

Elaboration du Plan De Mobilité 2030 du Grand Annecy Avis de la Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy

Nous avons étudié avec un grand intérêt le Plan de Mobilité (PDM) 2030 soumis aux élus du Grand Annecy le 18 novembre 2021.

Dans la présentation de votre PDM, nous nous sommes surtout intéressés au chapitre « **Développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous** ».

Globalement, nous regrettons que la réflexion sur les mobilités mais plus encore les solutions envisagées s'arrêtent à la frontière du Grand Annecy alors que les mobilités pendulaires liées à l'économie de l'agglomération débordent bien largement son périmètre et impactent l'ensemble du bassin annécien en matière de trafic (temps de trajets) et de pollution, de qualité de travail, de qualité de vie pour beaucoup de nos concitoyens.

Ainsi le projet de PDM du Grand Annecy ne semble pas vouloir jouer son rôle de tête de file du territoire plus large que couvre le SCoT. Cette vision risque de compromettre une partie des objectifs du DOO du SCoT du bassin annécien sur le champ de la mobilité, qui ambitionne : « *le bassin annécien, territoire au fonctionnement fluide* ».

En tant que communauté de communes voisine, dont de très nombreux habitants, actifs et étudiants, font le trajet entre nos deux territoires tous les jours, nous nous permettons de porter à votre connaissance notre analyse sur votre projet.

1. De la nécessité de créer un mode de transport sans rupture entre Annecy et Faverges (voire Albertville)

A. Une ligne stratégique :

Le plan de la p 40 repris p 44 « **Plan d'actions PDM transports collectifs** » identifie bien la ligne Annecy-Faverges comme structurante pour du transport en commun de type urbain. Mais le plan de la p 46 considère qu'il s'agit d'un simple rabattement de Faverges sur Duingt, ce qui nécessiterait un **changement de mode de transport** pour les habitants des Sources du lac d'Annecy et vice-versa.

Nous pourrions difficilement soutenir cette démarche pour les habitants de la CCSLA s'il s'agit seulement **d'une captation de leurs déplacements et non d'une amélioration** de leurs conditions de transport depuis notre territoire jusqu'à leur lieu de travail.

Il ne faut pas non plus négliger que le flux est également important dans le sens inverse, depuis le Grand Annecy vers la CCSLA. Il impactera cette fois les habitants du Grand Annecy qui auraient des difficultés pour rejoindre leur lieu de travail par les transports en commun jusqu'à destination.

B. Inconvénients des parkings-relais :

Si les axes du SCoT sont bien repris à savoir le développement de la multi-modalité autour des gares du territoire (Annecy, Pringy, Groisy et réouverture de celle de Saint-Martin-Bellevue), la **création de parkings-relais en entrée d'agglomération a deux impacts forts négatifs.**

Un premier sur **la consommation foncière** à l'heure de la recherche du « *zéro artificialisation* » des sols et un autre qui est de **créer des ruptures de trajets** pour les habitants hors agglomération qui « in fine », notamment ceux des sources du lac, continueront à se rendre avec leur voiture vers le parking-relais en direction d'Annecy.

En cela nous rejoignons l'avis du SCoT : « *...une meilleure prise en compte des territoires voisins, avec prolongement de certains axes de transports vers ces territoires, aurait été souhaitable (prolongement de certaines lignes d'Annecy vers La Balme-de-Sillingy et Sillingy, vers Allonzier-la-Caille, vers Faverges, notamment) en lien avec les autorités organisatrices des transports (AOT).* »

Enfin, le choix d'un BHNS en site propre reliant Annecy à Duingt, viendrait en effet compromettre toute possibilité de prolongation vers les Sources du lac compte tenu du passage en épingle au château de Duingt. D'où notre réflexion sur les avantages du tram.

2. Tram ou BHNS ?

Le choix, que nous n'espérons pas définitif, d'une seule ligne de Tram ou même pas du tout, (ce qu'aucune des deux études n'avaient d'ailleurs recommandé !) et dans les deux cas uniquement d'un BHNS s'arrêtant à Duingt ne nous semble pas un investissement d'avenir.

A. L'aspect pratique :

Si le chapitre pour favoriser les mobilités douces et actives du Grand Annecy nous a paru très intéressant et inspirant pour notre propre territoire à bien des égards, cette belle ambition pour Le Grand Annecy, nous intéressera dans la mesure où les habitants de la communauté de communes des sources du lac pourront monter facilement à vélo dans un mode de transport en commun accessible. Nous ne pouvons imaginer laisser notre voiture au parking relais, décrocher notre vélo que l'on aura précédemment chargé à notre départ de la maison pour ensuite attendre un BHNS difficile d'accès à vélo et plus lent que la voiture.

B. L'aspect financier :

La dernière étude TTK vient confirmer, je cite : *qu'un scénario combiné d'un TRAM Pringy – Gare d'Annecy - Rive Ouest (Seul le TRAM permet de maîtriser la circulation sur la RD1508 en 2030) et BHNS mieux adapté aux charges et configurations des 3 autres branches. Que dans ce cas le projet **BHNS Rive Ouest serait également plus cher que le TRAM.** Le Tram serait alors plus rapide que la voiture, même pour un trajet Saint-Jorioz -hôpital (p43 étude TTK). Ils considèrent que seul le Tram sera capable d'absorber une croissance du trafic en se référant au Tram de Lyon (p 6) et qu'un BHNS en voie double (190 à 200 M€) serait plus cher qu'un tram sur l'emprise ferroviaire (Tous les coûts intégrés). Enfin, les estimations réalisées prennent-elles bien en compte les difficultés de voirie ?*

C. La faisabilité :

Nous avons compris qu'il y aurait un consensus au sein du Grand Annecy pour « sanctuariser » la voie verte. Afficher un BHNS performant en site propre intégral sans se laisser la possibilité d'une portion parallèle à la voie verte notamment à l'endroit le plus contraint (entre Régina et le port de Sevrier) nous semble risqué.

L'étude SYSTRA de 2013 démontrait clairement que la matérialisation de deux voies en site propre d'un BHNS était impossible vers Régina alors qu'elles l'étaient le long de la voie verte.

Nous craignons que les durées et les risques de recours à l'expropriation ne pénalisent fortement l'ambition que vous affichez pour ce transport en site propre intégral entre Annecy et Duingt dans un futur assez proche.

Au-delà de l'image, la performance, le confort, la facilité d'usage d'un Tram seraient la garantie d'un changement massif de comportement de nos concitoyens pour laisser leur voiture. Les investissements dans les transports en commun sont lourds, il convient de faire les choix de l'efficacité, de la pertinence sur le long terme et à l'échelle d'un territoire plus large.

3. Pour un partenariat efficace entre nos communautés voisines et une réelle volonté de réduire les gaz à effet de serre

Le projet de PDM du Grand Annecy semble s'être bien saisi des enjeux environnementaux:

« qualité de l'air » et « gaz à effet de serre », notamment dans son annexe sur ce sujet, et annonce « *une réduction non négligeable des principaux polluants de l'air et GES à horizon 2030 par rapport au scénario tendanciel sans PDM (notamment du fait de la réduction des kilomètres parcourus à horizon 2030 grâce aux actions du PDM)* ».

Mais les effets attendus ne seront réels que si les moyens mis en œuvre rencontrent bien la pratique des citoyens. De ce point de vue, la proposition de BHNS à partir de Duingt ne sera pas assez attractive pour avoir un impact sur les pratiques des habitants de la CCSLA, pour les actifs qui doivent se rendre à Annecy pour leur travail et pour les étudiants qui continueront à prendre les cars de la Région qui seront maintenus.

Votre action 13 met en avant la volonté de « **Engager la réflexion et le travail partenarial avec l'ensemble des territoires voisins et partenaires** », nous y sommes très favorables. Nous vous rappelons que l'axe Annecy-Faverges-Albertville est desservi par 22 aller/retour journaliers de cars régionaux, en hausse de fréquentation. Pour nous, cet axe relève directement de la région qui doit se porter tête de file pour la construction d'un projet de mobilité d'avenir.

L'objectif affiché, par Le Grand Annecy « **Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture.** » nous le partageons, il est pour nous prioritaire pour la transition écologique et s'impose à tous.

Actuellement, le Grand Annecy a développé depuis cet automne de son côté et en parallèle ses nouvelles lignes 50A et 50B avec une vingtaine d'aller et retour quotidien entre Annecy – Duingt et plus d'une quarantaine si on compte la destination de Saint-Jorioz. Avouez qu'une meilleure

coordination / mutualisation avec celles de la Région Y51 semble faire sens pour les usagers d'abord mais aussi pour les finances de toutes les collectivités.

Conclusion.

Les élus de la CCSLA sont ravis de constater que les élus du Grand Annecy s'emparent de ce sujet majeur de la mobilité après plusieurs dizaines d'années d'immobilisme de fait, avec un projet ambitieux et structurant.

Mais nous regrettons de ne pas avoir été pris en compte dans une vision plus large que le simple périmètre du Grand Annecy qui ne recouvre pas l'ensemble de la problématique que vous générez en tant qu'agglomération au développement économique dynamique. Nous ne pouvons nous satisfaire des impacts durables de ce qui se dessine avec votre PDM pour notre territoire.

L'axe ANNECY/ALBERVILLE est la ligne de cars régionaux la plus fréquentée. On ne peut pas l'envisager au travers de trois projets de mobilités différents, voire divergents. Les territoires traversés (Grand Annecy-Sources du lac d'Annecy et Arlysère) doivent construire ensemble une réflexion cohérente dans les modes de transport. Nous sollicitons la Région pour la mise en œuvre à l'échelle du bassin de mobilité d'un contrat de mobilité opérationnel comme prévu par la Loi LOM.

En tant que collectivité voisine, nous souhaitons nouer avec votre collectivité, celle de Alysère et la Région, des partenariats plus étroits pour optimiser et mutualiser les transports sur la rive Ouest en direction de Faverges / Albertville, dans l'intérêt de nos administrés et des vôtres, mais aussi de nos touristes et des vôtres.