

cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN DU GARANT

Liaisons ouest du lac d'Annecy Concertation préalable

17 octobre 2018 - 17 janvier 2019

Isabelle Barthe, garante
Désignée par la Commission nationale
du débat public

Le 17 février 2019

Bilan de la garante

Liaisons Ouest du Lac d'Annecy

17 octobre 2018 – 17 janvier 2019

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	3
Dates et CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION	5
CONTEXTE DU PROJET « Liaisons Ouest du lac d'Annecy »	7
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	10
Le cadre légal de la concertation.....	10
La préparation de la concertation	11
Le dispositif de garantie mis en œuvre	12
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	12
Les outils de la concertation	12
Le déroulement de la concertation	13
RÉSULTATS DE LA CONCERTATION.....	16
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation	16
Les positions des acteurs et des collectivités territoriales	21
Des études comparatives du projet LOLA et des projets alternatifs	22
AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	24
Des aspects perfectibles.....	24
Mais une concertation très vivante.....	25
Un dispositif qui a su évoluer pour s'adapter aux demandes du public	25
RECOMMANDATIONS Aux MAÎTRES D'OUVRAGE.....	26
Des propositions alternatives qui méritent une exploration approfondie.....	26
La question du phasage.....	26
Recommandations aux maîtres d'ouvrage dans l'hypothèse d'une poursuite du projet	26
concertation « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » LISTE DES ANNEXES	27

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE :**

La maîtrise d'ouvrage de ce projet est assurée conjointement par le Département de la Haute Savoie et par la communauté d'agglomération du Grand Anancy. La Région Auvergne Rhône Alpes est également associée au projet, quoique minoritairement, pour une section de BHNS (bus à haut niveau de service) qui se situe au-delà du périmètre géographique du Grand Anancy.

- **CONTEXTE :**

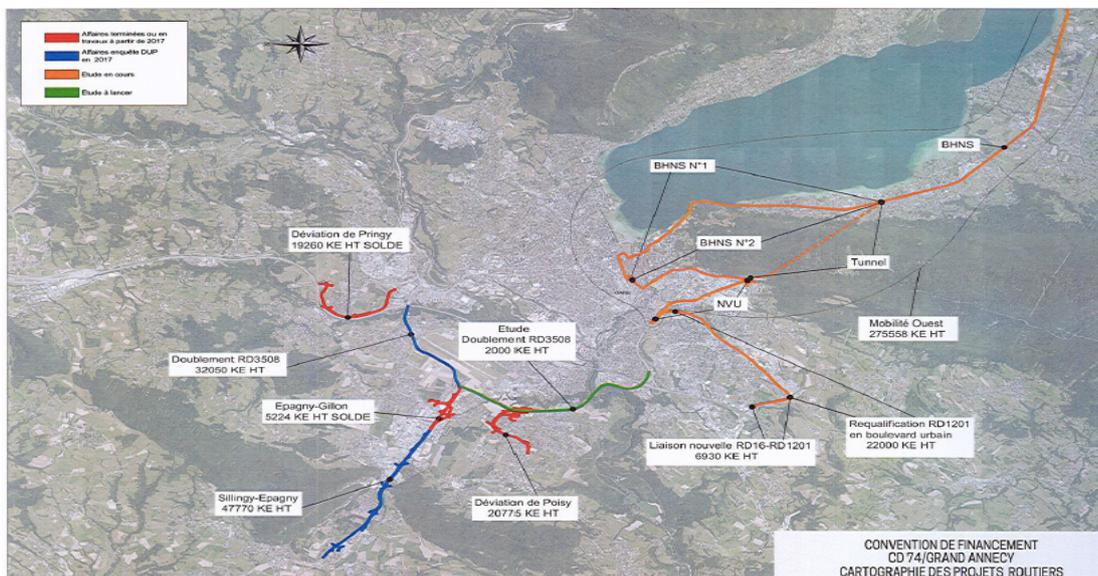
Dans un contexte de forte attractivité de la Haute Savoie et plus particulièrement du bassin annécien, qui se traduit par un solde migratoire positif supérieur à 10 000 habitants par an, le Département de la Haute Savoie et l'agglomération du Grand Anancy ont signé en juillet 2016 une convention de répartition des maîtrises d'ouvrages et de financement de projets d'aménagement d'infrastructures routières, sur le territoire de l'agglomération annécienne, afin de répondre aux difficultés de circulation - constatées et estimées - en lien avec les prévisions du SCoT (schéma de cohérence territoriale).

Le projet de « liaisons ouest du lac d'Anancy », initialement dénommé « projet de mobilité ouest Anancy/Faverge » est inclus dans le cadre de cette convention. Il s'agit d'un projet associant un tunnel sous le massif du Semnoz, des aménagements de la RD 1508 en rive ouest du lac, pour permettre la mise en place d'un BHNS (bus à haut niveau de service) entre Anancy et Faverge et la création d'une nouvelle voirie urbaine (NVU) côté nord du tunnel à Seynod, partie de la commune nouvelle d'Anancy.

D'autre part le Grand Anancy a engagé, depuis 2016, une concertation sur son projet de territoire à l'horizon 2030 (« Imagine le Grand Anancy ») et une mise en révision de son plan de déplacements urbains (PDU). Compte tenu des enjeux liés, la concertation sur le PDU s'est déroulée en parallèle et sur la même période que la concertation sur le projet « liaisons ouest du lac d'Anancy ».

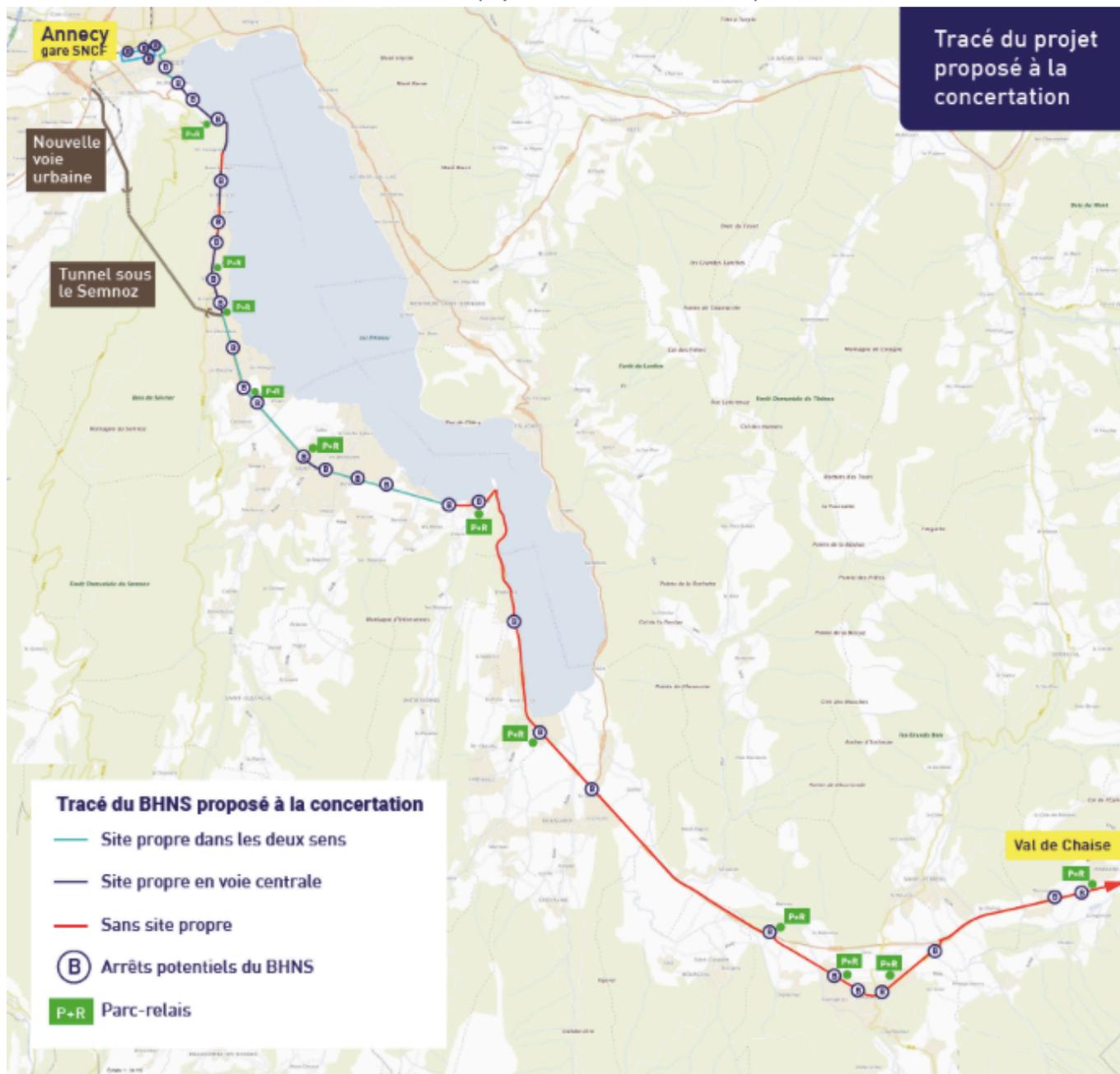
PLAN DE SITUATION :

Les projets de la convention de juillet 2016 : « mobilités ouest » est entouré en noir. *NB : orientation de la carte, le Nord est à gauche*



- **CARTE DU PROJET**

La carte ci-dessous est extraite du dossier de concertation sur le projet « liaisons ouest du lac d'Annecy » d'octobre 2018



- **OBJECTIFS :**

Les principaux objectifs du projet tels qu'énoncés dans les éditos des présidents des deux collectivités sont :

- **Du point de vue du Département :** améliorer la mobilité et la qualité de vie autour du lac , en particulier pour la rive ouest, mieux relier le Pays de Faverges à Annecy et assurer la cohérence territoriale nord-sud du département entre Seyssel et Faverges
- **Du point de vue du Grand-Annecey :** boucler le contournement de l'agglomération (la RD 1508 et la RD 3508), améliorer les conditions de mobilité vers la rive ouest, libérer des espaces en hyper-centre pour accompagner des projets de développement urbains et créer un système de transport collectif performant et attractif.

- **CARACTÉRISTIQUES :**

Le projet se compose de trois parties distinctes mais présentées comme indissociables :

- L'aménagement de la RD 1508 entre Annecy et Duingt pour permettre la mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS) pour partie en site propre, reliant Annecy au Pays de Faverges avec la réalisation de parkings relais sur tout le linéaire
- La création d'un tunnel sous le massif du Semnoz entre Annecy (ancienne carrière de Vovray) et Sévrier (ancien hôtel Riant-Port). Ce tunnel monotube sans péage, aurait une longueur légèrement inférieure à 3 kms, avec un trafic limité à 1000 véhicules /heure.
- La création d'une nouvelle voirie urbaine (NVU) à Annecy entre le carrefour de la Croisée et l'entrée nord du tunnel. Le projet présente 3 scénarios pour cette NVU : alternance de tranchées ouvertes et couvertes, tranchées entièrement couvertes et enfin boulevard urbain.

Un film réalisé par la maîtrise d'ouvrage pour la concertation présente le projet et ses différentes options :

<https://liaisonsouest-lacannecy.fr/presentation-du-projet-liaisons-ouest-lac-annecy/>

- **COÛT :**

Le coût estimatif global d'investissement du projet varie de 300 à 350 Millions d'Euros selon les scénarios envisagés pour la NVU, dont 179 M€ pour le tunnel, 68M€ pour l'aménagement de la RD 1508 pour le BHNS et les parcs relais et de 57 à 102 M€ pour la NVU selon les scénarios envisagés.

- **CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE :**

D'après le dossier de concertation, la mise en service est envisagée à l'horizon 2030. Il n'y a pas de phasage différencié envisagé à ce stade entre les différentes composantes du projet.

DATES ET CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

- **QUELQUES DATES CLÉS :**

- Lettre de saisine de la CNDP par le président du département de la Haute-Savoie le 06/12/2016 sur le projet « Mobilité ouest Annecy/Faverges »
- Désignation par la CNDP de Madame Isabelle Barthe, garante de la concertation relative au projet « Mobilité ouest Annecy/Faverges » le 04/01/2017
- Lettre de saisine de la CNDP par le président du Grand Annecy relative à la concertation sur le projet de PDU du Grand Annecy le 11/06/2018
- Désignation par la CNDP de Madame Isabelle Barthe, garante de la concertation relative au projet de PDU du Grand Annecy le 04/07/2018
- Décisions des 2 assemblées de conduire la concertation relative au projet « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » : les 10/09/2018 (conseil départemental) et 27/09/2018 (Grand Annecy). La concertation relative au projet de PDU du Grand Annecy se tient en parallèle et des réunions sont communes.

- Dates de la concertation : initialement du 17/10/2018 au 31/12/2018, prolongement jusqu'au 17/02/2019 décidé lors de la dernière réunion publique générale à Veyrier du Lac le 13/12/2018
- Mission d'expertise complémentaire : à la demande de la garante de la concertation et en application des articles L.121-15-1 et suivants du code de l'environnement, une mission d'expertise complémentaire portant sur les hypothèses de trafic du projet de « Liaisons ouest du lac d'Annecy » et l'analyse de leur cohérence avec le projet de PDU est confiée à Madame Béatrice Jarrige, experte indépendante, par courrier de la présidente de la CNDP du 14/12/2018.

- **PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION :**

- 10 communes (dont Annecy commune nouvelle avec 2 mairies déléguées directement concernées : Seynod et Cran-Gevrier)
- en relation avec le périmètre de la concertation sur le projet de PDU du Grand Annecy
- et pour partie sur le territoire de la communauté de communes des Sources du Lac d'Annecy (entre Doussard et Faverges).
- Au sein d'un département : la Haute-Savoie. Le territoire du département voisin, la Savoie s'est invité en cours de concertation

- **DOCUMENTS DE LA CONCERTATION :**

- **Un site internet** mis en ligne à compter du 2 octobre 2018 :
<https://liaisonsouest-lacannecy.fr>
- **Le dossier de la concertation** (96 p.) téléchargeable sur le site internet et à disposition au format papier dans les 11 mairies concernées
- **Une plaquette de synthèse** (20 p.) diffusée par boîtes aux lettres sur le périmètre géographique de la concertation (113 000 exemplaires)
- **Une « newsletter » au format papier et par mail** : 3 numéros
- Les **réseaux sociaux** utilisés : un compte **Twitter** et un compte **Facebook** créés pour la concertation
- **Un film sur le projet** : sur le site internet de la concertation et lors des réunions publiques
- **Affichage** : dans les mairies concernées et dans les bus de l'agglomération d'Annecy
- **Une exposition permanente** : 4 panneaux présentant dans 11 mairies concernées
- **Des registres papier** : dans 11 mairies

- **ÉVÉNEMENTS PUBLICS :**

- **4 réunions publiques générales**
à Annecy, Faverges, Sévrier et Veyrier du Lac, dont 3 en commun avec la concertation sur le PDU
- **6 ateliers /réunions thématiques** en commun avec la concertation sur le PDU :

les transports en commun en rive ouest, le renouvellement urbain, le trafic et sa modélisation, la qualité de l'air, les trajets domicile-travail et l'attractivité économique, les effets du projet sur les secteurs Barral, Vovray, 3 Fontaines

- **5 lieux d'exposition itinérante** : pour informer sur le projet et présenter le dispositif de concertation. A Seynod (centre commercial), Annecy (centre Bonlieu), Doussard, Faverges, Centre hospitalier d'Annecy-Genevois.

- **PARTICIPANTS :**

- Plus de **1500** personnes ont participé aux 4 réunions publiques générales, avec une affluence record à Sévrier de 750 personnes environ
- Plus de **250** participants aux réunions thématiques et ateliers avec une forte fréquentation pour la dernière : environ 150 personnes à Seynod le 8 janvier et une moyenne de 20 à 25 personnes pour les ateliers thématiques initialement prévus.
- **15 900** connexions au site internet par **9000** utilisateurs différents
- **1319** contributions par voie électronique par **830** contributeurs différents
 - dont **902** contributions publiées sur le forum par **422** contributeurs différents
 - et **417** reçues par mail et non publiées sur le forum par **408** contributeurs différents
- **214** contributions sur les registres mis à disposition dans les **11** mairies
- **une centaine de questions** et interventions du public lors des **réunions générales**
- **une centaine de questions** et interventions lors des **ateliers thématiques**
- environ **300** personnes ont fréquenté l'exposition itinérante d'information

CONTEXTE DU PROJET « LIAISONS OUEST DU LAC D'ANNECY »

Le projet « Liaisons Ouest du Lac d'Annecy » s'inscrit dans le cadre du développement démographique soutenu de l'agglomération d'Annecy et des rives du lac, lié à l'attractivité économique et touristique de cette aire géographique, par ailleurs contrainte spatialement par la cluse du lac dans un cadre de montagne. Cet environnement naturel constitue un atout qualitatif, paysager et touristique dont la préservation est présentée comme un enjeu majeur dans un contexte de croissance.

Le SCoT du bassin annécien prévoit que la population de l'agglomération atteindra 195 000 habitants à l'horizon 2030, ce qui représente un accroissement de population de 18 000 habitants sur la période 2018-2030. D'où une projection d'environ 42 000 déplacements motorisés supplémentaires par jour sur la période 2018-2030, d'après le dossier de la concertation.

- **Un cadre particulier, aux sensibilités environnementales fortes**

Le projet s'inscrit dans le cadre environnemental du lac d'Annecy et du massif du Semnoz, en continuité du Parc naturel régional des Bauges. Le dossier de concertation souligne la fragilisation de cet espace remarquable par l'urbanisation et la pression foncière. La préservation de la qualité des eaux du lac est un défi ; d'autres sensibilités environnementales sont soulignées : la présence d'espaces protégés (Natura 2000 Cluse du lac, arrêtés préfectoraux

de protection du biotope du marais de l'Enfer et du marais de Giez.)

Les questions de la pollution de l'air et des nuisances acoustiques liées au trafic routier sont également des points cruciaux. Le dossier de concertation présente un état des lieux de la qualité de l'air sur le bassin annécien de 2010 à 2017 et le site internet de la concertation une estimation des effets du projet réalisée par ATMO (observatoire régional de la qualité de l'air).

- **Un développement du territoire encadré par des documents de planification d'urbanisme et de déplacements urbains en cours d'évolution**

Le dossier de concertation présente l'articulation de ce projet avec les documents de planification d'urbanisme et de déplacements urbains qui encadrent les projets de développement du territoire. Sont ainsi évoquées les dispositions du SCoT du bassin annécien de 2014 et ses déclinaisons dans les divers plans locaux d'urbanisme (PLU) concernés :

- celui d'Annecy révisé en décembre 2016 qui prévoit des emplacements réservés permettant l'accès au tunnel sous le Semnoz et la requalification du secteur Trésums-Marquisats,
- celui de Seynod, depuis intégré dans la commune nouvelle d'Annecy, qui inclut le renouvellement urbain du secteur des 3 fontaines,
- ceux de Sévrier, Saint-Jorioz et Duingt, qui vont être intégrés dans un document intercommunal, le PLUi de la rive gauche du lac en cours d'élaboration avec des enjeux de mise en valeur des centralités, de requalification des espaces le long de la RD 1508 et de développement des mobilités douces
- et pour les communes de Doussard et Faverges, le PLUi de la communauté de communes des sources du lac d'Annecy.

Le dossier souligne également la tenue concomitante de la concertation sur le plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Annecy et rappelle les principaux grands objectifs du PDU :

- Garantir la qualité de l'air
- Répondre de manière maîtrisée aux exigences de mobilité associées au développement économique et démographique du territoire
- Mettre en œuvre les conditions d'un changement de pratiques de mobilité plus favorables à l'environnement
- Garantir d'ici 2030 l'atteinte des objectifs fixés par la loi de transition énergétique (LTE)

- **Les difficultés de circulation entre Annecy et les rives du lac : un problème ancien et de nombreux projets qui n'ont pas abouti**

Selon le dossier de concertation, un des objectifs principaux du projet est de fluidifier et sécuriser le trafic routier sur la rive ouest du lac et d'éviter le transit de report en rive est (RD 909 a) qui se développe en raison de la saturation croissante sur la rive ouest. Le constat fait par les porteurs du projet est que le trafic moyen journalier est actuellement de 24 000 véhicules par jour sur la RD1508 au point de comptage de Sévrier et que, compte tenu de la configuration de la voie aux passages les plus contraints, notamment à La Puya et au rond point des Marquisats, le moindre aléa a des répercussions immédiates sur les temps de parcours, qui peuvent être multipliés jusqu'à un facteur 4 entre Saint-Jorioz et Annecy (environ 9 kms) et par 2 sur la totalité du parcours entre Annecy et Faverges (environ 30 kms). Par ailleurs, à ce jour, 2 lignes de bus gérées par la Région desservent la rive ouest du lac : la ligne 51 (Albertville-Annecy) et la ligne 52 (Duingt-Annecy), cette dernière étant majoritairement fréquentée par les

scolaires. La saturation récurrente de la route péjore et rend incertains les temps de parcours des bus comme des véhicules individuels.

Les porteurs du projet ambitionnent ainsi de diminuer et de fiabiliser les temps de parcours et présentent les estimations suivantes en 2030 :

- **Une situation sans projet : temps de trajet d'1h en moyenne entre Faverges et Annecy avec de forts aléas aux heures de pointes**
- **en situation de projet : un gain moyen de 20mn entre Faverges et Annecy, avec une fiabilité accrue des temps de parcours, dont bénéficierait le BHNS, partiellement en site propre.**

Il faut relever que cette situation de saturation récurrente de la circulation sur la rive ouest du lac n'étant pas récente, les projets pour y remédier se sont succédés depuis une trentaine d'année, sans qu'aucun n'aboutisse.

Le dossier de concertation présente les études les plus récentes, retenues comme référence dans le cadre du projet :

- le projet de tunnel sous le Semnoz : 3 études réalisées en 2006-2007 par Scetauroute, 2013 par Ingérop et 2015-2016 (projet groupé tunnel+BHNS Annecy –Faverges) par BG-Artelia (bureau d'études du projet présenté à la concertation)
- le projet de BHNS entre Annecy et Faverges : études préliminaires, éléments de concertation réalisée en mars 2014, étude AVP et étude d'impact par le groupement SYSTRA- Gautier et Conquet-TRANSITEC de 2013 et 2014

Toutefois, le document support évoque également des projets alternatifs qui ont été étudiés et non retenus à ce jour : transports lacustres, utilisation de l'ancien tunnel ferroviaire de la Puya, hypothèse du tramway sur l'ancienne voie ferrée entre Annecy et Faverges, transformée en voie verte utilisée comme piste cyclable.

- La solution de transport lacustre a été étudiée par le Département et jugée peu efficace pour un coût élevé.
- La réutilisation du tunnel de la Puya poserait divers problèmes, évoqués dans le dossier de concertation :
 - Un conflit avec la loi littoral en sortie de tunnel côté Sevrier
 - L'existence d'un immeuble de 5 étages en sortie tunnel côté Annecy
 - Des contraintes de sécurité spécifiques au transport guidé
 - Un coût élevé de travaux de rénovation du tunnel
- Le tramway entre Annecy et Faverges : les deux collectivités concernées ont écarté cette hypothèse, essentiellement pour les raisons suivantes :
 - Un équilibre économique que la fréquentation ne permettrait pas d'atteindre : le seuil de 30 000 voyageurs par jour estimé par une étude nationale en 2016 paraissant hors d'atteinte contrairement à l'hypothèse de fréquentation du BHNS qui permettrait d'équilibrer les coûts d'exploitation avec une hypothèse de 6000 voyageurs par jour.
 - La volonté de ne pas empiéter sur la voie verte actuelle, considérée comme un atout touristique majeur et également facteur de développement des mobilités douces pour les trajets du quotidien des riverains

Un collectif d'associations mobilisé dès 2014, porteur de projets alternatifs

Le collectif « Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien » s'est constitué dès 2014. Il est composé d'une quinzaine d'associations, soit locales, soit membres de fédérations régionales ou nationales

d'association de protection de la nature et de l'environnement ou de défense des usagers des transports et d'experts de la société civile. Toutes ces associations se déclarent « mobilisées pour la santé, contre la pollution et les embouteillages » ainsi qu'on peut le lire sur leur site Internet.

La démarche du Collectif Grenelle, qui prône une étude globale des solutions de mobilité à l'échelle du bassin annécien, se réfère notamment à une étude de 2012, financée par la C2A (ancêtre du Grand Annecy), l'étude du bureau TTK « schéma multimodal des transports du bassin annécien ».

Cette étude propose trois scénarios à l'horizon 2030 pour le bassin annécien :

- Scénario A : projets routiers, dont tunnel sous le Semnoz, 3 lignes de BHNS
- Scénario B : projets routiers stabilisés (pas de tunnel), 4 lignes de BHNS, + 1 TCSP : « Transport en Commun en Site Propre » (sur voie dédiée) guidé (sur rails) d'Annecy à Duingt.
- Scénario C : scénario B + TCSP guidé Annecy-Faverges + lignes périurbaines cadencées d'autocars express

Sur le site internet du Collectif Grenelle, on peut lire l'analyse suivante de cette étude, qui sera régulièrement rappelée tout au long de la concertation, et qui fonde leur demande d'une analyse de la solution tramway d'Annecy à Duingt ou tram-train jusqu'à Albertville :

*Elle a révélé, il y a 4 ans déjà, que le **scénario A (tunnel et BHNS)** entraînerait une augmentation de circulation de **+30%** entre **2013 et 2030** (de 22300 véhicules /jour à 29000), un faible report modal vers le BHNS (8%). **Il est explicitement déconseillé.** Le scénario B est plus favorable car la part des transports collectifs passe à 24% pour Duingt et 26% pour Faverges. Le **scénario C (TCSP guidé et sans tunnel) est recommandé car il porte réduction de la congestion sur la RD 1508 de – 20%** entre **Sevrier et Annecy.***

A noter que cette étude du bureau TTK n'avait pas initialement été présentée sur le site internet de la concertation, mais qu'elle a été rajoutée à la demande du collectif Grenelle, demande relayée par la garante de la concertation dans un souci de transparence de l'information.

Relevons également que le collectif Grenelle avait communiqué sur cette proposition alternative avant le démarrage de la concertation (initialement prévue en 2017 et repoussée à deux reprises par les porteurs du projet). Sur le site internet du collectif, une pétition « pour une meilleure mobilité en rive ouest du lac » est en ligne, prônant la solution d'un transport collectif en site propre (TCSP) guidé, en alternative au tunnel sous le Semnoz : <https://grenelleannecy.net/petition/>.

Cette pétition a été évoquée à plusieurs reprises mais n'a pas été versée à la concertation, qui a pour principe un débat d'idées et n'est en aucun cas un référendum ou un sondage. La pétition est donc simplement considérée comme un élément de contexte.

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Le cadre légal de la concertation

- Saisine de la CNDP : le président du département de la Haute Savoie a saisi le président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 6/12/2016. La saisine porte sur le projet de tunnel, d'aménagement de la RD1508 entre Annecy et Faverges pour permettre la mise en place d'un BHNS partiellement en site propre et la création d'une nouvelle voirie urbaine sur la commune d'Annecy. Le président du Conseil départemental demande, si le projet n'est pas éligible au débat public, la désignation d'un garant pour accompagner la concertation relative au projet, prévue en 2017.
- décision de la CNDP : le 04/01/2017 la CNDP estime que le projet ne relève pas de son champ de compétence au titre de l'article L 121-8 du code de l'environnement et désigne une garante, Madame

Isabelle Barthe, avec une mission de conseil au titre de l'article L 121-1 du code de l'environnement : conseil au maître d'ouvrage relative à la participation du public tout au long de l'élaboration d'un projet.

La préparation de la concertation

Dès sa désignation la garante a pris contact avec la maîtrise d'ouvrage : Département de la Haute Savoie et Grand Annecy, puis avec les administrations et grands élus concernés, dont la députée de la circonscription. Par ailleurs, les élus du territoire inclus dans le périmètre du projet ont tous été rencontrés : maires et, selon leurs disponibilités, conseillers municipaux de Sévrier, Saint-Jorioz, Doussard, Duingt, Faverges, Lathuille, maires délégués d'Annecy, Seynod, Cran-Gevrier et Annecy-Le-Vieux. La garante a régulièrement été invitée à participer à des réunions du comité de pilotage et du comité technique du projet. Elle a également été conviée par la Communauté de communes des sources du lac d'Annecy à une réunion de présentation des enjeux pour leur territoire, en présence de représentants de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

En outre, à l'initiative de la garante, des rencontres régulières ont également eu lieu avec les associations et membres d'un groupe de travail antérieurement mis en place par le Département. D'ailleurs, deux sessions officielles de ce groupe « temps d'échange » se sont tenues en février 2017 et mars 2018. Ainsi tous les acteurs concernés ont pu échanger avec la garante et lui faire part de leurs attentes à l'égard de la concertation.

Le calendrier initial prévoyait une concertation en 2017. La maîtrise d'ouvrage a décidé de la reporter à deux reprises pour permettre de disposer de données complémentaires sur deux thématiques : la qualité de l'air, avec une campagne de mesures à l'hiver 2017 et les études de trafic, avec également des relevés de terrain.

Durant cette période, la préparation de la révision du PDU du Grand Annecy, qui réunissait régulièrement un groupe de travail avec des élus et associations, a mis en évidence la nécessité de mener en parallèle les deux concertations, en considérant notamment l'affirmation portée par le Grand Annecy que le projet « Liaisons Ouest » est une donnée d'entrée du PDU.

- Afin de permettre une cohérence des dispositifs de concertation, le président du Grand Annecy a donc saisi la présidente de la CNDP le 11/06/2018 pour lui demander de désigner un garant pour la concertation sur le projet de PDU du Grand Annecy
- La désignation par la CNDP de Madame Isabelle Barthe, garante de la concertation relative au projet de PDU du Grand Annecy, au titre des articles L 121-15-1 et suivants du code de l'environnement et notamment L 121-17 et selon les modalités de l'article L 121-16-1 a été notifiée le 04/07/2018

Dans ce contexte, la question cruciale des études de trafic, régulièrement interrogée par le collectif Grenelle et des élus de la rive ouest, a conduit la garante à demander à la CNDP la désignation d'un expert, demande acceptée par la CNDP qui a désigné Madame Béatrice Jarrige, experte indépendante, par courrier en date du 14/12/2018. L'objectif est de disposer d'un avis d'expert sur les études de trafic présentées à l'appui du projet Liaisons ouest et d'un regard critique sur la cohérence des hypothèses, entre elles et avec celles du PDU. Par ailleurs, pour tenir compte de la proposition alternative la plus récurrente émergée de la concertation, la mission de Madame Jarrige comportait également une analyse de la pertinence d'une ligne de transport collectif en site propre sur la zone étudiée (Annecy-Faverges). Le rapport d'expertise est présenté en annexe 1.

Le dispositif de garantie mis en œuvre

Une des gageures de cette concertation était la distorsion entre les attentes d'une partie du public, notamment les associations du collectif Grenelle, qui appelaient de leurs vœux la tenue d'un débat public sur l'ensemble des projets routiers à l'échelle du bassin annécien, et la volonté de la maîtrise d'ouvrage de présenter son projet à la concertation dans la perspective de débattre des options proposées par les 3 scénarios de la NVU et de la fonctionnalité des ouvrages envisagés, mais pas de l'opportunité du projet et de l'analyse de solutions alternatives.

Dans sa mission de conseil en phase préparatoire, la garante a demandé à la maîtrise d'ouvrage de mettre en place un dispositif qui respecte les principes du droit à la participation du public inscrites dans le code de l'environnement : complétude et transparence de l'information, sincérité et équité des débats, égalité de traitement de la parole, prévalence de l'argumentation, possibilité pour les citoyens de questionner tous les aspects du projet, y compris son opportunité afin d'éclairer les prises de décision ultérieures.

Ainsi, le dispositif de garantie de la concertation suivant a été mis en place :

- La charte de la participation du public : cette charte établie par le Ministère de la transition écologique et solidaire, « *pour améliorer l'efficacité et la citoyenneté des décisions ayant un impact sur le cadre de vie* » est un outil qui permet de partager entre tous les signataires « *les valeurs et principes définissant le socle d'un processus participatif vertueux. Elle s'adresse à tous les participants -porteur de projet et public- et (...) l'adhésion vaut mise en œuvre des valeurs et principes qu'elle contient.* » La charte a été signée par le département de la Haute Savoie et par le Grand Anancy. Elle était présentée dans le dossier de concertation. Le Collectif Grenelle y a également adhéré.
- Une adresse mail et une adresse courrier dédiée pour pouvoir contacter la garante à tout moment
- La présence systématique de la garante lors des réunions publiques et ateliers thématiques, avec un dispositif scénique permettant d'établir une distinction entre les rôles respectifs de chacun : la garante est neutre à l'égard du projet et indépendante de la maîtrise d'ouvrage et de toutes les parties prenantes : cette indépendance doit être lisible pour le public. La garante était donc à l'écart de la maîtrise d'ouvrage. Elle avait également la possibilité d'intervenir à tout moment dans les débats.
- L'enregistrement audio des réunions publiques avec la publication des verbatims sur le site de la concertation après leur validation par la garante.

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Les outils de la concertation

Compte tenu du périmètre étendu du projet et de la tenue concomitante de la concertation relative au PDU avec celle relative au projet « Liaisons Ouest », un dispositif de concertation ambitieux a été mis en place, avec une communication conséquente pour mobiliser les citoyens et leur permettre de participer sous divers formats. Initialement prévue du 17 octobre au 31 décembre 2018, cette concertation a finalement été prolongée jusqu'au 17 janvier 2019, avec des réunions publiques et des ateliers répartis sur tout le territoire, ainsi que des outils de mobilisation pour inciter des publics diversifiés à participer : diffusion en boîtes aux lettres d'une plaquette de présentation du projet et des outils de la concertation, un affichage dans les mairies du territoire du projet et dans les bus du réseau urbain de l'agglomération annécienne, et enfin des rencontres mobiles sur les lieux de passage : supermarchés, centre-bourgs, centre hospitalier. Conçues comme un outil d'information et de mobilisation sur la

concertation ces rencontres n'ont pas donné lieu à l'expression d'avis sur le projet. Les supports dématérialisés usuels ont également été mobilisés : site internet, forum de discussion, adresses mail. La presse a bien relayé les modalités de la concertation.

Tous les outils proposés par la garante au cours de la phase de préparation n'ont pas été retenus par les organisateurs. Parmi ces propositions qui n'ont pas vu le jour, citons : le bus du débat qui devait circuler sur la totalité du parcours avec des arrêts aux points clés du projet, la tenue de rencontres sur les lieux de travail (entreprises) pour mieux percevoir les attentes des salariés sur leurs parcours quotidiens, ou dans des lycées pour recueillir les attentes d'un public jeune, et enfin des visites de terrain dans les centres-bourgs concernés par le tracé du BHNS, en lien avec les projets de développement urbains. Les horaires des ateliers ont également été un sujet de discussion, la proposition de la garante de les programmer systématiquement en soirée ou le week-end n'a pas toujours été suivie.

Les réunions publiques et ateliers :

- 4 réunions publiques générales réparties sur le territoire du projet, dont 3 en commun avec la concertation sur le PDU : à Annecy, Sévrier et Veyrier du Lac et une sur le projet « Liaisons Ouest » seul à Faverges
- 6 ateliers/réunions thématiques :
 - à Saint Jorioz : les transports en commun en rive ouest
 - à Annecy-Seynod : le renouvellement urbain
 - à Saint Jorioz : le trafic et sa modélisation
 - à Doussard : la qualité de l'air
 - à Duingt : les trajets domicile-travail et l'attractivité économique
 - à Annecy-Seynod (réunion thématique rajoutée en prolongation de la concertation) : les effets du projet sur les secteurs Barral-Vovray-3 fontaines

Les documents supports de la concertation :

- **un site internet** : comportant toute la documentation, un film de présentation du projet, les diverses études, et un forum de discussion ainsi qu'une carte interactive permettant de géo-localiser ses observations ; la présentation des modalités de la concertation et les adresses mail et courrier de la garante
- **une exposition de 4 panneaux** présentant le projet et les modalités de la concertation, en fixe dans les mairies concernées et en exposition itinérante dans 4 lieux
- **un dossier de 96 p** : téléchargeable sur le site internet et en consultation dans les mairies
- **une plaquette de 20 p** : diffusée à 113 000 exemplaires en boîtes aux lettres
- **une newsletter** diffusée en boîte aux lettres et par mail aux abonnés
- **les registres papier** à disposition dans les 11 mairies concernées

Le déroulement de la concertation

Les chiffres de la participation sont éloquentes : avec plus de 1 500 participants aux 4 réunions publiques générales, plus de 250 participants aux réunions thématiques et ateliers, 15 900 connexions au site internet, 1319 contributions par voie électronique et 214 contributions sur les registres mis à disposition dans les 11 mairies cette concertation a donné lieu à une forte mobilisation, que ce soit lors des réunions publiques ou sur les dispositifs d'expression, en ligne ou sur les registres en mairie

Tous les outils mis à disposition du public ont été utilisés, à l'exception de la carte interactive qui a très peu servi.

Les réunions publiques générales

L'affluence exceptionnelle lors des 4 réunions publiques générales, ainsi que lors du dernier atelier thématique du 8 janvier, ont surpris les organisateurs, avec régulièrement de très nombreux participants debout au fond de la salle, dans une ambiance parfois électrique, notamment à Sévrier. Dans ce contexte, et avec un dispositif scénique assez imposant (une estrade haute avec les présidents de 2 collectivités et des membres de leurs administrations, ainsi que la garante) les réunions publiques ont eu un effet « tribune », moins propices aux échanges d'arguments qu'aux prises de position, parfois chahutées.

Outre la présentation des 2 concertations conjointes, d'un film présentant le projet et de l'exposé des principes de la participation du public, les réunions étaient initialement conçues comme un dispositif d'information sur le projet et sur le PDU, puis d'échange entre les élus du CD74 et du Grand Annecy et la salle, avec un animateur. L'affluence n'a pas permis de répondre à toutes les demandes d'intervention, ce qui a généré des frustrations. Les questions et interpellations adressées aux présidents n'ont pas toujours obtenu de réponses, ou des réponses jugées parfois peu précises, notamment lors de la réunion de Faverges. A noter toutefois que le dispositif a évolué au fil des réunions : les temps de présentation ont été écourtés pour permettre un plus long temps d'échange. Les horaires de réunions ont également été assouplis, avec des prolongations sur les dernières réunions pour permettre à plus de personnes de s'exprimer. Les questions et avis relatifs au projet « Liaisons Ouest » ont été très majoritaires au détriment du débat sur le PDU, ce qui a été critiqué par certains contributeurs.

A sa demande, relayée par la garante auprès de la maîtrise d'ouvrage, le collectif Grenelle a pu prendre la parole dans toutes les réunions publiques, après les présentations institutionnelles, en début de la phase d'échange avec la salle, pour présenter en quelques minutes leur rôle et leur contribution au débat, leurs avis critiques ainsi que les propositions alternatives qu'ils portaient.

Cette possibilité d'expression était ouverte à toute personne qui en faisait la demande, ainsi d'autres personnes, associations ou contributeurs individuels ont pu bénéficier de ce temps d'exposé, avec ou sans l'appui de projection de données. Ce fut le cas lors de la réunion de Veyrier du Lac, avec les présentations de M. Renevier, président d'une association de quartier « Barral ensemble » et de M. Georges Gaillard, ancien élu d'une commune du pays de Faverges.

A noter que la prise de parole de M. Renevier a mis en lumière le besoin d'une réunion thématique supplémentaire pour traiter des impacts potentiels du projet sur le secteur Seynod/ Barral. Ainsi, le principe de prolongation de la concertation et d'une réunion supplémentaire, appuyé par la garante, a été acté par les présidents des 2 collectivités dans le cadre de cette réunion.

Les ateliers et réunions thématiques

Plus « confidentiels » en termes de fréquentation, les ateliers thématiques ont été généralement productifs et apaisés, permettant des discussions approfondies entre les participants et la maîtrise d'ouvrage, accompagnée de ses bureaux d'études et experts. Le travail par tables a inégalement été accepté par les participants mais a donné lieu à des productions étayées et toujours riches, permettant d'approfondir des notions techniques. La présence de l'experte désignée par la CNDP lors des ateliers « Transports en commun » et « Trafic » a permis de questionner des notions « faux amis » comme le trafic induit, le report modal, les parts modales, etc. et de mieux comprendre la modélisation du trafic.

Le collectif Grenelle avait été invité à participer à la préparation de ces deux ateliers ainsi qu'à celui sur la qualité de l'air.

A noter que certains participants ont reproché aux organisateurs la tenue d'ateliers en journée, à des horaires peu pratiques pour les personnes qui travaillent. Ce fut le cas notamment de l'atelier « renouvellement urbain » à

Seynod et surtout de celui consacré aux « trajets domicile-travail et à l'attractivité économique » à Duingt. Néanmoins les ateliers organisés en soirée ou le samedi matin n'ont pas connu de fréquentation significativement plus élevée, sauf le dernier atelier à Seynod-Barral, dont le statut particulier (réunion rajoutée en fin de concertation à la demande d'un collectif d'habitants) lui a conféré un caractère hybride, à mi parcours entre la réunion publique générale et l'atelier thématique. Cette seule rencontre a réuni plus de 150 personnes, très soucieuses des impacts du projet sur leur cadre de vie, contre en moyenne 20 à 25 personnes pour les autres ateliers thématiques.

La FAQ :

Une foire aux questions (FAQ) a été mise en ligne dès le début de la concertation et enrichie par la maîtrise d'ouvrage tout au long de la concertation, en interaction avec les thématiques des réunions et rencontres publiques et avec le forum de discussion.

<https://liaisonsouest-lacannecy.fr/foire-aux-questions/>

Les thèmes et questions développés ont été les suivants :

Les différents modes et types de transport, le tunnel, les aménagements proposés sur la RD1508 pour fluidifier le trafic, l'environnement et l'étude air, la Nouvelle voie urbaine (NVU), la loi littoral.

Le forum de discussion

Très utilisé, ce dispositif a permis de réels échanges transversaux, entre les internautes ainsi qu'entre participants et maîtrise d'ouvrage. Ce fut donc un vrai lieu de débat. Les discussions ont été regroupées en thèmes et sous thèmes qui se sont enrichis au fil du temps :

- 01 – BHNS et transports en commun
- **02 – Tunnel et Nouvelle voie urbaine**
- **03 – Environnement**
- **04 – Parcs relais (P+R)**
- 05 – Coûts
- **06 – Le trafic**
- 07 – La concertation
- 08 – Documents complémentaires
- 09 – Divers

Sans surprise les thématiques les plus commentées ont été « le tunnel et la NVU » et « BHNS et transport en commun ».

Les contributions par mail

Certaines personnes envoyaient leurs contributions sur les 2 supports numériques, d'autres adressaient un mail à la garante ou aux organisateurs de la concertation. Il leur était systématiquement demandé s'ils souhaitaient que leur contribution soit publiée sur le forum. Ainsi 417 contributions reçues par mail n'ont pas été publiées sur le forum mais, naturellement, leur contenu a été pris en compte. Certaines personnes se sont plaintes de la longueur du délai de publication de leurs avis sur le forum, délai vraisemblablement imputable à l'afflux de contributions.

Les registres en mairies

Ce support a été très utilisé, sauf à Annecy. Parfois les mêmes personnes qui s'étaient exprimées sur le forum de discussion déposaient également un avis sur un registre papier, mais on note également de nombreuses contributions de proximité. Ce support, plus traditionnel, était manifestement utilisé par des personnes moins

familiales des nouvelles technologies et désireuses de témoigner de leurs problèmes de vie quotidienne en lien avec l'évolution du territoire et des questions soulevées par le projet. Ces contributions sont également très riches par les propositions concrètes qu'elles apportent.

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation

La forte mobilisation pendant toute la durée de la concertation s'est traduite non seulement par une fréquentation record des réunions publiques, mais également par un nombre élevé de contributions, souvent très riches et détaillées (voir « les chiffres clés » en p.7 du bilan).

Bien qu'il ne s'agisse pas, lors d'une démarche de concertation au sens du code de l'environnement, de prétendre à la représentativité des avis exprimés, on peut néanmoins relever que les défenseurs du projet se sont nettement moins mobilisés que ses détracteurs, que ce soit pendant les réunions publiques, ou sur les divers supports écrits. Ainsi, contrairement au forum où la même personne pouvait s'exprimer à plusieurs reprises, soit pour répondre aux avis déposés par d'autres internautes, soit sur des thématiques différentes, les registres mis à disposition dans les mairies, ont généralement donné lieu à un seul avis par personne. **Il est ainsi intéressant de noter que sur les 214 contributions déposées sur les registres, seules 33 sont favorables au projet.** De même, on relèvera que peu de contributeurs institutionnels ou politiques se sont exprimés lors de la concertation. Si les expressions de certaines associations ont été prépondérantes, notamment les associations membres du collectif Grenelle, il faut également relever que des contributions individuelles très riches et détaillées ont été produites, avec de nombreuses propositions concrètes ayant l'ambition d'améliorer la situation sans attendre l'horizon 2030.

Les contributions sont ici regroupées par thématiques. Compte tenu de la richesse des contenus l'intégralité des interventions et avis est présentée en annexe 2 ; les contributions des acteurs associatifs, institutionnels et politiques sont regroupées dans l'annexe 3.

Philosophie du projet et vision du territoire

Si le constat est partagé qu'il est indispensable de trouver des solutions permettant de réduire les encombrements et les problèmes générés (pollution, qualité de vie dégradée, menaces sur l'attractivité du territoire) les divergences sur les solutions à mettre en œuvre sont radicales et traduisent des visions de la société antagonistes : pour les uns, la solution passe d'abord par une facilitation de la fluidité du trafic routier et de la mobilité individuelle, pour les autres c'est une vision passéiste, qui ne résoudra pas les problèmes liés à la croissance du territoire et qui ne répond pas aux défis climatiques et sociétaux du XXIème siècle.

Ainsi, les défenseurs du projet mettent en avant les avantages suivants

- Une solution efficace pour désengorger Annecy : enfin une solution à un problème vieux de 30 ans !
- Une amélioration des déplacements qui bénéficie aux 2 rives du lac grâce à la fluidité retrouvée ; des temps de parcours nettement plus fiables que dans la situation actuelle
- Un projet qui n'a pas d'impact sur les déplacements doux en préservant la voie verte et le paysage du lac
- Un projet qui améliore la qualité de l'air en supprimant les embouteillages
- Un projet qui respecte la loi « littoral »
- Un projet réaliste car il est financé par les 2 collectivités dans le cadre d'une convention
- Un atout indispensable pour le développement économique et touristique

- Un projet évolutif qui n'obère pas l'avenir: le BHNS est une solution à mettre en œuvre dans un premier temps. Son emprise pourrait être utilisée ultérieurement par d'autres modes de transport collectif
- Un projet vital pour les secours en cas d'accident, qui sont aujourd'hui très dépendants des encombrements et qui peuvent se retrouver bloqués, en particulier dans le secteur de la Puya

A contrario ses détracteurs pointent des défauts et questionnements majeurs :

- Le tunnel sous le Semnoz, un projet d'un autre temps, qui favorise le « tout voiture » sans tenir compte des évolutions de comportement nécessaires pour affronter les défis climatiques et environnementaux
- Un projet qui capte des ressources considérables en faveur de l'autosolisme et au détriment d'une politique ambitieuse pour les modes doux et transports en commun, en contradiction avec les objectifs du PDU
- Un projet qui impacte la qualité de l'air et le climat, en contradiction avec les accords internationaux signés par la France (les Accords de Paris notamment)
- Une approche tronquée des projets de contournement d'Annecy, qui ne présente pas la totalité des flux générés et qui minimise les impacts climatiques et environnementaux engendrés par l'ensemble des projets routiers sur le bassin annécien
- Un projet qui sera obsolète dès sa mise en service, la saturation se reportant un peu plus loin
- Pourquoi le projet présente-t-il comme un tout indissociable le couplage du tunnel et du BHNS ?
- Quid du phasage ? pourquoi ne pas réaliser d'abord les aménagements nécessaires au BHNS, de façon à générer des changements de comportement en faveur des transports collectifs plutôt que de favoriser encore l'usage de la voiture ?
- A quoi et à qui sert réellement le projet ? Un projet qui favorise surtout Annecy et la rive Est au détriment des communes de la rive Ouest
- Le développement urbain en question : des craintes que le projet ne soit en réalité le cheval de Troie de politiques de développement urbain qui impacteront fortement la vie des riverains

Les thématiques qui ont été régulièrement développées par de nombreux contributeurs, tous supports confondus, sont exposées ci-dessous, sans que cette liste prétende à l'exhaustivité :

Des études de trafic qui n'ont pas convaincu

Les questions de trafic induit, de trafic de transit et d'effet GPS du tunnel ont régulièrement été soulevées. Si l'atelier « trafic » a permis de détailler les hypothèses et la modélisation retenue par les bureaux d'études, force est de constater que sur ces points des doutes subsistent à l'issue de la concertation, de nombreux contributeurs restant persuadés que le tunnel aura un effet « appel d'air ».

L'experte trafic désignée par la CNDP, Madame Béatrice Jarrige (voir son rapport et sa synthèse en annexe 1), pointe quant à elle des précisions qui restent à apporter pour asseoir la démonstration faite par la maîtrise d'ouvrage sur les prévisions de trafic. Elle relève notamment que :

- Les prévisions de trafic portent sur l'heure de pointe du matin (HPM) et l'heure de pointe du soir (HPS), en jour ouvrable de base (JOB) ; elle estime qu'une analyse des pointes saisonnières serait utile
- Les effets d'aménagement et l'induction de mobilité devraient être pris en compte, or le modèle utilisé répartit un trafic donné entre les itinéraires possibles et ne crée pas de trafic. Pourtant, une nouvelle infrastructure induit de nouveaux déplacements selon l'avis du CGEDD de janvier 2019 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf.)

- Elle pointe par ailleurs des phénomènes d'induction qui risquent d'amplifier la congestion sur la section Sevrier-Duingt alors que l'infrastructure projetée a déjà pour effet de délester les Marquisats mais de charger Sevrier-Duingt.
- Les effets du projet sur le secteur Seynod/Barral ont été mis en lumière à la fin de la concertation et ont fait l'objet d'une réunion spécifique le 8 janvier. Madame Jarrige pointe que Seynod et le secteur Vovray/Barral sont très impactés par le projet. Elle estime qu'outre les trois scénarios de tracés possibles pour la NVU, la transformation de l'avenue d'Aix-les-Bains (RD1201) en boulevard urbain à 2x2 voies pose question. Que se passe-t-il si cette composante du projet ne se fait pas ou ne se fait pas dans les mêmes délais ? Elle rappelle que le projet prévoit 36 700 véhicules/jour sur cette section, soit le trafic le plus élevé de tout le dossier de concertation. Ce trafic étant manifestement incompatible avec une 2x1 voie, l'opération de requalification de la RD 1201 lui semble donc indispensable au fonctionnement du projet.

Saturation et fermeture du tunnel

Sujet d'incompréhension et de défiance, la question de la fermeture du tunnel pour permettre la régulation du flux à partir d'un seuil de 1000 véhicules par heure a été régulièrement soulevée. Madame Jarrige relève des imprécisions dans les données du dossier de concertation :

- Le cas de fermeture du tunnel dans le sens Annecy-Sévrier, n'est pas évoqué. Ce cas serait moins probable que dans le sens Sévrier-Annecy mais devrait survenir. De plus, le cas se produira fréquemment en week-end ou lors des pointes saisonnières. Comment le gère-t-on ?
- L'impact de ces fermetures « de quelques minutes » sur le temps de parcours caractérisant la situation de projet n'est pas explicité. Elles pourraient rendre le temps de parcours très incertain alors que le principal argument du projet selon les maîtres d'ouvrage est de fiabiliser les temps de parcours.

Les impacts du projet sur la santé et l'environnement

- La question de **la qualité de l'air** s'est régulièrement invitée tout au long de la concertation. A plusieurs reprises les risques sanitaires liés à la qualité de l'air, estimée déjà dégradée sur le bassin annécien, ont été évoqués. L'expert d'ATMO a animé un atelier dédié à cette question à Doussard, il a été à nouveau invité lors de la réunion de Veyrier du Lac et enfin lors de la réunion thématique dédiée aux effets du projet sur le secteur Seynod-Barral. De nombreuses contributions alarmistes, notamment d'un collectif de parents d'élèves estime inquiétante l'induction de trafic sur un secteur dont les caractéristiques topographiques ne permettent pas l'évacuation rapide des polluants. Beaucoup considèrent que la qualité de l'air ne s'améliorerait que par le renouvellement du parc de véhicules, ce qui n'est pas de nature à les rassurer.
- Outre la qualité de l'air, ont été relevés les impacts du projet sur la **qualité de l'eau du lac**, du fait du ruissellement, en lien avec l'usure des pneus et des freins
- De la même manière, les effets du projet inquiètent des riverains qui considèrent que les **nuisances sonores** seront conséquentes, notamment sur les entrées et sorties de tunnel
- Enfin, plus largement, les effets du projet sur **le climat** sont pointés du doigt, le projet étant jugé incompatible avec les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre.

La fonctionnalité du projet en question :

- La crédibilité du BHNS a été régulièrement mise en doute par le fait qu'il ne sera pas en site propre intégral, que la traversée des carrefours, présentée en voie prioritaire, ne paraît pas réaliste à certains et que l'ambition de report modal est faible. Le positionnement et le dimensionnement des P+R sont également

critiqués.

- Les traversées des communes en rive ouest : on relève en particulier sur les registres et dans les avis des conseils municipaux concernés, que la fonctionnalité des aménagements en traversée des centres-bourgs est sujette à de nombreux questionnements et avis critiques à Saint Jorioz, Sévrier et Duingt.

Des questions et propositions en lien avec l'aménagement du territoire

- **Le développement du territoire en question.** Ces interrogations ont particulièrement été soulevées dans les registres des communes de la rive ouest du lac : ne vaudrait-il pas mieux maîtriser la croissance démographique qui va se faire au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité touristique, plutôt que de la favoriser par le développement d'infrastructures routières ?
- Une proposition d'accompagnement du développement du territoire par la création **d'équipements publics** en priorité : pourquoi pas **un lycée sur la rive ouest** pour diminuer les déplacements vers Annecy ?
- Des suggestions pour **développer les commerces de proximité** et ainsi réduire les déplacements
- Certains enfin proposent de **développer le télétravail et de décaler les horaires d'activités professionnelles** pour étaler le flux automobile lié aux heures de bureau

A court terme : améliorer l'existant et développer des initiatives rapidement opérationnelles

De nombreuses propositions sont apparues, apportant des solutions de court terme, car beaucoup s'interrogent sur le calendrier du projet, qui verrait une mise en service du tunnel au mieux dans les années 2030. Ainsi, des suggestions d'actions de court terme sont présentées :

- Développer et faciliter le **covoiturage**, par des P+R et des voies prioritaires
- **Améliorer les transports collectifs existants** : fréquence, fiabilité, interconnexion, P+R, signalétique, coût,
- **Interdire le transit des poids lourds** ou le taxer sur toute la rive ouest
- Instaurer un **péage urbain** dans Annecy et ne pas faciliter le stationnement
- Instaurer une **limitation de vitesse** à 50Km/h sur Sévrier et au delà
- **Supprimer des points durs** en réalisant des aménagements aux Marquisats et à Saint Jorioz
- Faciliter le **développement des modes doux**, en particulier le **vélo et le vélo à assistance électrique** et sécuriser les déplacements pour inciter à leur usage quotidien, permettre d'embarquer son vélo dans un transport collectif
- Mettre en place des **navettes lacustres** entre rive Est et rive Ouest

Plusieurs propositions alternatives, dont une largement plébiscitée

Une des caractéristiques de cette concertation est que plusieurs propositions alternatives très étayées ont été exposées par des associations ou des contributeurs individuels. Leur présentation détaillée se trouve dans les contributions des acteurs (en annexe 3) ou en lien vers leurs contributions respectives sur le forum de la concertation (ci-dessous)

- **PRT (personal rapid transit)**
moyen de transport collectif léger permettant de se déplacer à la demande et sans arrêt intermédiaire dans de petits véhicules indépendants, sur un chemin dévolu à ce moyen de transport
<https://liaisonsouest-lacannecy.fr/forum/sujet/lola-ou-lilas-par-quoi-de-mieux-remplacer-la-voiture-sur-les-berges-du-lac/>
- **Transport par câble**
<https://liaisonsouest-lacannecy.fr/forum/sujet/transport-par-cable/>

- **BHNS ou TCSP par le tunnel de la Puya**

présenté par la commune de Lathuile comme une variante du projet LOLA avec un phasage donnant la priorité à un transport en commun efficace

https://www.lathuile.fr/article_popup_162_1_la-commune-de-lathuile-demande-officiellement-la-mise-en-oeuvre-d-un-bhns-efficace_fr.html

- **le tramway ou le tram-train**

Cette proposition alternative, présentée par le collectif Grenelle avant même l'ouverture de la concertation, a été très largement plébiscitée tout au long de la concertation, dans sa version tram jusqu'à Duingt, ou dans sa version tram-train entre Annecy et Albertville, en réutilisant l'ancienne voie ferrée aujourd'hui utilisée comme voie verte. La proposition du collectif est de maintenir la piste cyclable et de faire circuler un tram ou un tram-train en parallèle, car ils estiment l'emprise suffisante.



Annecy gare à Beau Rivage : Voie et tunnel sauvegardés (env. 4 km)

Concertation LOLA

La Savoie s'est invitée dans le débat par l'intermédiaire d'élus d'Albertville : le 1^{er} adjoint au maire, M. Brugnon a initié une pétition en faveur de cette alternative et le maire a adressé à la garante un courrier signifiant son intérêt pour cette proposition, qui a par ailleurs été présentée au président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en visite à Albertville. Une sénatrice de la Savoie, Mme Berthet a également signifié son intérêt pour une telle proposition.

A contrario, cette alternative a été vivement critiquée par certains contributeurs qui la considèrent totalement irréaliste, ne croyant notamment pas en la possibilité d'un TCSP mitoyen de la piste cyclable sans travaux de soutènement très conséquents, et pointant par ailleurs les nombreux points noirs aux croisements de voies de circulation existantes.

GRENELLE DES TRANSPORTS
ET DE LA QUALITE DE L'AIR
DU BASSIN ANNECIEN

La concertation et ses modalités en question

Enfin des contributions critiques à l'égard de la concertation, de ses ambitions, de ses modalités et de son fonctionnement ont été adressées aux organisateurs ou à la garante. Si quelques remerciements et félicitations ont été émis pour le dispositif de concertation, des critiques se sont fait jour, portant sur :

- A quoi servira la concertation, comment être sûr que les avis seront pris en compte ? Pourquoi n'y a t il pas un référendum sur le projet ?
- Des doutes sur la sincérité de la concertation et de ses documents supports, qui présentent le projet sous un jour favorable et occultent ses faiblesses, notamment sur la fréquentation du BHNS et le report modal
- L'absence d'alternative proposée par la maîtrise d'ouvrage induisant le sentiment que c'est « à prendre ou à laisser »
- La concertation sur le projet au détriment de la concertation sur le PDU, qui devrait pourtant être le cadre
- Des élus qui ne répondent pas toujours, ou pas de manière approfondie aux questions posées : ce n'est pas un vrai débat
- Des participants aux réunions publiques qui ne sont pas représentatifs de la population et qui donnent une vision biaisée des besoins des habitants
- Des opposants mobilisés qui confisquent la parole : pourquoi le collectif Grenelle s'exprime-t-il systématiquement dans toutes les réunions publiques ?
- Des conditions matérielles pas toujours au niveau : pannes de micros ou supports vidéo
- Des horaires d'ateliers inadaptés aux personnes qui travaillent
- L'absence des jeunes, alors que ce sont eux qui seront concernés à l'horizon de mise en service du projet

Les positions des acteurs et des collectivités territoriales

Les contributions de tous les acteurs : élus, institutions, associations sont regroupées en annexe 3

Les élus

Relativement peu nombreux à prendre officiellement position pendant la concertation, ils se sont prononcés :

- **En faveur du projet** : Mme Noël, sénatrice de la Haute-Savoie, Mme Rey et M. Amoudry, conseillers départementaux du canton de Faverges, M. Accoyer, maire délégué d'Annecy-Le-Vieux et ancien président de l'Assemblée Nationale, M. Scavini, adjoint au maire d'Annecy, M. Barry, adjoint au maire délégué de Seynod
- **Pas opposés, mais avec des propositions de variantes et une demande de phasage** : M. Bourne, maire de Lathuile, Mme Losserand-Gardier, adjointe au maire de Saint-Ferréol, M. Barthol, adjoint au maire de Duingt
- **Contre le projet et/ou pour des solutions alternatives, notamment le tram ou le tram-train** : Mme Berthet, sénatrice de la Savoie, Mme Segaud-Labidi, maire déléguée de Cran-Gevrier et conseillère régionale, Mme Grebert, conseillère régionale, MM. Mauriange et Fontaine, conseillers municipaux de Sevrier, M. Boutry, conseiller municipal d'Annecy.

Les positions des communes et collectivités concernées par le projet

6 collectivités territoriales ont pris des positions officielles, par délibération, motion ou simple courrier d'intention :

- **Commune de Lathuile** : proposition de phasage avec priorité au BHNS sur un tracé alternatif en réutilisant partiellement la piste cyclable et le tunnel de la Puya, des modifications du fonctionnement du tunnel sont proposées
- **Communauté de communes des Sources du Lac** : favorable au BHNS mais en site propre au delà de Duingt, à financer par la Région, amélioration du cadencement des TC actuels ; phasage avec priorité au TC et reprise du projet SYSTRA de 2013

- **Commune de Sevrier** : accord sans unanimité sur le projet, demande des modifications des aménagements pour le BHNS et des mesures compensatoires pour réduire les nuisances en sortie de tunnel côté Sevrier ; interdiction des poids lourds sur la RD 1508 ; associer le conseil municipal à la poursuite du projet
- **Commune de Val de Chaise** : favorable à l'alternative tram-train
- **Commune d'Albertville** : intérêt pour la solution tram-train
- **Commune de Saint Jorioz** : dissocier les 2 projets et mettre en œuvre le BHNS rapidement ; étudier une traversée du centre-bourg en souterrain ; le projet devrait être revu

Les positions des acteurs institutionnels et associatifs

- La CCI de Haute-Savoie est favorable au projet en raisons de sa capacité potentielle à accompagner le développement des activités économiques
- Les agriculteurs : ils se sont exprimés par la Confédération paysanne, l'association des agriculteurs de l'agglomération d'Annecy et le SICA des pays de Faverges et du Laudon : tous pointent les impacts que générerait le projet sur les emprises agricoles et naturelles et demandent à ce que les intérêts des agriculteurs soient pris en compte
- La Fédération départementale de la pêche et de protection des milieux aquatiques et l'association Annecy lac Pêche s'inquiètent de la qualité de l'eau du lac, déjà menacée selon un rapport récent, et des impacts potentiels du projet : l'accroissement de la circulation va générer des polluants. Elles recommandent la plus grande vigilance sur les dispositifs de filtration des eaux de ruissellement
- Des associations de défense de l'environnement telles que la CIPRA (ONG internationale qui agit sur l'ensemble du sillon alpin), mais aussi Rive Ouest environnement, Age 21, Oïkos, pointent l'incompatibilité du projet avec les ambitions de la COP21 et les enjeux du réchauffement climatique. Ces considérations sont partagées par le Comité Génération.s Annecy, le conseil de développement d'Arlysère, mais également l'ADTC Savoie, ou encore Roule&Co, qui tous prônent le développement de projets pour favoriser et accompagner en priorité les nécessaires changements de comportement face à l'urgence climatique. Ces préoccupations rejoignent les diverses contributions très détaillées du collectif Grenelle.
- Enfin les associations directement concernées par la sortie nord du tunnel et l'aménagement de la NVU, Barral ensemble et une association de parents d'élèves de l'école Barral, s'inquiètent des impacts du projet sur la qualité de l'air, donc sur la santé et la qualité de vie des enfants et habitants du quartier, le plus impacté en termes de prévisions d'accroissement de la circulation.

Des études comparatives du projet LOLA et des projets alternatifs

Un comparatif établi par le collectif Grenelle

Dans le courant de la concertation, le collectif Grenelle a publié une étude comparative du projet LOLA et de 3 projets alternatifs, « nous avons évalué pour vous les solutions de mobilité en rive ouest ».

Les projets alternatifs comparés sont le tram-train Annecy-Albertville, le TCSP hybride Annecy-Faverges par le tunnel de la Puya et le PRT La Balme-Faverges.

<https://grenelleannecy.files.wordpress.com/2018/11/nous-avons-c3a9valuc3a9-pour-vous-lola-co-v9-finale.pdf>

Cette étude basée sur l'analyse de 23 critères de coût mais aussi de confort, de qualité de service, d'impact environnemental (etc) a pour ambition de noter de manière objective selon des critères identiques, des projets très différents par leurs caractéristiques techniques. Le tram-Train obtient la meilleure note, le projet LOLA la plus mauvaise.

De cette manière, le collectif Grenelle s'affirme comme un contributeur au débat :

« Avec cette étude comparative qui se veut la plus objective possible, nous souhaitons susciter un débat éclairé. Nous sommes persuadés que la présentation de plusieurs alternatives permettrait aux habitants du bassin annécien de

mieux comprendre les enjeux en matière de trafic routier induit, de pollution et d'interaction entre les différents modes de transport que sont le vélo, la voiture, le rail... et la marche à pied. A ce stade précoce du projet de Mobilité Ouest, il n'est pas trop tard pour susciter des alternatives à la voiture. »

Une étude comparative réalisée par le bureau BG Artelia pour la maîtrise d'ouvrage

Pour répondre à cette étude, la maîtrise d'ouvrage a de son côté publié le 14 janvier (à quelques jours de la clôture de la concertation) une étude comparative des solutions alternatives suivantes avec le projet LOLA : un tramway le long de la voie verte en voie unique à double sens, un tramway sur la RD1508 en voie unique à double sens, un tram-train le long de la voie verte en voie unique à double sens, un transport par PRT (Personal Rapid Transit) avec suspension à un rail aérien.

<https://liaisonsouest-lacannecy.fr/wp-content/uploads/2019/01/6305.04-RN014d.pdf>

Pour chaque scénario sont estimés les coûts de construction, les coûts de matériels, les coûts d'exploitation ainsi que les différentes contraintes qui peuvent exister.

Dans sa conclusion, le document indique :

« *L'analyse réalisée ici permet de tirer les enseignements principaux suivants :*

- *Aucune des solutions TC seul envisagées ne permettrait de résoudre les congestions de circulation automobile prévisibles à l'horizon 20301,*
- *Les fréquentations TC les plus optimistes, raisonnablement envisageables à l'horizon 2030, ne sont pas suffisantes pour justifier du surcoût par voyageur transporté des solutions tramway et tram-Train par rapport à une solution BHNS.*
- *Au final, la présente analyse confirme donc la pertinence de la solution globale BHNS + tunnel du projet LOLA »*

Certains commentateurs ont déploré la parution tardive de ce document, qui n'a pas permis de débattre des critères et hypothèses retenus dans chacun des 2 comparatifs.

Le maire de Lathuile estime regrettable que l'étude comparative développée par BG ne prenne pas en compte la proposition du conseil municipal de Lathuile, même si cette dernière se rapproche fortement de la solution BHNS guidé proposée par Le Grenelle. Il relève que les estimations de circulation et fréquentation du BHNS dans la proposition de Lathuile ne sont pas prises en compte dans l'étude BG et qu'un certain nombre d'hypothèse de cette étude sont discutables et méritent donc une étude contradictoire plus poussée.

Il conclut néanmoins que cette étude comparative a le mérite d'exister et de constituer une bonne base de travail. Pour autant, il estime biaisée la conclusion affirmant que la solution LOLA est la meilleure.

L'avis de l'experte désignée par la CNDP: un regard critique pour aller plus loin

En commentaire sur les points de débat soulevés dans les 2 études comparatives, Madame Jarrige pointe quelques éléments qui méritent d'être développés : (voir son analyse détaillée en annexe 1)

- L'augmentation du trafic sur la rive ouest ouvre une zone de pertinence pour un transport collectif performant.
- Le dossier de concertation LOLA part sur un BHNS dont la performance est limitée (site propre partiel et temps de parcours supérieur à la voiture) et un niveau de confort (transport debout) qui pourrait paraître décalé par rapport aux enjeux de report modal du corridor. Elle estime optimiste la cible de 6000

voyages/jour visée par le projet.

- **A supposer que des études détaillées ne fassent pas apparaître de difficulté majeure à faire coexister voie ferrée et piste cyclable, le projet de tram-train pourrait être économiquement sensé (le coût par voyageur serait compétitif) et les bénéfiques environnementaux importants.**
- Du côté des perspectives commerciales : La capacité d'une desserte en transport collectif rapide, confortable, accessible et fiable à attirer un volume de trafic de plus de 10 000 voyageurs par jour dépend d'une évolution des comportements des résidents qui ne paraît pas inatteignable ; la stabilisation de l'infrastructure routière y aiderait.
- Le potentiel touristique de la ligne est une piste importante de recettes complémentaires.
- Du côté de l'investissement, le comparatif proposé par les maîtres d'ouvrage paraît surestimer les coûts. Le tunnel de la Puya est potentiellement réutilisable par un tramway à moindre coût que par un bus (normes de sécurité différentes). Le tunnel de Duingt semble pouvoir accueillir le tram ; un itinéraire de contournement serait proposé aux cyclistes.

Et elle conclut : ces points et d'autres mériteraient d'être expertisés dans le cadre d'une étude détaillée.

AVIS DU GARANT SUR LE DEROULE DE LA CONCERTATION

Des aspects perfectibles

- Il est manifeste que cette concertation a été conçue d'avantage comme un dispositif d'information descendante et de « pédagogie » sur un projet a priori validé avant le démarrage de la concertation que comme un véritable dispositif de concertation amont, qui suppose d'accepter de débattre de l'opportunité du projet. En témoignent notamment les éditos, l'utilisation du futur de l'indicatif lors des réunions publiques pour parler du projet, les affirmations promotionnelles parfois réductrices dans la plaquette et les divers supports de présentation du projet. Ces points ont d'ailleurs été relevés par divers contributeurs, qui se demandaient quel était le sens de cette concertation si tout était décidé, à l'exception des variantes pour la NVU.
- La question de l'opportunité du projet, portée sans relâche par le collectif Grenelle, mais aussi par divers contributeurs individuels et la demande d'avoir une réelle présentation d'alternatives s'est invitée avec insistance dès le début de la concertation. Cette exigence n'a pas faibli, non plus que le souhait manifesté par les participants d'avoir des informations fiables pour débattre en toute connaissance de cause de tous les impacts du projet.
- A cet égard, les publications tardives, d'abord de l'étude TTK, puis de l'analyse comparative en fin de concertation entre le projet et les alternatives, témoignent du malaise des porteurs du projet à admettre un débat d'opportunité
- Sur la forme également on relève des défauts qui ont été signalés :
 - la scénographie des réunions, avec une estrade haute, qui de facto constitue une coupure entre les décideurs et les participants : un dispositif intimidant, voire condescendant
 - l'articulation entre les 2 concertations mal gérée dans les réunions publiques et sur les différents supports a brouillé la lisibilité de cette double concertation, pourtant pertinente
 - des documents mis en ligne trop tardivement : verbatims et contributions sur le forum, ce qui a pu générer de la défiance

Mais une concertation très vivante

- L'affluence exceptionnelle lors de toutes les réunions publiques et le succès du forum témoignent du fort intérêt du public pour la thématique des mobilités et des impacts du projet sur la vie quotidienne. Cette mobilisation tient aussi aux moyens de communication mis en place : la diffusion de la plaquette en boîte aux lettres a certainement été un très bon vecteur de mobilisation, ainsi que l'exposition itinérante
- Le forum de discussion, véritable outil de débat, entre les internautes et la maîtrise d'ouvrage, mais aussi entre les contributeurs a été un réel succès. Par son fonctionnement même, il a contribué à rendre le débat plus horizontal. Son interaction avec la FAQ a permis de nourrir et d'enrichir le débat.
- La multiplication des outils et des formats de débat a su s'adapter à des publics très divers : il est ainsi intéressant de noter le fort engouement pour les registres papier en mairies, très complémentaires de la dématérialisation.
- La tenue d'ateliers thématiques avec la mobilisation d'experts et de bureaux d'études qui ont permis des échanges apaisés et de qualité a incontestablement enrichi le débat
- Enfin la double concertation, même si elle n'était pas toujours bien présentée, a permis la mise en perspective des questions de mobilité à l'échelle du territoire. C'était manifestement la bonne échelle de débat et c'est dans ce cadre que la désignation d'une experte par la CNDP a pu avoir lieu.

Un dispositif qui a su évoluer pour s'adapter aux demandes du public

- Peu familière de ce dispositif de concertation sous l'égide d'un garant de la CNDP, la co-maîtrise d'ouvrage a néanmoins accepté d'adhérer à la charte de la participation du public, ce qui a permis de demander des évolutions pour respecter le principe de transparence de l'information (ainsi la mise en ligne de l'étude TTK ou encore la publication du comparatif sur les alternatives, bien que tardives, sont des avancées qui ont été saluées).
- Dans le même état d'esprit, il faut relever l'acceptation de la présentation d'alternatives et d'analyses critiques par le Grenelle en début de chaque réunion publique, dispositif qui a permis d'éclairer le débat
- Enfin, la prolongation de la durée de la concertation et de la tenue d'une réunion supplémentaire à la demande du collectif Barral Ensemble, relayée par la garante, a été de nature à apaiser les tensions et de conclure sereinement cette concertation.
- Il faut d'ailleurs saluer l'implication des élus et des services dans un dispositif de concertation inusité sur le territoire, et qui a été pour certains hautement chronophage.

En tant que garante, je considère donc que cette concertation, qui a remporté un vif succès, a rempli ses objectifs en permettant non seulement d'informer le public, mais aussi de débattre de tous les aspects du projet, y compris son opportunité, et d'ouvrir la question des alternatives. En enrichissant considérablement les attentes initiales à l'égard de la concertation, ce dispositif a permis d'éclairer les maîtres d'ouvrages sur l'acceptabilité du projet, qui est incontestablement faible. En effet, quand bien même la concertation, qui repose sur la participation volontaire, ne prétend pas à la représentativité du public qui s'exprime, il y a ici un effet de masse critique qui mérite d'être pris en considération, a fortiori si l'on considère l'hétérogénéité des territoires concernés.

Il appartient maintenant aux assemblées des deux collectivités territoriales d'articuler leur(s) prise(s) de décision(s) avec les enseignements de cette concertation remarquablement productive.

RECOMMANDATIONS AUX MAITRES D'OUVRAGE

Des propositions alternatives qui méritent une exploration approfondie

On l'a vu, l'une des alternatives émergées de la concertation, la solution tram entre Annecy et Faverges, voire tram-train jusqu'à Albertville, a été régulièrement plébiscitée et s'est invitée y compris sur le territoire voisin de la Savoie. L'annonce faite le 8 février dernier par le Grand Annecy d'étudier la faisabilité du tramway à l'échelle du bassin annécien dans le cadre de son PDU, a suscité un certain enthousiasme, mais aussi peut-être de faux espoirs. Cette étude concernera-t-elle la totalité du territoire de l'agglomération, donc potentiellement la rive ouest du lac, ou son centre urbain dense ?

Cette question mérite d'être clarifiée. Dans l'hypothèse d'une étude du Grand Annecy centrée sur le cœur d'agglomération, se poserait alors la question du périmètre d'étude de l'alternative tram-train. Les élus du Département ont à juste titre fait remarquer que les infrastructures ferroviaires ne font pas partie de leur domaine de compétence. Il s'agirait alors de se tourner vers la région Auvergne-Rhône Alpes, démarche d'autant plus pertinente que le territoire de ce projet alternatif concerne 2 départements de cette même région.

Ainsi que l'a relevé l'experte désignée par la CNDP, Mme Jarrige, au delà de la querelle de chiffres sur les coûts d'infrastructure, la question de la faisabilité technique mérite avant tout d'être explorée, et plus précisément la capacité de l'emprise à accepter ou non la mitoyenneté d'une voie ferrée et de la piste cyclable.

La question du phasage

Un autre des enseignements de cette concertation concerne la perception des échelles de temps. Nombre de contributeurs se sont interrogés à la fois sur le sens d'un projet qui leur paraissait peu en phase avec l'époque et sur son articulation « 3 en 1 » qui ne semblait pas évidente. Alors que ce projet semble vouloir résoudre un problème existant, son horizon de mise en service, 2030 dans le meilleur des cas, en repousse les effets à moyen voire long terme. Ainsi, la question du phasage a été récurrente. Il conviendrait donc d'examiner les propositions de réalisation du BHNS en priorité, portés notamment par les conseils municipaux de Lathuille et de saint-Jorioz avec des variantes différentes.

On peut aussi noter que de nombreuses propositions d'amélioration de la situation à court ou moyen terme pourraient utilement être étudiées : création d'un lycée sur la rive ouest, facilitation du covoiturage et des modes doux, développement du télétravail et décalage des horaires de travail, limitation voire interdiction du trafic de poids lourds, etc... Certaines de ces propositions font d'ailleurs partie des axes de travail du PDU.

Recommandations aux maîtres d'ouvrage dans l'hypothèse d'une poursuite du projet

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, ma recommandation serait de trois ordres :

- Tout d'abord, ainsi que l'a relevé l'experte Madame Jarrige, il s'agirait avant tout de clarifier et compléter les prévisions de trafic, en effectuant une analyse des pointes saisonnières, qui manquent au dossier, ainsi que des effets d'aménagement et d'induction.
- Par ailleurs, on a vu l'aspect crucial des impacts du projet sur le secteur Seynod/Barral. Ainsi que le relève Madame Jarrige, la question de l'aménagement de la RD 1201, qui n'a pas été traitée dans le dossier est un préalable indispensable, ce qui suppose d'en intégrer le périmètre et les coûts au projet.

- Enfin, si cette hypothèse de poursuite du projet devait être retenue, je recommande aux maître d'ouvrages de poursuivre une démarche de concertation sous l'égide d'un garant de la CNDP jusqu'à l'enquête publique, selon les dispositions de l'article L121-16-2 du code de l'environnement, pour tenir compte tant de l'absence de consensus autour du projet que de la volonté marquée des acteurs et des citoyens d'être associés au processus de prises de décisions sur leur territoire.

CONCERTATION « LIAISONS OUEST DU LAC D'ANNECY » LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 : rapport d'expertise de Madame Jarrige, experte désignée par la CNDP et synthèse de l'expertise**
- **ANNEXE 2 : l'intégralité des contributions**
- **ANNEXE 3 : extraits des contributions : les positions exprimées par les acteurs**



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr