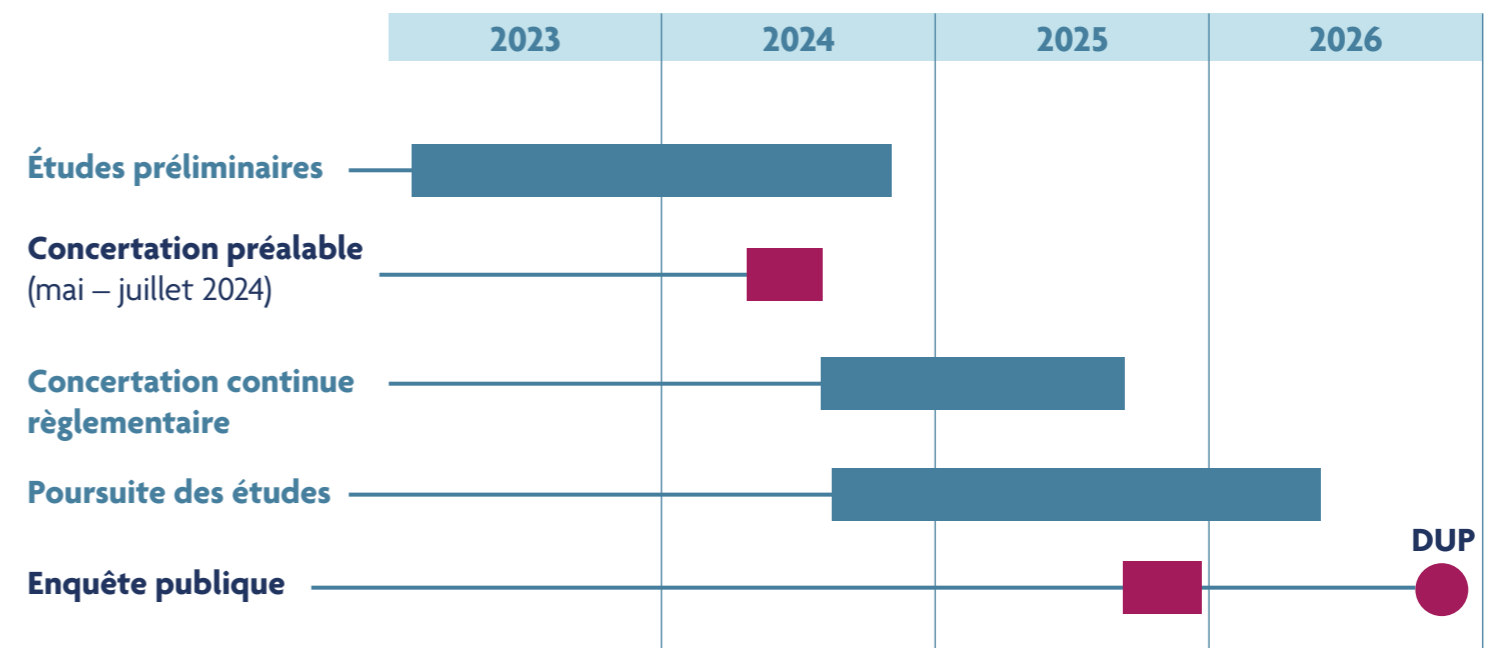


UNE CONCERTATION À QUEL STADE DU PROJET ?

Le projet de TCSPi est en phase d'études préliminaires. Ces études ont pour objectifs d'en dessiner les grands contours afin que le public concerté puisse se faire une opinion des intentions d'aménagements, sans rentrer dans tous les détails de conception.

À l'issue de la concertation préalable, et si le projet se poursuit, une concertation continue réglementaire sera mise en place jusqu'au démarrage de l'enquête publique. Cette concertation continue devra permettre notamment de débattre plus finement de l'insertion et des aménagements secteur par secteur.

Le processus de concertation ne s'arrêtera pas à l'enquête publique. L'Agglomération du Grand Annecy veillera à ce que les citoyens et futurs usagers soient associés à toutes les étapes du projet.



UNE CONCERTATION SUR QUOI ?

Le Grand Anancy ouvre ce temps de concertation préalable et se fixe des objectifs clairs :

- > **Présenter** globalement le projet au grand public, pour l'ensemble des axes et branches, secteurs traversés et dans toutes ses caractéristiques, au regard de l'avancement des études, des choix et grandes orientations prises et répondre à toutes les interrogations pour l'éclairer et recueillir ses avis, ses contributions et ses attentes.
- > **Débattre** de l'opportunité du projet, de ses objectifs et principales caractéristiques (plan d'ensemble, certains tracés, niveau de service attendu, coût du projet, etc.), des alternatives possibles de sa non-réalisation. Pourront également être discutés ses impacts environnementaux, socio-économiques, ses effets sur l'aménagement du territoire, etc.
- > Enfin, l'Agglomération du Grand Anancy souhaite **enrichir le projet avec les habitants et les usagers, en interrogeant ses besoins et attentes** sur différentes thématiques spécifiques en fonction des axes et des secteurs traversés, pour mieux cerner localement : aménagements urbains et paysagers, accessibilité, principes d'insertion, positionnement de certaines stations, intermodalité et interfaces à imaginer avec les territoires voisins, etc.
- > Ce terreau d'informations recueilli permettra au Grand Anancy **d'affiner ses orientations stratégiques** pour la poursuite et la mise en œuvre du projet.

Plusieurs thématiques générales seront abordées pendant toute la durée de la concertation, notamment :

- > *Le projet, tel que présenté globalement, vous paraît-il répondre aux défis de mobilités d'aujourd'hui et de demain sur le territoire du Grand Anancy ?*
- > *Quelles sont selon vous les conditions de réussite de ce projet ?*
- > *Quelles sont vos attentes en matière de qualité de service ?*
- > *Quelles insertions urbaines et quels aménagements paysagers retenir sur l'ensemble du tracé ?*
- > *Comment partager l'espace avec les autres fonctions assurées sur la voirie (trottoirs, bandes cyclables, verdissement, etc.) ?*
- > *Comment optimiser l'attractivité et l'accessibilité du projet de TCSPi ?*
- > *Quelle offre de service proposer dans les stations et à bord du TCSPi ?*
- > *Quelles sont les conditions de réussite de l'intermodalité ?*
- > *Quelle articulation du projet de TCSPi avec les territoires voisins ?*

Ces questionnements fondamentaux seront proposés au débat lors de chaque rendez-vous, car ils constituent un socle commun à tous les tracés.

Les études menées sur le TCSPi font également ressortir plusieurs questionnements locaux qui seront proposés au débat lors de temps spécifiques nommés "ateliers territoriaux d'expertise d'usage".

Enfin, les études techniques avancent afin de confirmer la faisabilité d'un usage du tunnel de la Puya pour un passage en voie unique en BHNS. Sur ce sujet, un atelier spécifique est proposé pour recueillir les préconisations et les alertes.



Les sujets de la concertation sur l'ensemble des axes et branches du projet :

Pour plus d'informations, référez-vous aux pages indiquées

Débattons de l'opportunité du projet !

Quel niveau de service à bord et dans les stations ?

L'arrivée d'un nouveau transport en commun est une opportunité pour questionner et prioriser les services à bord et dans les stations : systèmes de paiement, écrans d'information, confort et accessibilité, accès Wi-Fi. Discutons-en !

Quelles sont vos préconisations pour l'emplacement des stations ?

Les études en cours proposent un nombre de stations et un positionnement possible. Tout reste cependant à préciser, et ce sujet sera évoqué au cours de la concertation pour affiner le projet !

64, 81, 93

Quelles sont vos priorités pour les espaces publics renouvelés ?

L'Agglomération du Grand Anancy vous sollicitera dans le cadre de cette concertation préalable sur vos attentes en matière d'aménagement complémentaire au projet

52, 75

Quels aménagements paysagers ?

L'insertion du TCSPi suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants tels que les rues, carrefours, places de stationnement ou alignements d'arbres. Elle suppose ainsi des compromis. La concertation préalable doit aider à identifier les attentes et points de vigilance pour les habitants et acteurs locaux

57, 63

L'intermodalité est l'une des clés de succès et de réussite d'un tel projet de transports.

Il s'agit de pouvoir connecter le plus efficacement possible le TCSPi avec vos autres modes : train, bus classiques, car, vélo, voiture, etc.

- Comment optimiser les tracés et les aménagements pour favoriser l'intermodalité ?
- Comment articuler les offres de mobilité avec celles des territoires voisins ?
- Comment répondre à certains besoins spécifiques locaux (touristiques par exemple) ?
- Quels services dans les pôles d'échanges multimodaux (PEM) ?

Localement, lors des réunions et ateliers se déroulant à Anancy : comment organiser et optimiser l'intermodalité dans le quartier gare d'Anancy ?

60, 79, 91

Quelles améliorations et changements pour les cyclistes ?

La concertation préalable pourra permettre d'identifier les lieux ou secteurs ciblés par le projet et les potentiels d'intermodalité cyclable.

Les moyens d'améliorer les conditions de développement de circulations cyclables et leur lien avec le TCSPi (intermodalité, sécurité etc.) pourront être discutés lors de la concertation, notamment à travers les ateliers d'expertise d'usage.

61, 62

Quels aménagements pour les personnes à mobilité réduite ?

La concertation pourra permettre aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'améliorer le projet en identifiant les lieux ou secteurs avec des besoins spécifiques à travers les ateliers d'expertise d'usage. Parlons-en en concertation !

62

Quel partage des modes sur l'espace public ?

Comme pour de nombreux autres transports urbains, la voirie n'est parfois pas suffisamment large pour accueillir des voies réservées et maintenir les usages qui existaient jusqu'alors. Nous vous écouterons sur l'opportunité de redistribuer l'espace public du quartier au service d'une meilleure qualité de vie.

Trottoirs, bandes cyclables, verdissement, etc. Comment partager l'espace avec les autres fonctions assurées sur la voirie ?

73, 75





Par axe et par branche, lors des réunions publiques, ateliers et visites dédiées (pour consulter le calendrier des rencontres locales et s'inscrire : jeparticipe.grandannecy.fr)

Pour plus d'informations, référez-vous aux pages indiquées

Débattons de l'opportunité de chaque axe !

Axe 1 : Quel aménagement possible pour le tunnel de la Puya ?

Cette thématique du passage par le tunnel de la Puya fera l'objet d'un temps dédié lors de l'atelier de la rive ouest. Nous pourrions discuter de l'aménagement proposé en concertation !

70, 71

Axe 1 : Quelle articulation possible avec les offres de transport en commun de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Anney ?

L'articulation des transports en commun entre la Communauté de Communes Sources du Lac d'Anney et le Grand Anney fera l'objet d'un temps d'échange durant la concertation !

65

Axe 1 : Les Pôles d'Echanges Multimodaux à Sevrier et Duingt vous semblent-ils adaptés pour connecter les territoires voisins ?

Utiliseriez-vous ces pôles d'échanges, par exemple pour stationner votre voiture à Duingt et emprunter le transport en commun ? Sous quelles conditions ? Quels sont les services attendus ?

65

Axe 1 : Quels objectifs pour le PEM des Glaisins ?

Que peut-on proposer pour optimiser l'intermodalité et l'accessibilité depuis l'extérieur ?

79

Axe 1 : Comment favoriser l'attractivité des commerces dans un nouveau contexte de mobilité ?

75

Axe 2 : Quel mode de transport ?

Pour l'axe 2, le choix n'est pas fait et la concertation devrait amener des arguments en faveur de l'un ou l'autre mode pour alimenter les études à venir et éclairer le choix futur du Grand Anney. Parlons-en en concertation !

80

Axe 2 : Faut-il passer par l'avenue d'Aix-les-Bains ou par le Boulevard Costa de Beauregard et l'avenue de Champ Fleuri ?

La concertation pourra éclairer le Grand Anney sur la variante à privilégier.

83-85

Axe 2 : Comment assurer une bonne desserte du secteur de l'hôpital ?

90

Axe 3 : Faut-il prolonger le TCSPi depuis le centre commercial d'Epagny en direction de l'hôpital ?

Parlons-en en concertation !

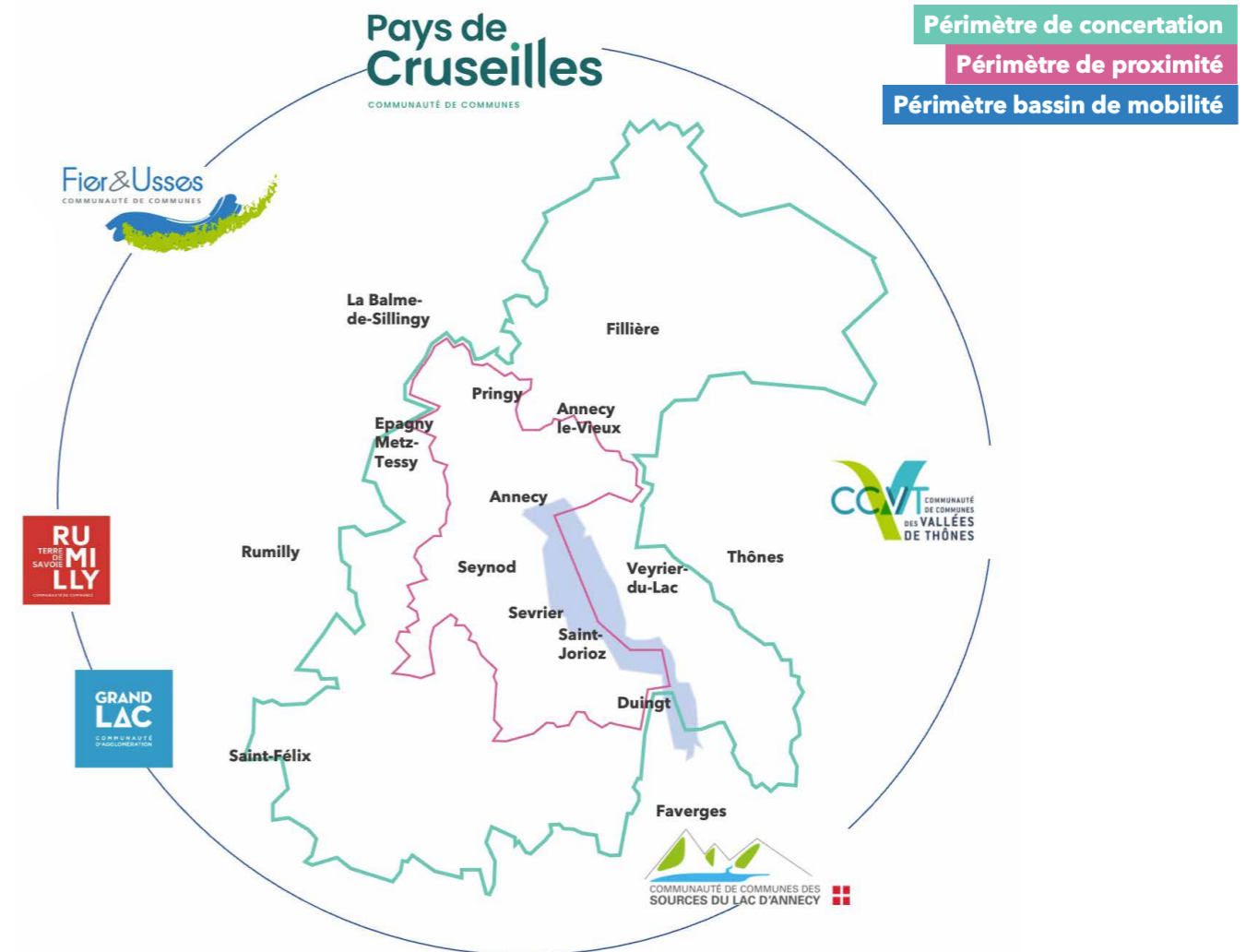
92

Axe 3 : Faut-il prolonger l'axe 3 jusqu'au quartier du Parmelan voire Novel-Teppes ou réaliser son terminus au centre-ville d'Anney ?

La concertation pourra éclairer le Grand Anney sur la variante à privilégier.

97

S'INFORMER ET CONTRIBUER : OÙ ? QUAND ? COMMENT ?



TROIS PÉRIMÈTRES POUR ALLER À LA RENCONTRE DES HABITANTS ET DES USAGERS

Cette démarche de concertation est menée de façon à susciter une participation **la plus active possible**. À ce titre, la concertation préalable sur le projet de TCSPi s'adresse à l'ensemble des habitants et des personnes qui fréquentent le territoire du Grand Anney. Toute personne se sentant concernée peut donc y participer.

- > Les cibles prioritaires sont les résidents du Grand Anney, et les personnes qui s'y déplacent régulièrement pour le travail, les loisirs, l'accès aux équipements de service et commerciaux, les acteurs locaux Grands Annécien (périimètre de concertation).



- > L'agglomération du Grand Anancy attend des contributions du public sur des thématiques et spécificités très locales pour faire avancer le projet de TCSPi. Une partie des modalités de mise en œuvre de la concertation préalable est imaginée pour aller au contact des habitants et acteurs locaux se trouvant en proximité directe des 3 axes retenus, sur les 5 communes traversées par le projet de TCSPi (périmètre de proximité).
- > Toutefois, l'enjeu du projet dépasse les frontières du Grand Anancy. Les besoins de mobilité à destination et en provenance du Grand Anancy sont importants et sont intégrés à la réflexion d'ensemble. Aussi, le Grand Anancy prévoit une échelle complémentaire de concertation qui englobe les communautés de communes et d'agglomération voisines : la Communauté d'Agglomération Grand Lac, les Communautés de Communes des Sources du lac d'Anancy, des Vallées de Thônes, du Pays de Cruseilles, Fier et Ussets et Rumilly Terre de Savoie (périmètre bassin de mobilité).

Le dispositif de rencontres de la concertation préalable s'adapte ainsi à ces périmètres, en proposant un programme varié et adapté, en permettant de multiples échanges, en vue de favoriser une large contribution du public pour enrichir les débats et le projet en lui-même.

Il a également été pensé par branche du projet de TCSPi avec la présentation systématique d'un socle commun du projet pour faciliter la compréhension globale par tous et un socle spécifique par secteur pour pouvoir comprendre les attentes du public localement.

S'INFORMER ET S'EXPRIMER : LE DISPOSITIF EN DÉTAILS

Le Grand Anancy a souhaité se donner un temps suffisamment long, soit 12 semaines, pour mener une concertation riche lui permettant de faire remonter le plus grand nombre possible d'expressions des parties prenantes et du grand public. Lors de ces trois mois, la population pourra s'exprimer à travers de nombreux dispositifs d'animation complémentaires mis à leur disposition.

Une plateforme d'information et d'expression est proposée sur toute la durée de la concertation. Ces différents dispositifs visent à couvrir l'ensemble des dimensions du projet et à mobiliser le plus large public possible à travers des modalités innovantes et inclusives.

POUR S'INFORMER :

- > Le présent dossier de concertation qui détaille l'intégralité du projet et des modalités de dialogue : il retrace l'intégralité du projet soumis à concertation ;
- > La synthèse du dossier pour s'approprier facilement les enjeux du projet ;
- > La plateforme participative du Grand Anancy où retrouver l'ensemble des documents et l'agenda des rencontres : jeparticipe.grandannecy.fr ;
- > Une plateforme d'appel pour s'informer sur le projet et les rendez-vous de concertation : **vous pouvez contacter le 04 50 73 13 13 du lundi au vendredi de 8h à 18h.**

POUR CONTRIBUER :

- > Les registres disponibles dans les mairies d'Anancy, Epagny Metz-Tessy, Sevrier, Saint-Jorioz et Duingt ;
- > La plateforme participative du Grand Anancy, via un onglet « je participe ! » ;
- > Une plateforme d'appel (voir ci-dessus) et une adresse mail dédiée (tcspi@grandannecy.fr)

Les temps de rencontres détaillés ci-après.

UNE TRENTAINE DE RENDEZ-VOUS POUR DONNER SON AVIS ET CONTRIBUER !

AVRIL 2024

 **FORUM DES PARTENAIRES**
30 Avril 2024 - 17h30-19h30

MAI 2024

 **MAISON MOBILE À ANNECY-LE-VIEUX CAMPUS**
2 Mai 2024 - 8h-16h

 **RÉUNION PUBLIQUE À ANNECY-LE-VIEUX**
6 Mai 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À ANNECY-PÂQUIER**
11 Mai 2024 - 10h-17h

 **RÉUNION PUBLIQUE À ANNECY CENTRE**
14 Mai 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À FAVERGES**
15 Mai 2024 - 8h-12h

 **RÉUNION PUBLIQUE À SEVRIER**
16 Mai 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À SAINT-FÉLIX**
17 Mai 2024 - 16h-19h

 **RÉUNION PUBLIQUE À PRINGY**
21 Mai 2024 - 19h-21h

 **CONFÉRENCE ENVIRONNEMENT À ANNECY**
24 Mai 2024 - 14h-17h

 **CAFÉ DES COMMERÇANTS À ANNECY**
27 Mai 2024 - 9h-11h

 **RÉUNION PUBLIQUE À SEYNOD**
28 Mai 2024 - 19h-21h

 **RÉUNION PUBLIQUE À EPAGNY METZ-TESSY**
30 Mai 2024 - 19h-21h

JUIN 2024

 **MAISON MOBILE AU GRAND EPAGNY**
1^{er} Juin 2024 - 10h-17h

 **ATELIER À EPAGNY METZ-TESSY**
5 Juin 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À DUINGT**
7 Juin 2024 - 16h-20h

 **MAISON MOBILE À SAINT-JORIOZ**
8 Juin 2024 - 12h-18h

 **ATELIER À DUINGT**
12 Juin 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À ANNECY COURIER**
12 Juin 2024 - 14h-19h

 **MAISON MOBILE À THÔNES**
15 Juin 2024 - 8h-12h

 **MAISON MOBILE À ANNECY NOVEL-TEPPES**
19 Juin 2024 - 14h-19h

 **ATELIER À ANNECY CENTRE**
19 Juin 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À RUMILLY**
22 Juin 2024 - 8h-12h

 **MAISON MOBILE À FILLIÈRE**
26 Juin 2024 - 8h-12h

 **ATELIER À ANNECY-LE-VIEUX**
26 Juin 2024 - 19h-21h

JUILLET 2024

 **ATELIER À PRINGY**
3 Juillet 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE LA BALME DE SILLINGY**
6 Juillet 2024 - 10h-17h

 **ATELIER À SEYNOD**
10 Juillet 2024 - 19h-21h

 **MAISON MOBILE À VEYRIER-DU-LAC**
12 juillet - 8h à 12h

UN FORUM DE PARTENAIRES DE LA MOBILITÉ



Pour qui ? Pour les partenaires institutionnels du Grand Annecy et des associations locales.

Pour quoi ?

- > Pour recueillir leur expertise à la fois sur des sujets transversaux à tout le projet, mais aussi sur des sujets spécifiques à interroger localement.
- > Pour contribuer, exprimer son avis ou ses remarques sur le projet.

Comment ? Sur invitation



SIX RÉUNIONS PUBLIQUES SUIVANT LES 5 BRANCHES DU TRACÉ

Pour qui ? Pour les habitants et acteurs des communes traversées par les tracés et des territoires voisins.

Pour quoi ?

- > Pour découvrir le projet dans son ensemble puis en « zoomant » sur le secteur et ses caractéristiques.
- > Pour contribuer, exprimer son avis ou ses remarques sur le projet.

Rendez-vous sur l'un des secteurs suivants :

- > **À Sevrier pour la branche sud de l'Axe 1** Rive-Ouest et interface avec les territoires de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy.
- > **Aux Glaisins pour la branche nord de l'Axe 1** Glaisins, Annecy-le-Vieux et interface avec les territoires de la Rive-Est et de la Communauté de Communes Vallée de Thônes.
- > **À Seynod pour la branche sud de l'Axe 2** Seynod et interface avec le territoire du Pays d'Alby.
- > **À Annecy pour la branche nord de l'Axe 2** Pringy et interface avec le territoire du Pays de Fillière.
- > **À Epagny Metz-Tessy pour l'axe 3** Epagny Metz-Tessy et interface avec le territoire de la Communauté de Communes Fier et Ussets.
- > **À Annecy pour le centre-ville.**

Comment ? Sur inscription préalable sur la plateforme participative du Grand Annecy. Priorité aux inscrits, afin de respecter les jauges de chaque salle.



SIX ATELIERS THÉMATIQUES LOCAUX « EXPERTISE D'USAGE »

Pour qui ? Pour les habitants et acteurs locaux des communes traversées par les tracés et des territoires voisins.

Pour quoi ? Pour recueillir votre expertise à la fois sur des sujets transversaux à tout le projet, mais aussi sur des sujets spécifiques à interroger localement.

Rendez-vous sur l'un des secteurs suivants :

- > **À Duingt pour la branche sud de l'Axe 1** Rive-Ouest et interface avec le territoire de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy.
- > **À Annecy-le-Vieux pour la branche nord de l'Axe 1** Glaisins, Annecy-le-Vieux et interface avec les territoires de la Rive-Est et de la Communauté de Commune Vallée de Thônes.
- > **À Seynod pour la branche sud de l'Axe 2** Seynod et interface avec le territoire du Pays d'Alby.
- > **À Pringy pour la branche nord de l'Axe 2** Pringy et interface avec le territoire du Pays de Fillière.
- > **À Epagny Metz-Tessy pour l'axe 3** Epagny Metz-Tessy et interface avec le territoire de la Communauté de Communes Fier et Ussets.
- > **À Annecy pour le centre-ville.**

Comment ? Sous forme d'ateliers en salle. Les participants contribueront en séance participative sur le projet global et en groupe pour chaque secteur. Priorité aux inscrits, afin de respecter les jauges de chaque salle.

UNE CONFÉRENCE THÉMATIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT



Pour qui ? Des associations environnementales et des professionnels du secteur.

Pour quoi ? Pour enrichir la concertation d'un temps de « prise de recul », d'échange et de débat sur des sujets thématiques et structurants pour le projet de TCSPi.

Comment ? Sur invitation



LES RENDEZ-VOUS DE LA MAISON MOBILE DU PROJET

Pour qui ? Pour tous ! La maison mobile du projet (Kiosque) va à la rencontre des habitants et des usagers du territoire pour échanger au plus proche de vous et de vos attentes. Ces temps de proximité conviviaux s'adressent à tous les publics.

Pour quoi ? Pour se rencontrer, découvrir le projet et donner votre avis. Des temps d'animation seront proposés pour petits et grands.

Comment ? La maison mobile du projet s'installe le temps d'une journée dans plusieurs villes de l'agglomération, soit dans une rue passante soit sur la place du marché ou de la mairie (vérifiez les lieux de rendez-vous sur la plateforme participative du Grand Annecy) à Duingt, Saint-Jorioz, La Balme-de-Sillingy, Thônes, Rumilly, Faverges, Veyrier-du-Lac, Fillière, Saint-Félix, Epagny Metz-Tessy et Annecy (Campus, Novel-Teppes, Pâquier, Courier).

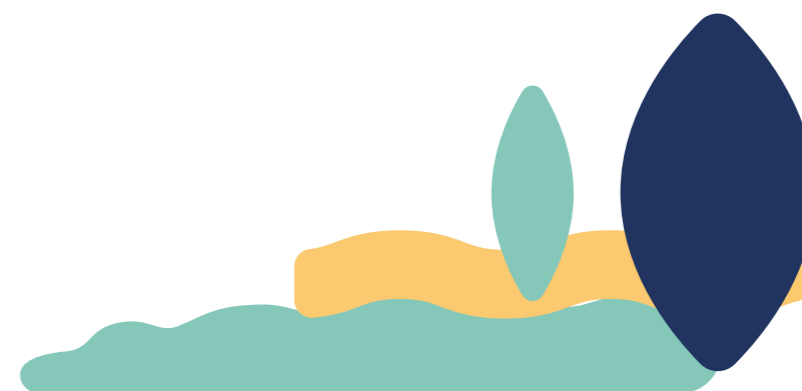
UN CAFÉ PARTICIPATIF DÉDIÉ AUX COMMERÇANTS DU GRAND ANNECY



Pour qui ? Les commerçants du territoire.

Pour quoi ? Pour échanger sur les enjeux spécifiques aux commerçants dans le cadre de ce projet.

Comment ? Sur invitation.



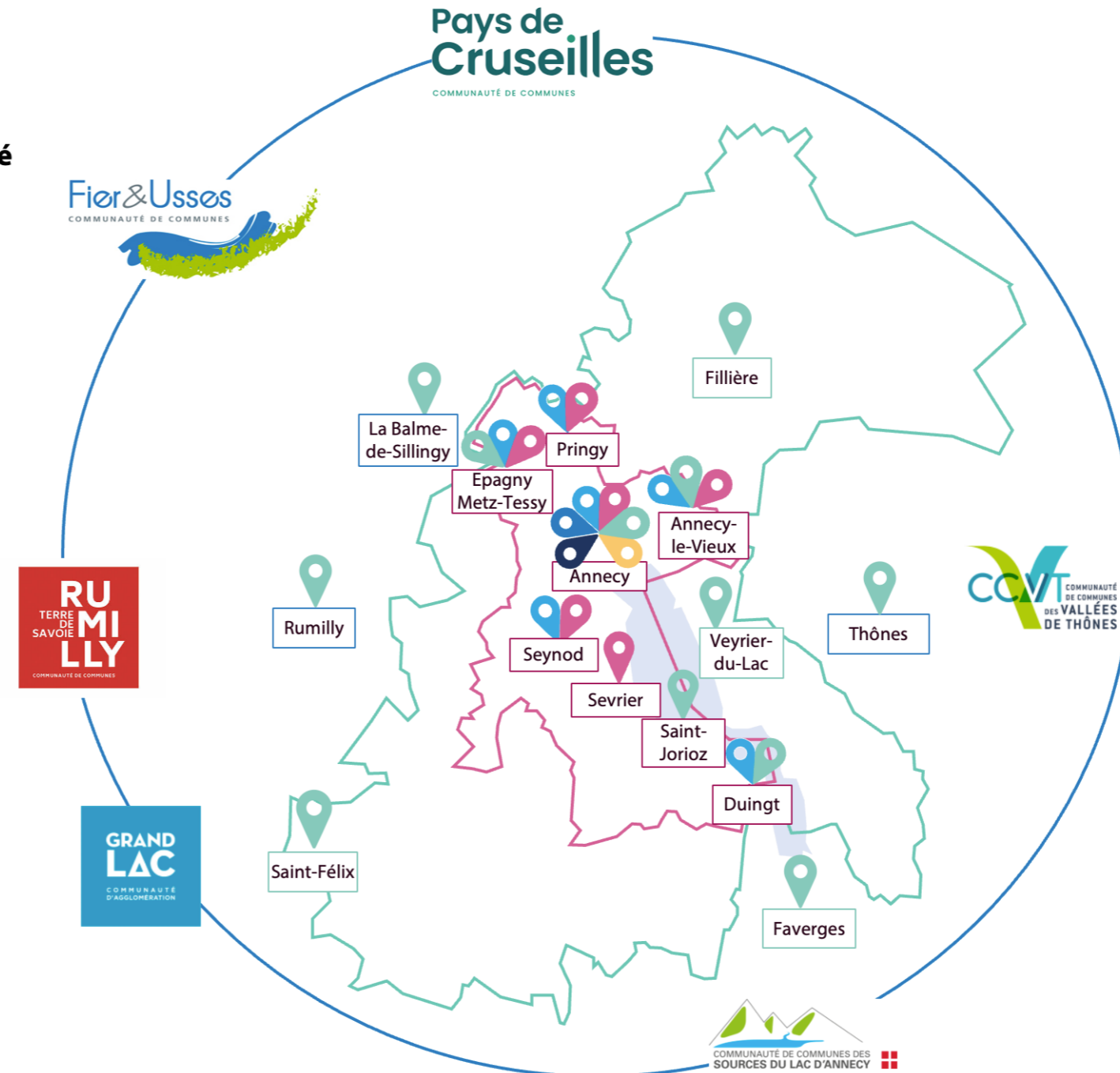
Les modalités de concertation préalable

-  **Forum des partenaires de la mobilité**
-  **Réunion publique**
-  **Atelier territorial**
-  **Conférence environnement**
-  **Maison mobile (kiosque)**
-  **Café des commerçants**

Périmètre de concertation

Périmètre de proximité

Périmètre bassin de mobilité

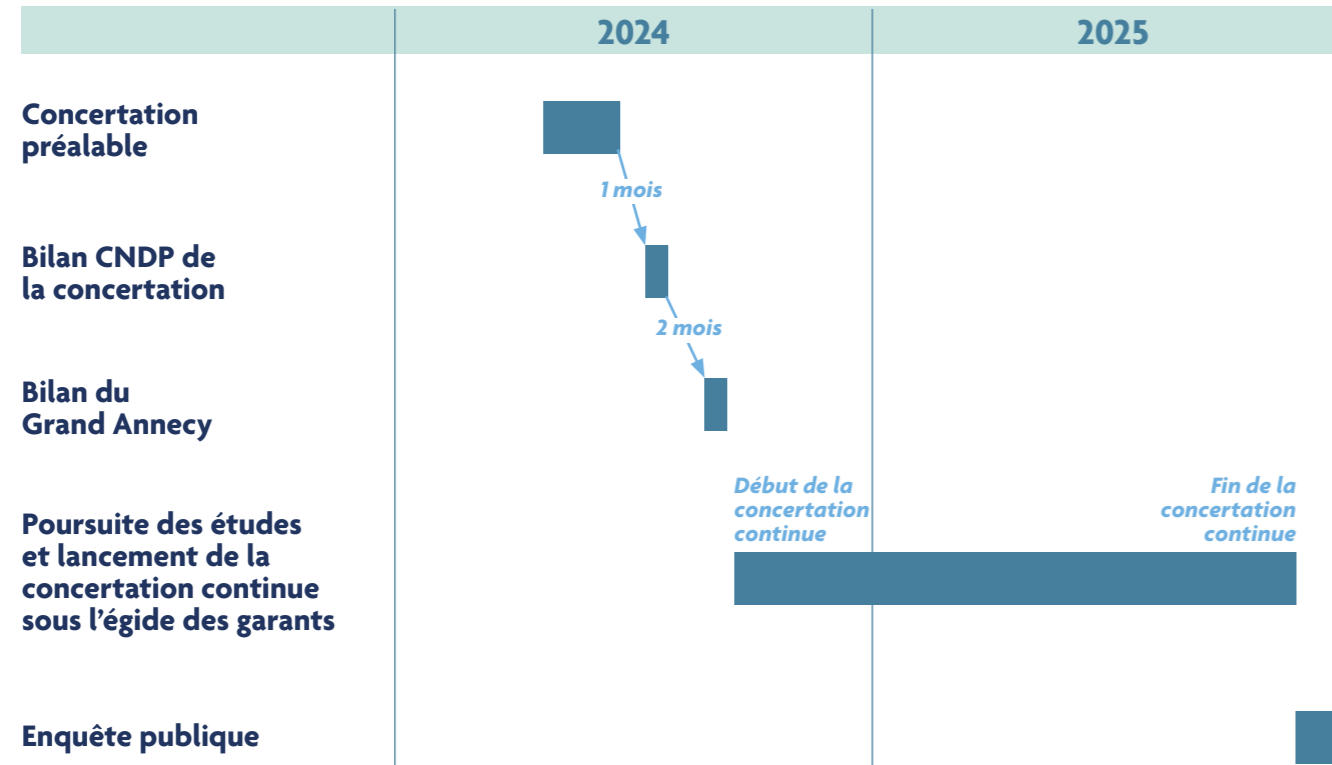


VUE D'ENSEMBLE DU DISPOSITIF DE CONCERTATION PRÉALABLE



QUE SE PASSERA-T-IL APRÈS LA CONCERTATION PRÉALABLE ?

Les étapes de la concertation réglementaire jusqu'à l'enquête publique



À l'issue des 12 semaines de concertation préalable, les garants produiront un bilan de tous les arguments débattus tout au long de la concertation préalable. Il comportera un avis sur la manière dont s'est déroulée la concertation, en cohérence avec les modalités de la concertation telles que validées par le bureau de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en amont du lancement de la concertation proprement dite. Il intégrera, le cas échéant, des demandes de précisions et des recommandations.

Le Grand Annecy aura ensuite deux mois pour répondre au bilan des garants et pour préciser les enseignements qu'il tire de la phase de concertation préalable, et des orientations qu'il propose de donner au projet dans le cadre de la suite des études et des échanges avec les parties prenantes.

En effet, la concertation préalable ne devrait pas marquer la fin des études et de la concertation sur le projet. Sur la base des conclusions qu'il en tirera, et si le principe du projet est confirmé, le Grand Annecy finalisera les études préalables sur le projet en l'accompagnant d'un dispositif dit de "concertation continue" toujours sous l'égide de la CNDP. Les parties prenantes, dont le grand public, seront ainsi mobilisées de façon régulière, lors de cette phase du projet. Concrètement, cela signifie que le Grand Annecy s'engage à informer et à consulter les citoyens, les associations, les parties prenantes et les acteurs concernés à chaque étape importante du processus décisionnel.

Il faut noter que pour la suite des démarches réglementaires, le futur réseau de TCSPi pourrait être scindé en plusieurs projets ayant leur propre cohérence fonctionnelle sur le territoire et pouvant être réalisés indépendamment. Chaque projet aurait ainsi son déroulement administratif propre.

A l'issue de la concertation continue un ou d'autres nouveaux processus d'information s'ouvriront pour recueillir à nouveau les appréciations du public sur le projet. Ces processus appelés « Enquêtes Publiques » s'appuieront sur les études d'avant-projet. Ces Enquêtes Publiques demanderont l'avis de la population sur le projet présenté à travers un dossier d'étude très complet et précis comprenant une somme de dossiers thématiques, dont :

- > Une étude d'impact qui vise à apprécier les conséquences de toutes natures, notamment environnementales, du projet pour tenter de limiter, atténuer ou compenser les effets négatifs ;
- > Un Dossier d'Autorisation Environnementale qui vise à apporter une meilleure vision globale de tous les enjeux environnementaux d'un projet pour les services instructeurs de l'Etat, comme pour le public ;
- > Un dossier d'enquête parcellaire qui a pour but de dénombrer les biens susceptibles d'être acquis par voie d'expropriation et de rechercher les propriétaires concernés.

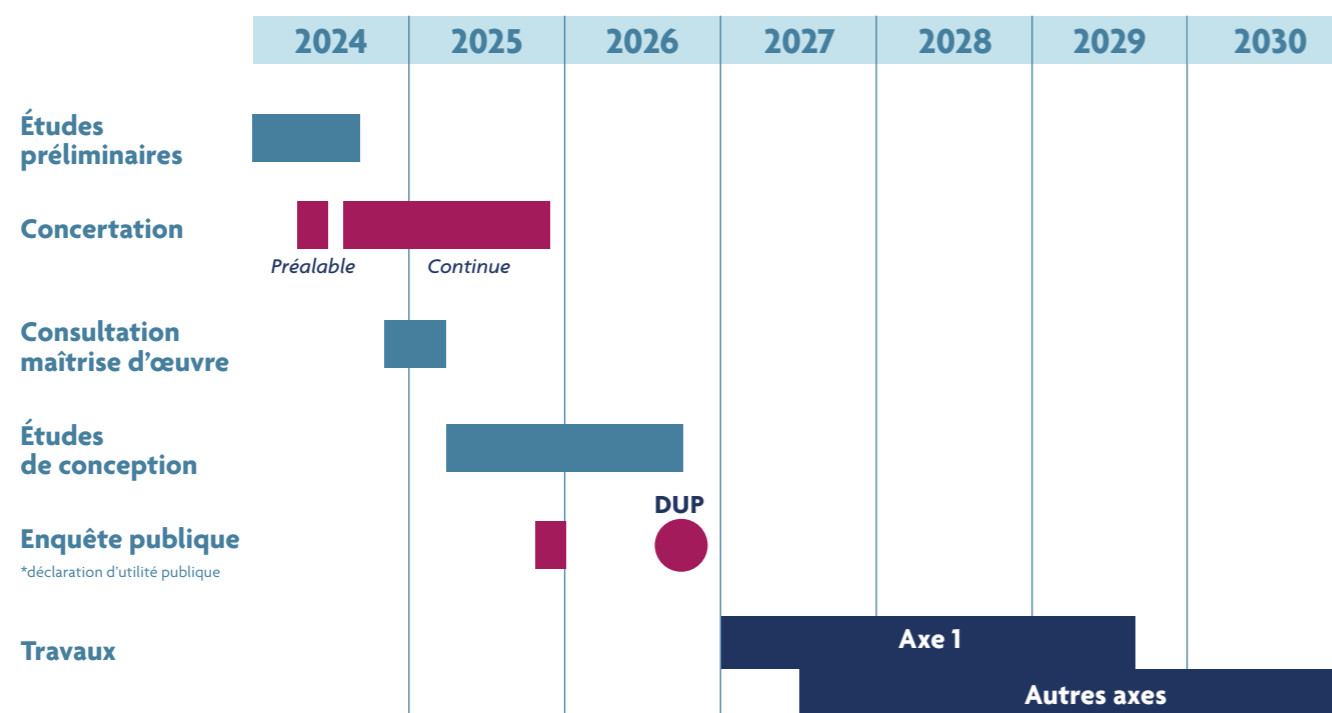
Une fois la ou les Enquêtes Publiques terminées, des Déclarations d'Utilité Publique pourront être prononcées, indispensables en cas de nécessité d'expropriation. Un décret ou un arrêté précise la durée pendant laquelle la déclaration reste valable.

En tout état de cause, l'Agglomération du Grand Annecy veillera à ce que les citoyens et futurs usagers soient associés à toutes les étapes du projet ainsi qu'aux travaux ultérieurs.



LE CALENDRIER

- > Le planning prévu de l'opération à ce stade des études est le suivant :
- > Etudes préliminaires : jusqu'à fin 2024
- > Concertation préalable réglementaire : avril-juillet 2024
- > Concertation continue réglementaire : de juillet 2024 jusqu'à l'enquête publique
- > Etudes de conception : entre 2025 et mi- 2026
- > Enquête publique : fin 2025
- > Déclaration d'Utilité Publique : à partir de la mi-2026
- > Travaux : à partir de 2026 pour l'axe 1 Rive Ouest – Glaisins sur emprises publiques existantes
- > Mise en service : échelonnée à partir de 2028/2029



LE COÛT GLOBAL ESTIMATIF ET LES SOURCES DE FINANCEMENT

LE COÛT GLOBAL ESTIMATIF¹¹

La partie BHNS est estimée à 16 M€ HT du km à ce stade des études, sur la base d'un chiffrage des 19 postes CEREMA¹², qui sont les suivants :

- > Etudes
- > Maîtrise d'ouvrage
- > Maîtrise d'œuvre
- > Acquisitions foncières et libérations d'emprises
- > Déviation de réseaux
- > Travaux préparatoires
- > Ouvrages d'art
- > Plate-forme
- > Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés
- > Revêtement du site propre
- > Voirie et espaces publics
- > Equipements urbains
- > Signalisation routière
- > Stations
- > Alimentation en énergie de traction
- > Courants faibles et Poste de Commande Centralisé (PCC) (Centre de commandement)
- > Dépôt
- > Matériel roulant
- > Opérations induites

Des hypothèses ont été considérées à ce stade concernant les acquisitions foncières, les réseaux enterrés et les ouvrages d'art, dans l'attente de l'avancement des études.

La partie tramway est estimée à 26 M€ HT du km à ce stade des études, sur la base d'un chiffrage des 19 postes CEREMA précités.

¹¹ Il est à noter que ces coûts sont provisoires dans l'attente des résultats définitifs des études techniques en cours.

¹² https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/04/guide_eval_socio_eco_tc_version_provisoire.pdf

En tenant compte de ces hypothèses, une prospective financière a été réalisée par un cabinet spécialisé afin d'évaluer le coût d'investissement estimatif du réseau TCSP.

L'investissement est décomposé comme suit :

- > 90% d'infrastructures, amortissables sur 80 ans,
- > 10% de matériel roulant et de bâtiments, amortissables en moyenne sur 15 ans si BHNS, 19 ans si BHNS + tram.

Ainsi, selon le choix de mode de transport collectif retenu, la fourchette estimative des coûts est la suivante :

- > **Entre 496 millions d'euros et 600 millions d'euros hors taxes** si tous les axes sont en BHNS.
- > **Entre 581 millions d'euros et 715 millions d'euros hors taxes** si l'axe 2 est en tramway et les axes 1 et 3 en BHNS.

SOURCES DE FINANCEMENT

L'analyse financière prospective du budget annexe transports porteur du projet a permis :

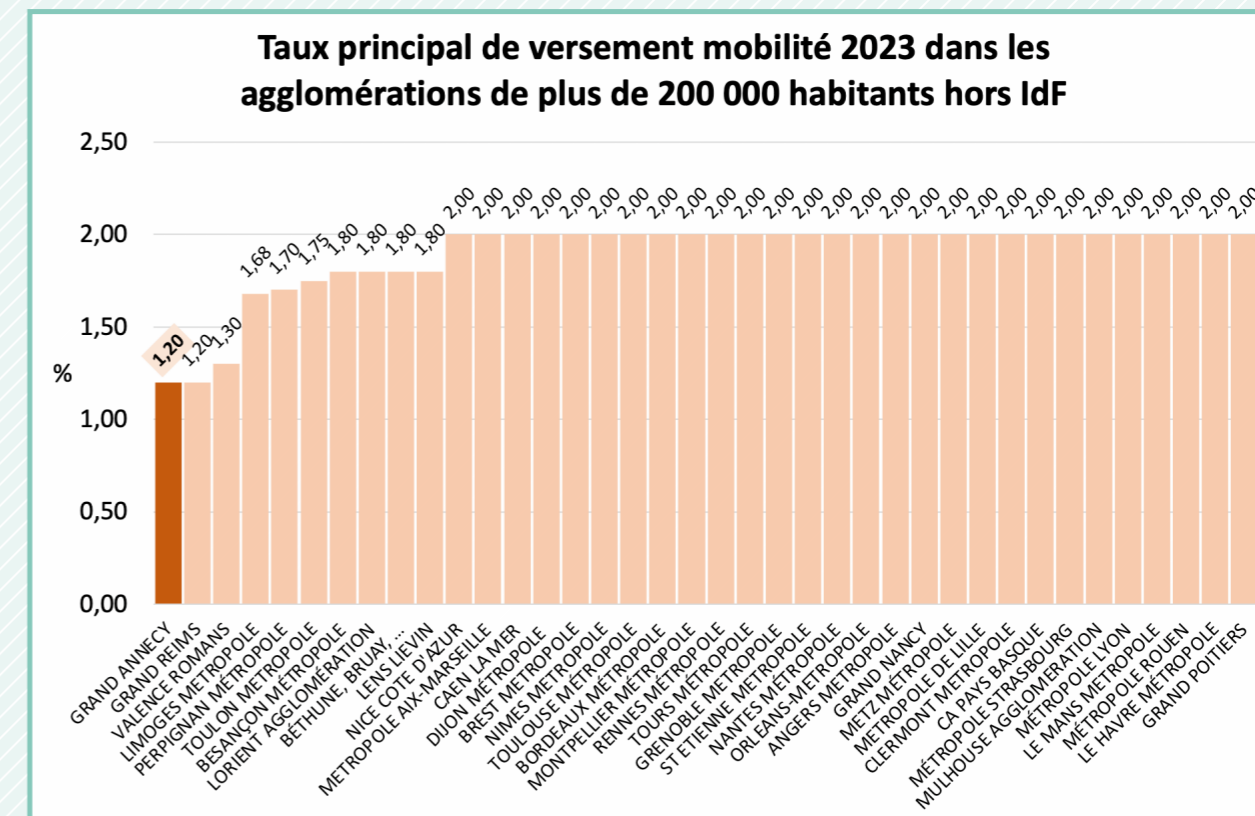
- > De définir les critères de viabilité budgétaire et financière du projet ;
- > De valoriser les besoins en ressources d'équilibre à chaque étape du projet ;
- > D'étudier les impacts sur les contribuables des décisions fiscales que le Grand Anancy et/ou ses communes membres pourraient prendre dans ce cadre.

Cette analyse est actualisée au fil de l'évolution du projet en fonction :

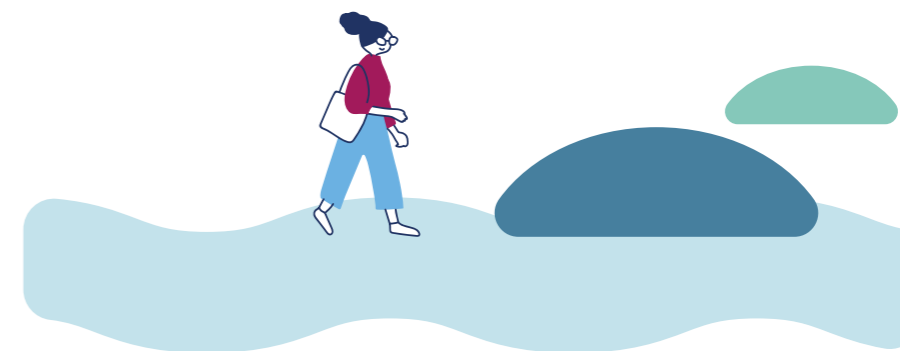
- > Du choix de phasage du déploiement du réseau ;
- > Des conclusions des études technico-économiques menées en parallèle ;
- > De la variation des paramètres propres au budget transports : évolution du Versement Mobilité (VM) et des recettes tarifaires, prestation de service des transporteurs ;
- > Des sources de financement et notamment de la durée de remboursement des emprunts accessibles pour un tel projet et de la variation des taux d'intérêts.

Ainsi le panorama des ressources financières disponibles pour ce projet a permis d'identifier plusieurs sources de financements qui peuvent être envisagées à ce stade :

- > Évolution de la fiscalité du Versement Mobilité, actuellement au taux de 1,20 %, qui peut progresser jusqu'à un taux maximum de 2 %. En effet, le VM actuel du Grand Anancy est l'un des plus faibles de France comparé à d'autres agglomérations similaires.
- > Évolution des recettes tarifaires.
- > Recherche en cours de différents partenaires financiers : Union Européenne, Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie. Ce subventionnement est variable en fonction du mode de transport retenu : bus ou tramway.
- > Recours à l'emprunt. Plusieurs échanges sont en cours avec des organismes bancaires, la Banque des Territoires et la Banque Européenne d'Investissement, cette dernière pouvant financer jusqu'à 50% maximum du projet éligible hors acquisitions foncières.



(Source : Cabinet Michel Klopfer 2024)







LEXIQUE



LEXIQUE

ACCESSIBILITÉ : fait de permettre l'autonomie et la participation des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), en réduisant, voire en supprimant, les difficultés pouvant entraver leur mobilité.

ASSIETTE PUBLIQUE : dans le domaine de l'urbanisme et de la voirie, désigne la surface de terrain sous le contrôle des autorités publiques (dans le but de servir l'intérêt général) occupé par des infrastructures telles que les routes, les trottoirs, les remblais ou les canalisations.

AMO (ASSISTANT À MAÎTRISE D'OUVRAGE) : professionnel qui s'appuie sur son expertise (technique, juridique, financière, administrative, etc.) et son expérience pour accompagner le maître d'ouvrage (commanditaire) dans la réalisation d'un projet, notamment d'aménagement. Il réalise des études, aide à la décision, permet au maître d'ouvrage de se concentrer sur sa mission de pilotage et veille aux intérêts de ce dernier.

BHNS (BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE) : ligne de transport hybride alliant la flexibilité du bus (véhicules sur pneumatiques) et des caractéristiques proches d'un tramway ou similaires à celui-ci (identité visuelle forte, circulation en site propre, grande capacité d'emport, fréquence de passage élevée et cadencée, amplitude horaire élargie, priorité systématique aux carrefours, confort intérieur, information voyageurs optimale, distributeur de titre sur chaque quai, etc.).

CADENCEMENT : organisation des horaires d'une ligne ou d'un réseau de transport pour garantir une fréquence (nombre de passages sur une période donnée) régulière, facilement mémorisable, afin de faciliter la planification des déplacements des usagers et optimiser la fluidité du trafic.

CAPACITÉ D'EMPORT : quantité de passagers ou de marchandises qu'un moyen de transport peut transporter en une seule fois. C'est une mesure importante pour évaluer l'efficacité et l'utilité d'un mode de transport donné,

CENTRE DE COMMANDEMENT : Voir PCC.

CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) : établissement public français spécialisé dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité, des infrastructures de transport, du bâtiment de l'environnement et des risques. Il propose des expertises, des conseils et des outils méthodologiques aux collectivités et à l'Etat.

CNDP (COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC). Créée en 1997, elle est chargée de veiller au respect du droit à l'information et de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement et la concertation. Le rôle de la CNDP est de garantir la transparence et la qualité des échanges.

COVNM (COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS NON MÉTHANIQUE) : substances chimiques volatiles présentes dans l'atmosphère provenant notamment d'activités humaines telles que le résidentiel, l'industrie ou les transports et entraînant des impacts directs et indirects sur les êtres vivants et l'environnement.

DEVOIEMENT : en urbanisme, action de déplacer un réseau (ex : conduite de gaz)

DUP (DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE) : démarche administrative en droit français qui autorise la mise en œuvre d'un projet d'aménagement, comme la construction d'une infrastructure sur des terrains privés, en recourant à l'expropriation. Cette autorisation est délivrée suite à une enquête d'utilité publique visant à évaluer la nécessité de l'opération au regard de l'intérêt général.

EDGT (ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE) : étude réalisée par le Département de Haute-Savoie en 2017, qui comportant un zoom « Grand Anney ». Elle a permis de recueillir des données sur une grande étendue territoriale pour comprendre les habitudes de déplacement des habitants : modes de transport utilisés, motifs de déplacement, distances parcourues, temps de trajet, etc. Ces informations sont essentielles pour planifier

efficacement les infrastructures de transport, améliorer la mobilité des populations et réduire les impacts environnementaux liés aux déplacements.

ENQUÊTE PUBLIQUE : procédure administrative permettant au public, d'une part, de s'informer sur un projet susceptible d'affecter l'environnement et, d'autre part, de formuler des observations auprès du commissaire enquêteur, tiers indépendant. Cette démarche vise à recueillir les avis de la population avant la prise de décision, assurant ainsi une participation citoyenne dans le processus d'élaboration des politiques publiques.

EPCI (ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE) : structure administrative regroupant plusieurs communes visant à exercer certaines compétences en commun, pour une coordination des politiques publiques et une gestion des ressources plus efficaces. Ex : communauté d'agglomération ou communauté de communes.

ETUDES DE FAISABILITÉ : analyses détaillées réalisées au début d'un projet pour évaluer sa viabilité et sa pertinence. Elles examinent les aspects techniques, financiers, juridiques et opérationnels afin de déterminer la faisabilité pratique et économique du projet.

ETUDES PRÉLIMINAIRES : phase initiale dans le processus de conception d'un projet consistant en une analyse approfondie des aspects techniques, économiques, environnementaux et sociaux liés à l'initiative envisagée. Ces études permettent d'évaluer la faisabilité du projet, d'identifier les contraintes potentielles, et de recueillir les données nécessaires à une prise de décision éclairée avant de passer à la phase opérationnelle.

GNV : Gaz Naturel pour Véhicules, composé essentiellement de méthane, pouvant se présenter sous deux formes (Gaz Naturel Liquéfié ou Gaz Naturel Comprimé), dont l'usage génère moins d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de particules que d'autres carburants fossiles, voire infiniment moins s'il s'agit de gaz renouvelable issu de la fermentation de matières organiques (bioGNV).

INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) : organisme statistique national de la France, chargé de collecter, d'analyser et de diffuser des données sur l'économie, la société et la démographie du pays. Son rôle est de fournir des informations fiables et objectives pour aider à la prise de décisions politiques, à la planification économique et au suivi des évolutions de la société française.

INSERTION PAYSAGÈRE : désigne l'intégration harmonieuse d'un élément, d'un aménagement ou d'une construction dans son environnement.

INTERMODALITÉ : capacité à utiliser et combiner différents moyens de transports (bus, vélo, covoiturage, voiture particulière, etc.) lors d'un même trajet pour tirer profit de leur complémentarité et de leurs avantages respectifs.

LOM (LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS) : loi de 2019 qui définit, à la échelle nationale, les grandes orientations en matière de mobilité, afin de promouvoir des modes de déplacement écologiques, sûrs, efficaces et moins onéreux.

MISE EN SERVICE : désigne le processus d'introduction et de démarrage d'un nouveau système de transport public, impliquant l'installation des infrastructures, des véhicules, des tests, la formation du personnel, la communication avec le public et le lancement officiel du service.

OQA (ORGANISME QUALIFIÉ AGRÉÉ) : tiers chargé d'évaluer la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport routiers automatisés. Les OQA sont agréés par le Service des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG).

OUVRAGE D'ART : construction d'ingénierie civile conçue pour franchir des obstacles ou assurer la continuité d'un réseau (tunnel, mur de soutènement, pont, etc.).

OXYDES D'AZOTE : composés chimiques formés par la combinaison d'azote (N) et d'oxygène (O) pendant la

combustion à haute température, principalement dans les moteurs à combustion interne des véhicules automobiles et dans les installations industrielles. Ils contribuent à la pollution atmosphérique et sont associés à des problèmes de santé tels que les maladies respiratoires et cardiovasculaires, ainsi qu'à la formation de smog et à l'acidification de l'environnement.

PADD (PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES) : pièce maîtresse du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat Mobilités Bioclimatique (PLUI-HMB) du Grand Annecy, il définit les grandes orientations stratégiques pour le développement du territoire à 10-15 ans, en prenant en compte les aspects environnementaux, économiques et sociaux, avec pour objectif un territoire apaisé et durable.

PARTICULES FINES : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM 2,5) en suspension dans l'air, provenant principalement de la combustion de carburants fossiles et plus largement d'activités humaines (chauffage bois, transport routier et activités de chantier pour l'essentiel). Elles peuvent causer des problèmes de santé graves lorsqu'elles sont inhalées, affectant particulièrement les poumons et le cœur.

PART MODALE : proportion d'un mode de déplacement utilisé dans une zone géographique donnée (ex : 60% en voiture, 30% en transports en commun et 10% à vélo). La répartition entre les différents modes peut varier en fonction de divers facteurs tels que la densité de population, l'accessibilité aux transports en commun, la topographie, les aménagements cyclables ou les politiques en matière de mobilité.

PCAET (PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL) OU PACTE POUR LE CLIMAT : document réglementaire de planification de la transition écologique du territoire du Grand Annecy, appelé « Un Pacte pour le Climat » et adopté en juin 2021. Il permet la déclinaison locale d'objectifs nationaux visant à lutter contre le changement climatique. Il comprend un diagnostic territorial, un plan de 70 actions concrètes et un dispositif de suivi et d'évaluation. Un des objectifs est d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

PCC (POSTE DE COMMANDE CENTRALISÉ) : installation technique permettant en temps réel d'avoir une vision globale d'une ligne, d'un réseau, voire de l'ensemble des mobilités, afin d'intervenir rapidement en cas de dysfonctionnement et, plus généralement, d'assurer la sécurité, la régularité et la fluidité des déplacements.

PDM (PLAN DE MOBILITÉ 2030) : document de planification obligatoire issu du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Approuvé en juin 2022, il programme la politique de mobilité de l'Agglomération jusqu'en 2030, avec pour objectif de favoriser la mobilité de manière durable et efficace. Il s'articule avec d'autres documents stratégiques du Grand Annecy (dont le Pacte pour le Climat et le PLUI-HMB) et se décline en 6 grandes orientations (développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous, favoriser les modes actifs, inciter à l'évolution des comportements, etc.) et 50 actions, à déployer jusqu'en 2030.

PEM (PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL) : lieu connectant divers modes de transport, tels que le bus, la voiture, le train ou le vélo, permettant aux usagers de passer facilement d'un mode à un autre. Outil de report modal, en offrant des alternatives à la voiture individuelle, il propose également des services intégrés (ex : tarification combinée transport en commun / parking, réparation et location de vélos, information, etc).

PLUI-HMB (PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL HABITAT ET MOBILITÉ BIOCLIMATIQUE DU GRAND ANNECY) : document de référence en matière d'urbanisme visant à planifier le développement urbain en intégrant des considérations liées à l'habitat, à la mobilité et aux enjeux bioclimatiques. Ce plan, en cours d'élaboration, définit les orientations en matière d'aménagement du territoire, de construction et de déplacement, en tenant compte des impératifs environnementaux et des besoins en logements. Son objectif est de favoriser un développement urbain soutenable et acceptable par tous sur l'ensemble du territoire du Grand Annecy.

PMR (PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE) : individus qui, en raison d'un handicap physique, sensoriel ou cognitif, peuvent rencontrer des difficultés ou des limitations dans leurs déplacements. L'objectif est d'assurer l'accessibilité et l'inclusion de ces individus dans tous les aspects de la vie quotidienne, y compris les infrastructures, les transports, et les services publics.

POAM (PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS MOBILITÉ) : mesures qui encadrent la mise en œuvre de la politique globale de l'habitat et des transports et déplacements, à vocation technique, informative ou pédagogique. Elles traitent de différentes thématiques comme les risques, les sites classés, les déchets, l'eau potable ou les arbres remarquables et s'inscrivent dans le processus d'élaboration du PLUI-HMB.

RÉSEAU À HAUT NIVEAU DE SERVICE : itinéraires vélo inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable du Grand Annecy (adopté en juin 2022), composés en majorité de pistes cyclables. Il est complété par le Réseau structurant et le Réseau secondaire pour former, à terme, un réseau cyclable de 430 km sur le Grand Annecy.

RGC (ROUTE À GRANDE CIRCULATION) : voie qui se distingue par sa capacité à accueillir un flux conséquent de véhicules, qu'ils soient légers ou lourds. Typiquement conçue pour faciliter les déplacements sur de longues distances ou à travers des zones densément peuplées, une route à grande circulation est souvent dotée de multiples voies, d'échangeurs complexes et de dispositifs de gestion du trafic sophistiqués..

RUPTURE DE CHARGE : consiste à emprunter successivement deux moyens de transport, avec un temps de transfert plus ou moins long.

SCOT (SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE) : document de planification stratégique intercommunale à long terme créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), dont le périmètre est un large bassin de vie, un bassin d'emploi ou une aire urbaine. Il constitue un cadre de référence pour les politiques sectorielles (urbanisme, habitat, mobilité, aménagement commercial, environnement, etc.), afin d'en assurer la cohérence.

SMR (SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE) : installation accueillant les infrastructures nécessaires aux fonctions d'exploitation, de mise à l'abri et de maintenance des véhicules de transport en commun, tels que les bus ou les tramways, voire le centre de commandement.

SNBC (STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE) : plan gouvernemental visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à promouvoir une économie à faible émission de carbone. Son but est de définir les objectifs, politiques et mesures pour atteindre les engagements climatiques du pays, conformément à l'Accord de Paris.

SPL (SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE) : structure juridique revêtant la forme d'une société anonyme créée par une collectivité territoriale qui détient la totalité du capital, pour assurer des activités d'intérêt général dans le cadre de ses compétences, en bénéficiant d'une certaine autonomie de gestion.

SOUTÈNEMENT : dispositif de soutien, tel un mur.

STPG : fait référence au décret n°2017-440 relatif à la Sécurité des Transports Publics Guidés (métros, tramways, chemins de fer touristiques, etc.). Il précise le régime juridique applicable en matière de sécurité de circulation de ces systèmes de transport : rôle des OQA, dossiers exigibles dans le cadre de la procédure d'autorisation de mise en service, gestion de la sécurité en exploitation, modalités de contrôle, etc.

STRMTG (SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS) : service dépendant du ministère de la Transition écologique dont le champ d'actions porte notamment sur les transports guidés (métros, tramways, chemins de fer touristiques, etc.). Ses missions sont multiples : études, production de référentiels techniques, délivrance d'avis et d'agrèments, contrôles et instructions techniques prévus par la réglementation, etc.

TCSPI (TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE INTÉGRAL) : désigne un système de transport en commun qui circule exclusivement sur des voies réservées, telles que les lignes de bus en site propre ou les lignes de tramway. L'objectif est de garantir une circulation fluide et rapide des véhicules, en évitant les embouteillages et en assurant une fiabilité accrue des temps de trajet. Cette approche favorise également une meilleure attractivité des transports en commun en offrant un service de qualité, régulier et performant pour les usagers.

VIAIRE : qualifie le réseau d'une ville formé par toutes les voies de circulation qui la desservent (boulevard, impasse, place, piste cyclable, etc).

VITESSE COMMERCIALE : vitesse moyenne des déplacements effectués par un moyen de transport, généralement exprimée en kilomètres par heure. Elle prend en compte non seulement la vitesse maximale atteinte, mais également les arrêts, les périodes d'attente et les ralentissements tout au long du trajet. La vitesse commerciale offre une mesure réaliste de l'efficacité d'un service de transport en prenant en considération les conditions réelles du parcours, ce qui est essentiel pour évaluer la rapidité et l'efficacité globale d'un réseau de transport.

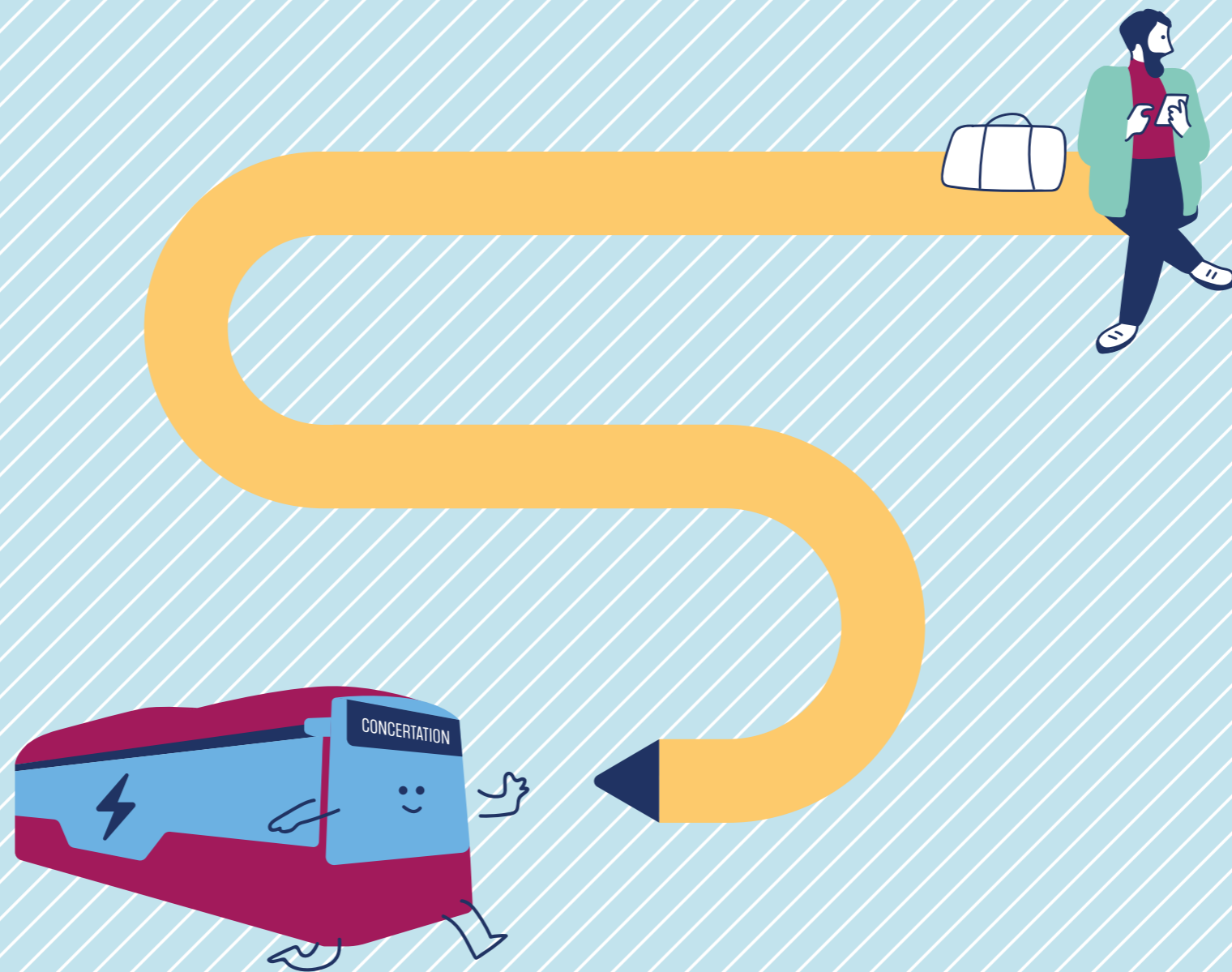
VOIE RÉSERVÉE : infrastructure routière dédiée à un mode de transport et séparée physiquement des autres modes. En l'espèce, voie de circulation du TCSPi non partagée avec d'autres véhicules comme les voitures particulières ou les taxis, en dehors des véhicules prioritaires et de service lors d'évènements.

VM (VERSEMENT MOBILITÉ) : contribution patronale versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Il s'agit, pour le Grand Annecy, de la première source de financement des transports en commun.

VR2+ : voie de circulation existante réservée, à des heures de la journée bien définies, à la circulation de véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (au moins 2 ou 3), notamment dans le cadre du covoiturage, mais aussi des véhicules de transport en commun, voire des taxis et des véhicules à très faibles émissions. Ce dispositif routier innovant géré de façon dynamique, grâce à la signalisation, s'applique à des voies structurantes d'agglomération.

ZFE (ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS) : zone délimitée géographiquement où des restrictions spécifiques sont mises en place pour limiter l'accès des véhicules les plus polluants. Ces restrictions peuvent inclure des interdictions de circulation ou des tarifs différenciés en fonction du niveau d'émissions des véhicules. L'objectif principal d'une ZFE est de réduire la pollution atmosphérique, en particulier les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines, en favorisant l'utilisation de véhicules plus propres et plus respectueux de l'environnement. Celle du Grand Annecy sera créée le 1^{er} janvier 2025. ZFE-M : zone à faibles émissions mobilité.

ZONE DE CHALANDISE : zone géographique dans laquelle se situe les usagers potentiels d'un service, ici ceux susceptibles de se rendre vers les points d'arrêt du transport en commun. La définition de la zone de chalandise est cruciale pour planifier les itinéraires, optimiser les services et répondre aux besoins de déplacement des résidents ou des usagers potentiels dans une région spécifique.



jeparticipe.grandannecy.fr