Grand Annecy
AGGLOMÉRATION

Cahier d'acteur

TRAM 2 SAVOIES

Concertation garantie par
LA CNDP

TRAM 2 SAVOIES

Contact :

Danièle DERAIL

124 rte de la Gottetaz

74210 Faverges-Seythenex

Tél : 06 02 63 08 18

tram2savoies@orange.fr

www.tram2savoies.com

Tram 2 Savoies est une association qui a pour objectif de promouvoir un transport en commun attractif entre Annecy et Albertville afin de réduire les embouteillages et la pollution.

L'association a été créée fin 2023, rassemblant les militants de la concertation LOLA, en 2018, laquelle prévoyait un tunnel sous le Semnoz, fortement rejeté au profit d'un projet de tram qui a été **plébiscité**, ainsi que l'a souligné la garante de la CNDP dans ses conclusions.

Ce projet de **tram en rive ouest**, défendu dans sa campagne électorale par M. ASTORG, actuel Maire d'Annecy, très attendu par la population et retenu lors d'un premier vote du Grand Annecy, en 2021 puis rejeté en 2022 à la faveur d'un projet plus global de « Réseau à Haut Niveau de Service » sur le Bassin Annécien, a de nouveau suscité la mobilisation de nombreux citoyens, d'où la création de cette association.

En quelques mois d'existence, Tram 2 Savoies a rassemblé de nombreuses personnes entre Albertville, Annecy et même au-delà, pour ce projet d'avenir qui apparaît à la population comme **« *une évidence* ».**

L'association « *Tram 2 Savoies* » fait partie du « *Grenelle des transports et de la qualité de l'air du Bassin Annécien* », et travaille en lien avec le territoire voisin « *Arlysère* ».

Ce cahier d'acteur s'inscrit **en complément des autres cahiers d'acteur** déposés sur ce site par les associations du Grenelle.

Nous nous croyons préservés dans nos paysages verdoyants et pourtant la Haute-Savoie est un département particulièrement touché par le changement climatique. Nos glaciers, qui stockent d'importantes ressources en eau ne se reconstitueront pas et, si nous continuons sur notre lancée, la plupart d'entre eux auront disparu à la fin du siècle.

D'autre part, la fonte du permafrost menace nos montagnes elles-mêmes, avec des risques de dégâts majeurs et **un coût matériel et humain considérable**.

Il nous faut donc de toute urgence changer nos modes de vie et, tout particulièrement, nos habitudes en matière de transport, principal vecteur de GES, source de nombreux problèmes de santé, et délaisser nos *chères* voitures individuelles le plus souvent possible au profit d'un transport en commun. **Encore faut-il que celui-ci soit suffisamment attractif pour espérer obtenir un report modal significatif.**

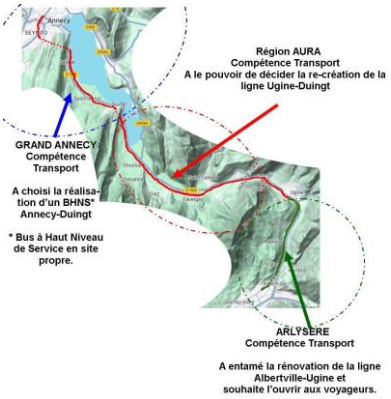
POURQUOI UNE TELLE MOBILISATION EN FAVEUR D'UNE LIAISON ANNECY-ALBERTVILLE ?

Le projet actuel du Grand Annecy, contraint à ses limites administratives, ne peut prétendre résoudre le problème récurrent des embouteillages le long du lac d'Annecy : **la circulation ne se limite pas à Duingt, la pollution non plus**.

Par ailleurs, et contrairement à ce qui a été largement affirmé par le Maître d'Ouvrage lors des réunions de concertation, les déplacements ne se font pas uniquement en direction d'Annecy. **Les habitants et travailleurs du Grand Annecy utilisent régulièrement, eux aussi, la RD1508, souvent même au quotidien, pour se rendre à Faverges, Ugine, voire Albertville.**
Pour prétendre apporter une solution efficace et pérenne, il convient donc d'appréhender la question des déplacements dans son ensemble, en **concertation avec les territoires voisins**.

Or, si les communautés d'agglomération « Grand Annecy » et « Arlysère » sont toutes deux dotées de la « Compétence Mobilités », ce n'est pas le cas de la CCSLA, Communauté de Communes des Sources du Lac d'Annecy qui dépend de la Région AURA en la matière.

Située entre les communautés d'agglomération « Grand Annecy » et « Arlysère », la CCSLA, est étroitement liée à celles-ci, pour **des déplacements dans un sens comme dans l'autre.**



On ne peut donc que se réjouir que M.AGUILERA, Vice-président AURA aux Mobilités, ait accepté de constituer un « Comité de Pilotage » afin d'étudier la question dans son ensemble et le Grand Annecy ne saurait raisonnablement entreprendre en *solo* des travaux d'envergure dans un tel contexte.

A noter que le Parc des Bauges inscrit également dans sa Charte 2023/2030 l'étude d'un *« TCSPI Annecy-Albertville,* axe routier le plus fréquenté du Parc ».

CHOIX D'UN TCSPI : BHNS ou TRAM ?

Actuellement, la RD 1508 est desservie par la ligne de bus Y51 *« La Région vous transporte ».* Force est de constater que ce transport en commun n'est pas suffisamment attractif pour absorber les déplacements, essentiellement effectués en véhicules individuels.

Pour espérer un véritable report modal, il convient donc d'offrir une réelle alternative à l'offre actuelle : **un transport moderne avec un cadencement suffisamment élevé pour limiter les contraintes horaires.**

Si le projet de BHNS semble aller dans ce sens, il n'a pourtant pas la faveur des usagers, qui s'inscrivent largement en faveur d'un tram : rapide, confortable et silencieux, le tram a fait ses preuves dans de nombreuses villes de France, avec **un report modal 2 à 3 fois plus élevé** pour celui-ci que pour un BHNS.
Rien d'étonnant : le tram permet aux usagers de lire ou même de travailler, ce qui est particulièrement avantageux sur une trajectoire telle que Annecy-Duingt qui, à elle seule, est déjà la plus longue des « 5 branches » du projet Haute Mobilité du Grand Annecy, sans compter son éventuelle prolongation, très attendue. Le tram offre de surcroît un accès facilité aux personnes en situation de handicap avec ou sans fauteuil roulant, à nos aînés, aux poussettes et aux vélos.

Le Grand Annecy a pourtant écarté cette possibilité de tram, arguant que celui-ci serait surdimensionné par rapport à la population. On note que seule la population située dans la limite de 2 km de part et d'autre de la voie est prise en compte dans le calcul des usagers potentiels; cependant, il convient de tenir compte de la configuration très particulière de la rive ouest, desservie par la seule RD 1508 : **tous les habitants, même situés considérablement en amont, sont contraints d'employer cette voie unique**, ainsi que les **innombrables campeurs** du bord du lac, tout au long de l'été.
Quant à l'argument selon lequel le coût du tram serait trop élevé, il convient de se reporter au développement de la question par nos associations partenaires : moindre coût en utilisant l'emprise de l'ancienne voie ferrée, durabilité du matériel, et, élément non négligeable, possibilité d'ajouter une rame en heure de pointe, avec un seul conducteur, réduisant ainsi considérablement le coût d'exploitation. De plus, la notion de VK (voyageur-kilomètre) doit être largement prise en compte sur cette **ligne longue distance**.

Enfin, un élément nouveau est apparu : **la réhabilitation de la voie ferrée Ugine-Albertville** afin de maintenir sur rail le fret de l'entreprise UGITECH, évitant ainsi de lourds transports routiers, source de grande pollution. Arlysère souhaite vivement pouvoir ouvrir cette ligne aux voyageurs, en la prolongeant en direction de Faverges / Doussard / Annecy, créant ainsi **une ligne de TCSPI sans rupture de charge**, un atout majeur pour les usagers.
Les voyageurs seraient particulièrement nombreux sur cette partie de la trajectoire, avec les employés des entreprises STAUBLI à Faverges (1800 employés), UGITECH, FRAMATOME et TIMET à Ugine (env. 1600 employés) outre tous les *jeunes* de ce secteur, contraints d'aller étudier soit à Annecy soit à Albertville, Faverges étant dépourvu de lycée d'enseignement général, ceci pour au moins les 15 années à venir.

> Nous avons été invités à la journée « Développement durable » à UGITECH et ce projet de liaison tram Annecy-Albertville a été très apprécié. **Ici comme ailleurs, il a été accueilli comme *« une évidence ».***

A l'inverse, le projet de BHNS développé par le Grand Annecy ne permet pas d'envisager une telle qualité de transport en site propre sur tout le parcours et ne suscite guère d'enthousiasme.
Outre le délicat passage du tunnel de la Puya, qui n'est pas adapté à ce type de transport et nécessite de réduire le cadencement « Haute Mobilité » de moitié (tout en augmentant considérablement le coût d'aménagement de celui-ci), la traversée de Sevrier ne permet pas d'insérer deux voies de bus sur de nombreux tronçons, réduisant le site propre du bus à une seule voie et compromettant encore le cadencement annoncé, tant la gestion de la circulation des bus en alternat apparaît illusoire et source de nombreux retards.

Mais c'est au-delà de Duingt que le BHNS devient encore plus improbable : la traversée de Duingt, comme celle de Bredannaz, en sortie sud, ne permettent en aucun cas de maintenir un bus en-dehors du flux de la circulation, pourtant intense en ce point.
Enfin, l'aménagement d'un réel site propre intégral sur 2 voies, soit **4 voies de circulation**, là où cela demeure possible, ouvre la perspective peu attrayante d'un bord de lac défiguré par l'emprise du bitume, outre l'imperméabilisation des sols sur des surfaces conséquentes.

Tout cela au prix de nombreuses expropriations et de lourds travaux entraînant d'importantes perturbations du trafic, pour un coût tellement élevé qu'il compromet durablement, si ce n'est définitivement, la possibilité de revenir vers une solution plus vertueuse, **le tram, pour un TCSPI sans rupture de charge**. Demain, il sera trop tard pour mesurer l'étendue de l'erreur !
Nous ne pouvons pas laisser ce projet de BHNS hypothéquer l'avenir.

LA QUESTION DE LA VOIE VERTE

Face à un tel enjeu, les détracteurs du tram voudraient opposer la *sanctuarisation* de la voie verte ! Là encore, nos associations partenaires démontrent que la cohabitation du tram est tout à fait compatible avec celle-ci : suffisamment d'emprise au sol et sécurité assurée par le guidage du tram sur rail. Cependant, le SILA entreprend d'ores et déjà des travaux d'élargissement de la voie, arguant une circulation importante en période touristique. Curieux raisonnement, qui voudrait tenir compte de l'augmentation ponctuelle de la population sur la piste cyclable alors que, par ailleurs, on voudrait nous opposer le surdimensionnement du tram **sans tenir compte de ce même surplus régulier** de possibles voyageurs en tram.

Loin d'être incompatible avec piétons et cyclistes, **la proximité du tram pourrait tout au contraire être un atout** pour ceux-ci en cas de fatigue ou de pluie et pourrait même être une véritable **solution à l'engorgement de la piste cyclable à la hauteur de la Puya** : bon nombre de cyclistes pourraient embarquer leur vélo à bord pour se rendre au-delà du parcours habituel et découvrir de nouveaux horizons…

Enfin, s'il s'avère que le doublement de la piste cyclable est vraiment nécessaire, il serait toujours possible, voire préférable, de l'insérer en bordure de la RD1508 en lieu et place d'un BHNS, pour une emprise au sol bien moindre, tout en permettant de **séparer les flux de cyclistes en recherche de vitesse de ceux qui empruntent la voie verte à des fins plus familiales**.

CONCLUSION : PENSONS A L'AVENIR

Il apparaît que seul un projet global de tram d'Annecy à Albertville peut répondre à l'attente de la population et, ainsi, contribuer fortement à l'objectif de **réduction de 55% des émissions nettes de GES** (gaz à effet de serre).
Un tel projet d'**aménagement du territoire** bénéficierait au plus grand nombre, étudiants, travailleurs et touristes tout en conservant la voie verte et pourrait même permettre à la Région de supprimer l'actuelle ligne Y51, pour un double gain, économique et écologique, faisant place à un **TCSPI unique, performant et attractif.**

Enfin, parions que l'aménagement de la voie verte avec **un tram dominant le lac** deviendrait très vite **une image de marque et participerait au rayonnement de nos deux départements réunis**, à l'instar de certaines lignes mythiques de nos voisins suisses accueillant une multitude de touristes !

Il est temps de dépasser les clivages politiques et de développer ensemble ce projet d'avenir, pour le bénéfice de tous.

Grand Annecy
AGGLOMÉRATION

Réseau Haute Mobilité

Votre qualité de vie
en ligne de compte

jeparticipe.grandannecy.fr