

# Mobilités Grand Anney, TRAM/BHNS<sup>1</sup> : L'éclairage du Grenelle

Publié par le collectif Grenelle le 24/09/2021

Dans le cadre des études actuellement conduites par le Grand Anney en matière de transports, le Grenelle des transports et de la qualité de l'air a eu accès aux différents rapports des bureaux d'études, a analysé leur contenu et propose ici son éclairage.

Pour mémoire, ces différentes études ont été réalisées en 2020 et 2021 par les bureaux d'étude SYSTRA et TTK<sup>2</sup> et [leurs rapports sont disponibles sur notre site](#).

Les conclusions des deux études sont différentes et le Grenelle propose son éclairage qui vise à améliorer la mobilité des habitants du Grand Anney et des visiteurs, en améliorant l'accessibilité des différents secteurs du territoire, en réduisant les phénomènes de congestion routière et en diminuant l'impact de la mobilité sur la qualité de l'air.

Ce dossier sur la mobilité engage l'avenir du Grand Anney en matière de transport mais aussi d'aménagement du territoire pour les 20 prochaines années. De nombreuses controverses sont apparues à la lecture des conclusions des deux études, controverses associées à des lectures différentes des résultats, à des appréciations différentes de la réalité ou à des affirmations quelquefois erronées sur les plans financiers et techniques.

Dans ce contexte, le Grenelle a préparé cette note à destination des élus et du grand public sous forme de questions / réponses en y associant ses préconisations. Cette série de questions / réponses n'est pas exhaustive – des compléments viendront s'y ajouter – mais le reflet des débats qui agitent en ce moment élus et grand public. Nous résumons notre éclairage par le titre suivant :

**Le mix « Bus + Tram » est jusqu'à trois fois meilleur que le « 100% Bus sans Tram » qu'aucune des études ne préconise**



<sup>1</sup> BHNS = Bus à Haut Niveau de Service

<sup>2</sup> La deuxième étude, produite par TTK, est beaucoup plus complète (report modal, trafic induit...) et détaillée que la première, rédigée par SYSTRA, lancée par l'exécutif précédent.




Avec pour objectifs majeurs **l'accessibilité des territoires**, la mobilité des habitants et des visiteurs, la **réduction la plus efficace des embouteillages** et du trafic routier et par conséquent **des émissions de gaz à effet de serre et de polluants** :

le collectif Grenelle préconise le lancement d'une ligne de tram sur un grand axe nord-sud entre Pringy et Duingt et de lignes de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sur les branches Epagny, Campus/Glaisins et Seynod.

En ce qui concerne les chiffres clés des études, le lecteur pourra se reporter à **notre tableau comparatif** en une page en cliquant sur cette image →

**Comparaison BHNS/TRAMWAY**

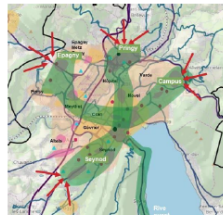


**sur les 5 trajets identifiés dans le Grand Annecy**

Le Grenelle soutient le scénario combiné préconisé par TTK d'un tram Pringy-Duingt et de BHNS Epagny/Poisy, Campus/Glaisins et Seynod. Éléments chiffrés justifiant cette solution sur les 4 critères :

Branche Corridor trajet	Trafic gagné Mio de voy-km/an		Pollution évitée kt/an de GES		Réserve de capacité à long terme		Investissement M€	
	BHNS	Tram	BHNS	Tram	BHNS	Tram	BHNS	Tram
Rive ouest (→ duingt)	8,1	23,9	1,18	3,45	0% <sup>(1)</sup>	150%	153 ou 157 <sup>(1)</sup> 190 à 200 <sup>(2)</sup>	164, 181 ou 244 <sup>(3)</sup>
	Avantage Tram (facteur 3)		Avantage Tram (facteur 2,9)		100% <sup>(2)</sup>			
Pringy	3,9	11,3	0,56	1,63	50%	88%	70	172
	Tram = BHNS x 3		Tram = BHNS x 2,9				BHNS = Tram x 2,9	
Epagny	3,4	8,3	0,49	1,20	204%	150%	65	168
Campus	3,1	5,4	0,45	0,79	204%	474%	76	136
Seynod	2,2	3,6	0,32	0,53	88%	474%	41	102
	Tram = 1,6 à 2,4 mieux que BHNS		Tram = 1,7 à 2,4 mieux que BHNS				BHNS moins cher que Tram de 1,8 à 2,6 fois	

<sup>(1)</sup> BHNS en voie simple, par le tunnel de la Puyo ou par les Marquisats : proche de la saturation dès l'inauguration  
<sup>(2)</sup> Avec le passage en voie double intégrée (p. 28 de l'étude comparative TTK)  
<sup>(3)</sup> 3 chiffres selon le tracé : 100% à côté Voie Verte, mixte Voie Verte/RD1508 ou 100% RD1508 (p. 21 du doc. TTK « [3e copie](#) »)



Observations pour la rive ouest :

- Ce corridor étant plus long, il maximise les gains de trafic « réel » et les gains environnementaux, avec un tram 3 fois plus performant qu'un BHNS (p. 10).
- Le tram sera plus rapide que la voiture, même pour un trajet St-Jorioz – hôpital (p. 43).
- Seul un tram est capable d'absorber une croissance du trafic (cf. +500% pour le T3 de Lyon) (p. 6).
- Un BHNS en voie double (190 à 200 M€) serait plus cher qu'un tram sur l'emprise ferroviaire (164M€) ou en parcours mixte (181 M€) RD 1508 / Voie Verte.

Observations pour la branche (ou corridor) Seynod :

- Le gain de service sera faible puisqu'une partie de la desserte est déjà en site propre intégral. Mieux vaut finaliser la solution BHNS esquissée que créer un tram (p. 8).
- Le transport en commun restera moins rapide que la voiture pour un trajet Périaux – hôpital (p. 43).

Carte d'après étude SYSTRA

Le lien vers cette page est [grenalleannecy.net/les-syntheses-du-grenelle](http://grenalleannecy.net/les-syntheses-du-grenelle)

Source hors liens fournis : document TTK « [3e copie](#) » du 30 avril 2021 – Chiffres du tableau : pp. 10 et 33  
Auteurs : collectif Grenelle / Roule & Co – 20 septembre 2021

Parmi les questions que ces projets suscitent, voici les premières réponses par lesquelles nous contribuons à apporter notre éclairage (cliquez sur une question pour accéder directement au contenu de la réponse) :

- Un BHNS est-il plus économique qu'un tram ?
- Le tramway est-il une technologie obsolète ?
- Pourquoi un tram convient-il mieux qu'un BHNS dans certains cas ?
- Un transport en commun plus performant en rive ouest provoquerait-il un accroissement de l'urbanisation des zones desservies ?
- Les études présentent-elles un scénario sans tram ?
- Les chiffres des études justifient-ils un tram vers Seynod ?
- Pourquoi investir encore dans le tourisme alors que les résidents ont du mal à se déplacer ?
- Faire passer un transport en commun sur l'emprise de la voie verte de la rive ouest, serait-ce éliminer la piste cyclable et condamner tout projet d'élargissement de celle-ci ?
- Comment le grand public aura-t-il son mot à dire sur les choix devant lesquels sont les élus ?

## Un BHNS est-il plus économique qu'un tram ?

L'objet du projet de mobilité du Grand Annecy est d'améliorer la mobilité. Il est acquis que la fluidité des transports en commun suppose, dans les secteurs de grande circulation automobile, d'être en site propre intégral. Il s'agit là de **décisions structurantes qui engagent le territoire pour au moins 20 ans**. Nous affirmons, contrairement aux idées reçues, que dans certains cas **un tram peut présenter un coût équivalent à un BHNS en site propre**, alors qu'il est **beaucoup plus attractif et efficace qu'un bus**. Tel est le cas de la liaison Annecy- rive Ouest grâce à la réutilisation de l'emprise ferroviaire du train Annecy-Albertville et de son tunnel de la Puya. L'option tram permet d'atteindre plus facilement les grands objectifs qui doivent fonder les décisions à prendre, à savoir :

- pour désengorger les routes, il faut maximiser le report modal de la voiture individuelle vers ces transports en commun, lesquels devront être attractifs (confortables, ponctuels, sûrs...) et performants pour susciter leur utilisation.
- le Grand Annecy doit aussi tenir ses engagements de réduction des gaz à effet de serre : 55 % d'ici 2030, voir p. 2 de [ce document](#).
- il est également important que les solutions adoptées possèdent une réserve de capacité, pour faire face à l'augmentation prévisible de la population ( cf. SCoT).

Ces trois critères et le coût d'investissement sont précisément les éléments de [notre tableau comparatif](#). En bref : le tram est préférable pour la rive ouest (il y est moins cher du fait de l'emprise ferroviaire préexistante qu'un BHNS en voie double), entre Duingt et Pringy ; pour Epagny, Campus/Glaisins et Seynod, le tram présente un surcoût qui ne se justifie pas, et un BHNS est adapté.

Dans le cas particulier de la **rive ouest**, le tram maximise les gains environnementaux car la distance à parcourir est plus longue, et le corridor étroit entre Semnoz et lac limite l'espace disponible. Rappelons que le **trafic routier sur la RD 1508 à Sevrier a été de 27.693 véhicules** en jour de pointe en 2020. Un BHNS à voie unique serait certes un petit peu moins cher (152 à 157M€) que le tram (164M€ à côté de la voie verte), mais il serait en limite de capacité dès son inauguration comme cela a été constaté avec les BHNS de Nantes et de Lyon. Avec le doublement nécessaire de ses voies et les **expropriations** qu'il exigerait à Sevrier, le coût du BHNS dépasserait celui du tram (p. 27 de [cette étude](#)), pour un **report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif (TC) trois fois inférieur** (p. 32 de [la même étude](#)).

Pourquoi un tram jusqu'à **Pringy** ? Tout d'abord parce qu'il se justifie par la **clientèle desservie (Pringy-gare)**, par la **desserte de l'hôpital** (en direct depuis la rive ouest sans rupture de charge en gare d'Annecy et depuis le centre-ville d'Annecy). À Pringy, le lien de la ligne de tram nord-sud avec le **pôle multimodal à établir autour de la gare SNCF** ouvrirait davantage le bassin annécien vers le bassin genevois (50 000 voitures/jour sur l'A 41), notamment via le Léman Express, et désengorgerait le secteur de la gare d'Annecy, plus contraint du point de vue foncier.

A terme, on pourrait également imaginer, comme avancé lors de la concertation publique de 2019, un **prolongement vers le sud et les Sources du lac** (Ugine, Albertville). Avec un tram à



Duingt, il est clair que la fonction d'un parking-relais P+R marchera d'autant mieux, alors qu'elle ne fonctionnera pas avec un BHNS.

## Le tram est-il une technologie obsolète ?

Non, bien au contraire. Après l'abandon du tram pendant plusieurs décennies en France au profit de la voiture et du bus, plus d'une trentaine d'agglomérations l'ont réhabilité ou mis en place pour ses qualités propres ; 10 l'ont inauguré depuis moins de 10 ans et 12 sont d'une taille comparable à celle du Grand Annecy. Avec bientôt, ici en Haute-Savoie, Saint-Julien.

Étant donné que 29 villes/agglomérations/régions françaises sont déjà équipées de tramways et de câbles urbains (28 réseaux réalisés plus Avignon), nous devrions donc nous placer en première position sur la liste d'attente pour les villes équipées d'un site propre intégral, guidé et électrique !

Il est temps qu'Annecy, doté d'un tram entre 1898 et 1930 (Annecy-Thônes) et d'une voie ferrée en rive Ouest (Annecy-Albertville) de 1901 (ouverture trafic) à 1966, qui y réfléchit depuis les élections municipales de 2008, et dont l'agglomération a été déclarée « apte au tram » en 2020, se dote, elle aussi, d'un réseau de transport en commun moderne, confortable, fiable et écologique, au service de ses habitants et de ses visiteurs.

Villes	Population de l'agglomération (milliers d'habitants)	Année de mise en service	Longueur des voies (km)	Trafic journalier (milliers de voyageurs)
Annemasse	91	2019	2,2	Ligne 17 des TPG
Besançon	139	2014	14,5	40
Avignon	192	2019	5,2	8
Valenciennes	193	2006, 2014	34	33
Caen	200	2019	16,2	39
Brest	202	2012	14,3	40
Le Mans	206	2007, 2014	18,9	70
<b>Annecy</b>	<b>208</b>	<b>?</b>	<b>?</b>	<b>?</b>
Reims	216	2011	11,2	45
Le Havre	236	2012	13	50
Angers	243	2011	12,3	36
Dijon	246	2012	19	89
Mulhouse	249	2006	16,2	72

(sources : Wikipédia, Grenelle, villes)



## Pourquoi un tram convient-il mieux qu'un BHNS dans certains cas ?

À l'usage, les avantages d'un tram sur un BHNS sont :

- La **fiabilité** du temps de parcours et des horaires.
- La **vitesse de parcours** et donc **l'attractivité des temps de parcours** offerts aux usagers
- **L'absence de secousses** et de bruit, grâce à la précision millimétrique du roulement et du guidage par rail (le voyageur peut écrire dans un tram à 70 km/h, voire 100 km/h en périurbain, pas dans un BHNS à 30 km/h).
- **L'accueil des utilisateurs de fauteuils roulants et des vélos**. Cela permet de drainer des usagers sur un rayon plus grand autour des arrêts, puisqu'ils peuvent commencer ou terminer leur trajet à vélo (intermodalité) ou en déposant leur véhicule au parking P+R dédié.
- Pour ce qui est de l'occupation des sols, **les voies de tram sont moins larges que les voies routières ; engazonnées**, elles contribuent ainsi à la **désimperméabilisation des sols** ; elles **amortissent le bruit** de roulement et sont **esthétiques** (véritables Voies Vertes !).
- La capacité moyenne d'un tram étant deux fois celle du BHNS, **le parc nécessaire pour couvrir les pointes de trafic est moitié moins important**, et les rames peuvent être doublées en hyperpointe de trafic sans augmenter l'effectif des conducteurs, contrairement aux bus.
- Enfin sur le plan environnemental, **le report modal de la voiture vers le transport collectif et donc les émissions de gaz à effet de serre sont 3 fois moins élevés avec un tram qu'avec un BHNS**. Sans compter que la traction électrique directe (sans batterie) est sans incidence sur la pollution des zones traversées.

**Par rapport au bus, les retours d'expérience de 4 BHNS et 4 Trams** de 8 agglomérations (Tour, Le Mans, Strasbourg, Montpellier, Grenoble, Lyon T3, Karlsruhe, ...) confirment un gain moyen de fréquentation de + **50 %** avec le BHNS et de + **210%** avec le tram, soit **4 fois plus**.

Ce gain dépend des caractéristiques de la branche et peut être consulté dans [le tableau comparatif du Grenelle](#). Cependant, le tram n'est pas adapté à toutes les situations. **Dans le cas du bassin annécien, il est préconisé sur la rive Ouest et vers Pringy** sur la base des critères détaillés dans les études.

## Un transport en commun plus performant en rive ouest provoquerait-il un accroissement de l'urbanisation des zones desservies ?

**On ne résout pas un problème d'urbanisation en maintenant un problème de transport**, mais en adoptant une réglementation permettant d'encadrer le développement urbain. C'est **le rôle des plans locaux d'urbanisme, PLU et PLUi intercommunaux et du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du bassin annécien**. L'absence de transport en commun au profit de la voiture individuelle a conduit au « mitage » des paysages, aux embouteillages, à



l'urbanisation « galopante » dénoncée lors de la tentative malheureuse, pour cette raison, de classement du Lac d'Annecy au Patrimoine de l'UNESCO en 2007. La **confusion entre urbanisation et urbanisme** (dont la politique de transports est une composante majeure) est fréquente en bassin annécien.

**Les territoires attractifs attirent les habitants**, aisés ou non, même s'ils ne peuvent pas s'y rendre en tram. Ils y vont en voiture, avec un, deux, voire trois véhicules par foyer. **La rive ouest, attractive par nature, aurait au contraire intérêt à se doter d'un transport collectif très attractif**, susceptible d'inciter les conducteurs à laisser leur voiture au garage. **Un tram performant en rive ouest y parviendra certainement, un bus très probablement pas.**

Cette question de l'urbanisation n'a jamais été posée lors de la présentation du projet LOLA (Liaison Ouest du Lac d'Annecy) en 2019, alors qu'un tunnel routier sous le Semnoz aurait rendu, à court terme, une partie de la rive ouest plus attractive pour les promoteurs immobiliers.

**Il est crucial de développer un transport en commun performant qui permet de privilégier l'urbanisation sur les zones proches de la ligne.** Sans transport en commun efficace et attractif, le mitage du territoire se poursuivra et la voiture individuelle restera le moyen de transport privilégié avec ses embouteillages et ses conséquences sur les paysages.

## Les deux nouvelles études recommandent-elles un scénario sans tram ?

Contrairement à quelques prises de parole hâtives et mal informées, les études **SYSTRA** et **TTK** **préconisent la mise en œuvre d'un tramway** dans l'agglomération d'Annecy. Notamment sur la « branche » Pringy. En conséquence, cette branche en tramway doit être proposée dans les options présentées aux élus du GA pour leur permettre de voter en connaissance de cause.

## Les chiffres des études justifient-ils un tram vers Seynod ?

Seule l'[étude SYSTRA](#), lancée par l'exécutif précédent, plaide effectivement pour un tram vers Seynod en appliquant notamment des critères socio-économiques : population, emplois, lits touristiques et équipements desservis. Mais elle ne tient aucun compte du report modal attendu et des gains en termes d'émissions de gaz à effet de serre (voir p. 33). **L'étude TTK**, plus complète et qui prend en compte les objectifs fondamentaux du cahier des charges du Grand Annecy, **préconise un BHNS sur cette branche.**

Il est exact que la population et les emplois sont nombreux au kilomètre sur cette branche. Il s'agirait donc d'améliorer une desserte déjà assez efficace. Cependant, l'amélioration sera limitée : qu'il s'agisse d'un tram ou d'un BHNS, la voiture restera plus rapide sur certains trajets, comme Périaz – hôpital (voir p. 43 de [cette étude](#)).

Et le report modal serait relativement faible, ainsi que le gain d'émissions de GES : **l'avenue Costa de Beauregard a été réalisée récemment aux meilleurs standards du BHNS** et le secteur de Champfleuri est bien desservi. En conséquence, un tram sur l'avenue d'Aix-les-



Bains ne drainerait qu'une part modeste du transport collectif, alors qu'une ligne de BHNS viendrait compléter à moindre coût une offre déjà bien fournie.

## Pourquoi investir encore dans le tourisme alors que les résidents ont du mal à se déplacer ?

Les critères retenus ne visent pas à favoriser le tourisme, mais à faciliter les déplacements de tous les usagers, tout au long de l'année. Le tram en rive ouest sera attractif pour les touristes (cf le Mont-Blanc express, les trains de montagne suisses...), ce qui contribuera à sa rentabilité sans nuire aux résidents puisqu'il a une forte capacité de réserve. En plus il contribuera à résoudre le problème « invivable » pour les habitants des mobilités saisonnières, pour lequel la solution n'a pas été trouvée en 2020 et en 2021.

Les cinq branches actuellement étudiées sont particulièrement fréquentées, et ont été identifiées dans les deux études comme des axes primaires ou « **corridors** ». La mise en place de transports en commun en site propre ne dispense pas de développer le réseau secondaire, avec des transports en commun classiques bien reliés à ce réseau primaire et des parking P+R sécurisés et bien situés.

## Faire passer un transport en commun sur l'emprise de la voie verte de la rive ouest, serait-ce éliminer la piste cyclable et condamner tout projet d'élargissement de celle-ci ?

Tout d'abord, il faut préciser que la question d'une cohabitation Voie Verte-transport en commun se pose essentiellement dans le secteur le plus contraint, au cœur de Sevrier entre la sortie du tunnel de la Puya, à Beau Rivage, et le carrefour du McDo, soit sur un tronçon de 2,5 km environ. Plus loin, **jusqu'à Duingt, l'emprise de la RD 1508 est assez large pour y placer les voies routières et celles, en site propre intégral, réservées au transport en commun.** On aurait alors **en rive ouest un tracé mixte RD1508 / Voie Verte**, option qui semble pouvoir recueillir le plus large soutien de la population. Et côté Annecy, **entre Balmettes et la gare, l'emprise foncière SNCF a été préservée** (c'est une friche...), et le passage d'un transport en commun sur rails n'y poserait aucun problème<sup>3</sup>.

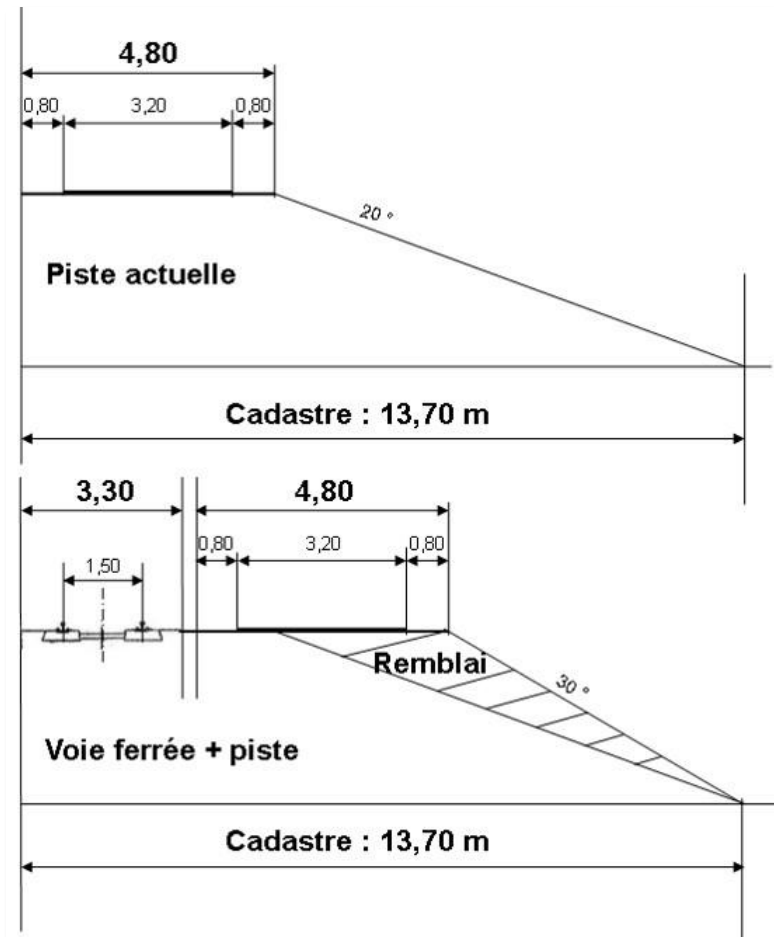
Dans le secteur contraint de Sevrier, **il est parfaitement possible de faire cohabiter un transport en commun, s'il est « guidé », et la Voie Verte sans rétrécir celle-ci**, voire même en l'élargissant à 4,0 m. L'emprise ferroviaire utilisée actuellement par la piste cyclable est de 3,2 m (plus 2 x 0,8 m pour les piétons), mais 10,1 à 18,6 m sont disponibles sur les relevés du [cadastre](#). **L'emprise d'un tramway n'est que de 3 m en largeur, grâce au guidage par rails, celle d'un BHNS (à conduite manuelle par principe) théoriquement de 3,5 m en ligne droite mais de 4 à 4,5 mètres en courbe** (barrière de sécurité comprise) à cause de l'absence

<sup>3</sup> On notera que les rails se poursuivent également dans la zone de Vovray, dans la direction de l'actuel centre de maintenance des bus, et qu'il serait aisé d'y placer le futur centre de maintenance des tramways.



d'orientation des roues arrière et de l'imprécision de la trajectoire (non prédéfinie) au gré de la conduite.

Ci-dessous le **schéma d'implantation d'un tram le long de la Voie Verte** montre l'**excédent de place** pour encore élargir celle-ci :



*Crédit : Edmond Luca*

**Quant à un élargissement éventuel de la Voie Verte, avec un tram c'est tout à fait possible.** Son empiètement étant minimal **grâce au guidage par ses rails**, la largeur moyenne de l'ancienne emprise ferroviaire permet le doublement pratiquement intégral de la piste cyclable. A contrario, l'installation d'un **BHNS** à guidage manuel le rendra impossible sans **expropriations significatives**.

Il convient toutefois de se demander pour quelle raison cette piste cyclable devrait être élargie, voire doublée. **Elle est actuellement bien suffisante pour les trajets domicile-travail** tout au long de l'année (à condition d'être déneigée en hiver). S'il s'agit d'augmenter sa capacité en été, pour le vélotourisme à la journée et les cyclosporifs, **il serait préférable de séparer les flux selon les vitesses**. Pourquoi ne pas créer une piste rapide le long de la route D1508 comme cela est en cours sur la rive Est ou sur les bords du lac du Bourget et/ou laisser les cyclosporifs rouler sur la voirie (limitée à 30km/h ou 50Km/h, soit une vitesse proche de la leur) ? Et surtout, pourquoi ne pas favoriser le transport collectif à l'individuel et



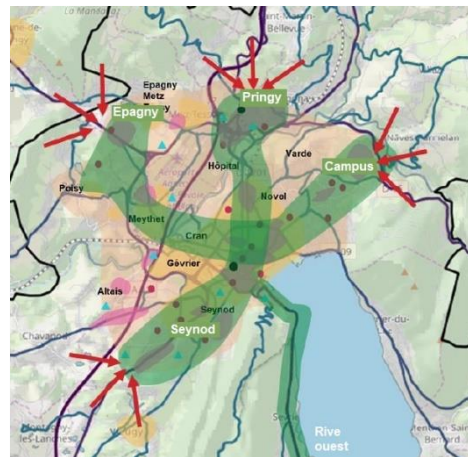
l'aménagement de nombreux autres axes, touristiques et utilitaires, nécessaires sur le territoire ? Pourquoi ne pas encourager la marche à pied et protéger les piétons, habitants et touristes ?

## Comment le grand public aura-t-il son mot à dire sur les choix devant lesquels sont placés leurs élus ?

Dans le droit français, le processus de la concertation est une émanation du principe d'information et de participation du droit international. Des procédures permettent au public de participer à la prise des décisions pouvant avoir une incidence sur l'environnement dont la charte constitutionnelle dispose à son article 7 : « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

- **le débat public** organisé, **avant toute fermeture des options, sous la forme d'une concertation très ouverte** pour **apprécier son opportunité et évaluer les différentes alternatives** (ici, quelles solutions, sur quelles branches, pour quels gains, et à quel coût prévisionnel) ; à ce titre, il serait judicieux que les experts des deux bureaux d'études qui ont travaillé pour le Grand Anancy interviennent en public devant les citoyens investis dans les problèmes de mobilité.

- **l'enquête publique**, organisée **une fois que le projet est arrêté formellement par les élus**, pour recueillir l'avis du public, des collectivités et des organismes concernés, sur ses avantages et ses inconvénients.



Les élus en charge ont clairement annoncé que **le coût du projet de mobilités du Grand Anancy sur les 5 branches pourrait atteindre les 500 M€**. Par

conséquent, dès lors que les investissements cumulés dépasseraient les 230 M€, la loi prévoit la tenue d'**une concertation préalable publique**, potentiellement sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), et ce **avant que les orientations définitives ne soient prises**.

Si le Grand Anancy ne saisissait pas la CNDP, **la loi autorise les associations agréées au niveau national, membres du collectif Grenelle, à saisir cette instance** afin que les habitants du Grand Anancy puissent donner leur avis, dans un contexte organisé et normé, sur ces choix de transports collectifs qui engageront notre bassin de vie pour les 20 prochaines années.