

Lettre ouverte aux conseillers communautaires – 11 novembre 2021

Les scénarios mobilité TRAM-BHNS pour le Grand Annecy : votez en connaissance de cause dans le respect des administrés

Le choix des transports collectifs, qui engage notre territoire et impactera la vie des habitants pour plus de 30 ans, a échappé au domaine du rationnel, de la rigueur et de l'expertise. Il est devenu un objet du théâtre de la politique et des luttes partisans.

Deux études ont été financées par de l'argent public. L'une est signée SYSTRA et répond au cahier des charges de l'équipe municipale précédente. L'autre, dite complémentaire, a été réalisée par TTK sous la présidence actuelle du Grand Annecy, laquelle est issue d'une coalition électorale annoncée comme improbable par certains observateurs.

Cette deuxième étude est *in fine* ignorée par la présidence du Grand Annecy. Celle-ci propose son scénario maison, nommé **F** ou « 100 % BHNS », qui n'est recommandé par aucun des deux bureaux d'études. De la même manière, le scénario **A** ou « 100% tram », n'est pas préconisé non plus. SYSTRA et TTK conseillent d'opter pour un mix entre tramway et BHNS.

Sur la branche rive Ouest, aucune mention n'est faite du coût d'un tram sur tracé mixte Voie Verte / RD 1508¹, du même ordre de grandeur selon TTK que celui d'un BHNS en voie intégrale double compte tenu des expropriations qu'il exige. Ce tracé est passé à la trappe au nom d'une soudaine décision de « sanctuariser » la piste cyclable, pour la doubler, sans étude du besoin auquel ce doublement est supposé répondre, et alors même que la piste pourrait être fortement élargie sans réquisition totale².

À la place, il a été proposé aux maires un bus en site propre intégral, y compris dans le cœur de Sevrier, sans aucune étude d'insertion. Or SYSTRA avait déjà produit en 2013 une importante étude d'insertion en rive Ouest³, qui montrait que le site propre intégral n'était pas réalisable dans le cœur de Sevrier, et qu'un bus devrait se réinsérer dans le trafic sur certains tronçons. Les promesses faites aujourd'hui feront donc demain les déconvenues des électeurs. Ces derniers montrent lors des réunions publiques qu'ils ne s'y trompent pas, comme d'ailleurs en 2018 lors des concertations CNDP sur le projet LOLA.

De qui se moque-t-on ? De nous, des citoyens, qui n'avons pas notre mot à dire sinon plus tard, sur un seul scénario choisi en dépit du bon sens, fruit d'une mésalliance qui transparait au fil des réunions publiques et des interviews.

¹ Ce tracé mixte suit la voie existante entre la gare d'Annecy et Sevrier via le tunnel de la Puya, puis la Voie Verte jusqu'au McDo de Sevrier, et enfin la RD 1508 jusqu'à Duingt.

² L'emprise d'un tram (3,00 m) est minimale grâce à son guidage, et le cadastre montre une largeur disponible de 13,70 m en moyenne. Un BHNS, même sur des courbes très ouvertes, a besoin de 4,00 à 4,20 m d'emprise.

³ TCSP de la RD 1508 sur la rive Ouest du lac d'Annecy – Référence B728-LYON-ANN-13323



Mesdames et messieurs les élus, il est temps de revenir à la raison ! Montrez-nous que vos décisions sont fondées sur des analyses rationnelles et explicites, avec une réflexion à long terme et dans l'intérêt général. Montrez-vous à la hauteur de la confiance que les habitants ont placée en vous.

Pour contribuer à une démarche rationnelle et objective, le collectif Grenelle propose de répartir des critères socio-économiques et techniques présentés par SYSTRA⁴, de les compléter par des critères sociaux, financiers, environnementaux et de mobilité, notamment tirés de l'étude TTK, et d'évaluer ainsi les scénarios de mobilité envisageables pour notre territoire. Voici les critères que nous proposons pour comparer les modes BHNS et TRAM sur chacune des branches :

- **Critères socio-économiques**
 - Population desservie (habitants)
 - Secteurs desservis à populations vulnérables (besoin de TC)
 - Emplois desservis (nombre)
 - Lits touristiques desservis (y compris privés)
 - Équipements desservis (nombre, selon liste SYSTRA)

- **Critères techniques**
 - Emprises foncières disponibles
 - Ouvrages d'art disponibles / à créer
 - Site propre et/ou foncier existant / à créer
 - Obstacles à franchir et difficultés d'emprise

- **Critères financiers, environnementaux & de mobilité**
 - Coût d'investissement par voyageur × km/an
 - Coût de fonctionnement par voyageur × km/an
 - Réduction du trafic automobile local + transit (véhic./jour et /heure de pointe)
 - Réduction des émissions de GES (kt/an)
 - Réserve de capacité à long terme (% vs initiale)

Cette approche rationnelle conduisant à la hiérarchisation des scénarios sera nécessaire pour constituer le dossier à présenter à la CNDP⁵. Autant l'adopter dès maintenant.

Pour toutes ces raisons, nous vous conjurons de revenir à la raison et de laisser de côté vos divergences politiciennes dans l'intérêt général des habitants du Grand Annecy.

Contacts : Jean-Pierre Crouzat, Olivier Labasse grenelleannecy@gmail.com

⁴ Analyse multifactorielle prônée par la présidente (cf. réunion Grenelle / F. Lardet du 10 juin 2021)

⁵ À partir d'une saisine obligatoire par le Grand Annecy, la Commission Nationale du Débat Public nomme un garant chargé d'accompagner la concertation publique préalable à l'arrêté du projet par le Conseil Communautaire.

