



LAC ET REFLETS

Revue de l'environnement et du patrimoine du bassin annécien

L'éditorial

Chers amis,

Peu de nouvelles pour cette fin d'année 2014 : une bonne tout de même, à savoir que le maire de Talloires a annulé un permis de construire que nous avions attaqué car il aurait défiguré le Prieuré d'Angon. Autre nouvelle, mais très mauvaise celle-là, le Conseil d'État vient de nous débouter dans le recours que nous avons déposé en compagnie de l'association Annecy Patrimoine pour demander l'annulation des permis de construire sur le site de l'ancien hôpital d'Annecy. Avec ce jugement dont vous aurez les détails dans ce numéro, les possibilités de recours juridiques étant épuisées, le projet urbanistique et architectural de l'architecte Portzamparc pourra donc voir donc le jour.

La vingtaine d'immeubles prévus, par leurs volumes, leur disposition et les matériaux choisis, en particulier pour les toitures, va impacter d'une façon irrémédiable le paysage proche du lac à moins qu'une prise de conscience de dernière minute illumine les responsables et les fasse changer d'avis. On peut rêver... C'est un coup dur pour nous, mais bien pire pour l'environnement de la ville et du lac.

L'insuffisance manifeste de culture des responsables de l'urbanisme de la ville se confirme en ignorant le site exceptionnel et la proximité des bâtiments anciens, inscrits ou classés, ainsi que le cahier des charges notoirement insuffisant notifié par l'architecte des bâtiments de France de l'époque, fourni à un confrère architecte plus enclin à se starifier qu'à remettre en cause ses créations, fussent-elles inadaptées, ajouté à un promoteur qui brille moins par sa connaissance...

Suite de l'édito page suivante...



ANNECY Le pont des amours est devenu le pont des soupirs...

AU SOMMAIRE

pages

LES PRIX ALAE 2014 1

À PROPOS DES PONTONS ... 2-3

ALBIGNY, TRESUM, ET
CONFLUENCES... 4-6

CONGESTION SUR LES RIVES
DE NOTRE LAC : VOULONS-NOUS
UNE HYPER CONGESTION OU
UNE DÉCONGESTION? 6-9

LE MOT DE PATOUÉ 10

LES PENSÉES DU JOUR 10

PRIX ALAE 2014

Béton

Co-élus (J-L Rigaut
et B. Accoyer)

Argent

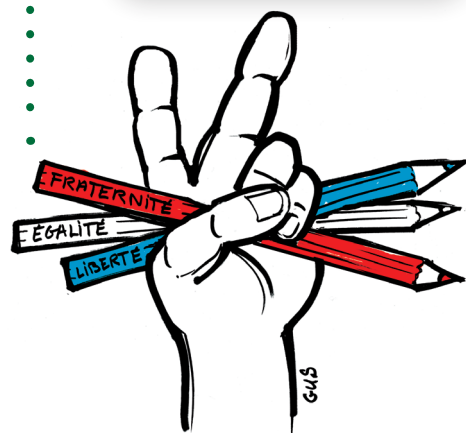
Agences immobilières,
spéculateurs et profi-
teurs qui défigurent et
blasphèment le paysage

Espoir

Pour le projet d'un
Grenelle des transports
et de la mobilité

Spécial

Aux sympathisants !



de l'organisation de l'espace ou le respect du patrimoine bâti que par son souci des affaires... Nous avons à faire à une forte partie.

Pas question de se laisser aller au découragement pour autant, le Centre de congrès dont la construction est envisagée sur la presqu'île d'Albigny fait partie de ce même type de problème contre lequel nous sommes engagés avec les autres associations du collectif, et pour lequel nous avons obtenu un premier jugement favorable. Le Tribunal Administratif a en effet, annulé partiellement le PLU d'Annecy-le-Vieux qui permettait l'urbanisation de la zone.

Il est frappant de constater dans toutes les affaires que nous sommes amenés à traiter, qu'il n'y a jamais au grand jamais de possibilité de véritable dialogue avec les élus. Nous sommes loin de la démocratie participative pourtant de plus en plus invoquée par les élus.

Au lieu d'être contraints de faire appel systématiquement aux tribunaux ne serait-il plus judicieux, avant toute action contentieuse, de pouvoir rencontrer les décideurs et voir ensemble si l'on peut trouver des solutions plus satisfaisantes, mais hélas cela appartient aussi au rêve puisque ces derniers montrent clairement qu'étant seuls détenteurs de la vérité, ils l'imposent et qu'il n'est pas question d'en débattre au fond, nos observations dans les enquêtes publiques n'étant, par exemple, jamais prises en compte.

Plus que jamais le lac et son environnement ont besoin d'être protégés de ceux qui, peu à peu, détruisent ce qui fait la richesse de ce site exceptionnel.

Pour continuer à mener nos actions pour la sauvegarde de ce qui est notre bien commun, votre soutien est plus que jamais indispensable, merci à ceux qui sont à jour de leur cotisation quant aux autres merci d'avance de régulariser leur adhésion.

Bien amicalement

Alain Moysan - Président d'ALAE

À propos des pontons du lac

En 2010 la Préfecture avait envisagé de réduire le nombre des pontons installés sur le Lac en vertu d'une AOT (autorisation d'occupation temporaire).

Ceci avait fait l'objet d'une campagne de protestation, qui avait, de façon étonnamment rapide, abouti à l'ajournement du projet. Les arguments avancés (maintien d'un patrimoine historique notamment) n'étaient certes pas forcément infondés, mais, hors quelques cas particuliers, masquaient mal la défense d'intérêts personnels.

ALAE n'a pas d'a priori contre les pontons, sauf dans les secteurs où leur nombre excessif empêche le développement des roselières.

Nous sommes, par contre, opposés à leur privatisation et l'interdiction de leur accès au moyen de barrières (sauf cas particuliers tels la location de barques ou pédalos), rappelons, à toutes fins



Il est interdit d'interdire l'accès aux pontons, pourtant, certains persistent en toute illégalité et impunité, pour combien de temps ?

utiles, qu'en application de la servitude de marchepied (article L2131-2 du code général de la propriété des personnes publiques), ils sont tous accessibles au public.

Nous souhaitons, à l'avenir, que les principes suivants soient respectés pour l'attribution ou



Certains volatiles apprécient particulièrement les pontons et leurs restes, en toute liberté ! Ainsi, un ponton dans la roselière se trouverait être un lieu très fréquenté par les oiseaux du lac, et un facteur de biodiversité pour la roselière (perchoir, pêche, lieu de parade)...

la reconduction d'autorisations :

- limitation du nombre de pontons dans les secteurs de roselières et leur remplacement pas des équipements appropriés permettant leur développement, à étudier au cas par cas et en concertation,
- non reconduction des autorisations en cas de mauvais entretien,
- interdiction de pose de barrières empêchant l'accès du public (sauf cas particuliers cités ci-dessus).

Sur ce dernier point nous avons reçu, par lettre du préfet en date du 3 décembre 2013, la réponse suivante « la notion de « ponton privé » est effectivement abusive. J'ai décidé de demander aux titulaires d'AOT de supprimer tout écriteau ou dispositif destiné

à entraver le passage et l'accès au ponton ».

Ceci est une bonne nouvelle pour tous, à condition d'être mise en œuvre.

Martin pêcheur



Albigny, Tresum, et confluences...

Le 22 Mai 2014, le Tribunal administratif de Grenoble annulait partiellement le PLU d'Annecy-le-Vieux pour non-respect de la Loi littoral et d'espaces boisés, donnant ainsi raison à la Frapna, ALAE, Amis de la Terre, Pax Christi et d'autres associations locales mobilisées pour la protection de la **presqu'île d'Albigny** où est projetée, en bordure du Lac, la construction d'un monumental **Centre des Congrès**, initialement prévu à Annecy par la municipalité de Bernard Bosson sur les terrains Balleydier jouxtant l'ancien hôpital. Malgré de nombreuses manifestations d'habitants opposés au projet tel qu'imposé, 16 000 signataires de pétitions, une escalade des coûts avérée, mais cachée (annoncés pour 47 millions d'euros HT, plus proches de 80), l'inquiétude des contribuables sur les frais de fonctionnement futurs, le projet du norvégien **Snøhetta** «un fragment de paysage ouvert sur le Lac» avec ses 7 500m² d'emprise au sol et ses 10 000m² d'espace modulable se poursuit avec les campagnes de sondages qu'impose ce lieu humide pour ancrer un équipement structurant. 70% des terrains des particuliers auraient été acquis avant expropriations. Le 20 octobre dernier, le maire d'Annecy s'est autorisé à censurer la démarche d'information des associations en décrochant une affiche sur le stand d'ALAE lors de la journée «**Lac en partage**»! Exemple d'ouverture à la liberté d'expression du président de la C2A, alors même que l'ancien maire s'étonne de l'absurdité de la localisation d'un ouvrage réservé aux congressistes et, donc, interdit à la population. Régression et retour au XIX^e siècle quand le Lac était ignoré. Un recours contre le **SCoT** serait engagé pour procédure de concertation considérée comme irrégulière et analyse insuffisante de l'impact sur l'environnement.

Le 27 novembre 2014, le Conseil d'état rejetait les recours des associations Annecy Patrimoine et ALAE, qui, pourtant, avaient été entendues partiellement par le rapporteur public dans leur opposition au projet de réaménagement des

60 000m² du site emblématique des **Trésums** en **entrée d'Annecy rive ouest**, à la place de l'ancien hôpital, à proximité du Lac et vu du Lac, jouxtant la vieille ville, riche de bâtiments classés et inscrits. Malgré «le parti architectural résolument contemporain», «un paysage urbain sur un site sensible proche du Lac» et des dissonances politiques, y compris au sein de la famille de la majorité municipale, le projet imaginé - ou, pour certains, recyclé? - par l'atelier **Christian de Portzamparc, prix Pritzker 1994**, va investir les lieux de façon irréversible. Les constructions (dotées de casquettes agressives en forme de toiture de gares de téléphérique des années 1950) ne sont-elles pas suffisamment «de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, aux perspectives monumentales, ainsi qu'aux éléments de patrimoine»? On regrettera longtemps que le temps de la déconstruction n'ait pas été mis à profit par la ville pour une vraie concertation et une meilleure écoute. Quant à l'extension de l'Hôpital de la Croix-Rousse à Lyon, signée du même atelier, livrée en août 2010, elle n'aurait pas été inaugurée devant les problèmes rencontrés.

Le 19 décembre 2014, était en revanche inauguré sous tension, en entrée sud de la métropole de Lyon, entre Rhône et Saône, le Musée des **Confluences** après un chantier de 14 ans. Lancé en 2001, le projet a été porté par le département. Dossier mal ficelé, naufrage financier d'une opération biaisée dès l'origine: pour un contrat de maîtrise d'œuvre de 400 millions de francs (61 millions d'euros), la note s'élève 12 années plus tard, à 255,4 millions d'euros hors taxes officiellement, et à 328,5 millions (x 5) si l'on additionne les lignes de compte du **Conseil Général** qui a porté le projet. Son président voulait un geste architectural fort pour se démarquer, tous étant éblouis par le **Guggenheim de Bilbao**, œuvre de **Franck Gehry, prix Pritzker 1989**. Le choix du cabinet autrichien **Coop Himmelb(l)au** conduira in fine, à un bâtiment

difficile à construire du fait de la proximité de l'eau et de la lourdeur de la conception, mastodonte de 180 m de long, 90 m de large, 45 m de haut, 21 500 m² de surface utile dont l'architecture déstructurée, inutilement compliquée, agressive et déjà datée, contribue à lui donner dans la presse son titre de musée des erreurs. Les frais de fonctionnement annuels non couverts par les recettes attendues coûteront 16 millions d'euros aux contribuables. La particularité du site exceptionnel n'a pas été prise en compte, la concertation avec les personnes compétentes intéressées a fait défaut, et le suivi du projet a été significativement défaillant au grand dam des contribuables. Le «nuage» d'origine, bien plombé aujourd'hui, n'a pas la légèreté des voiles dessinées par **Franck Gehry au Jardin d'acclimatation**, parc célèbre de l'ouest parisien dans le bois de Boulogne, pour la **fondation d'entreprise Louis Vuitton** inaugurée le 20 octobre par le président de la République, la maire de Paris et la ministre de la Culture.

Fin décembre 2014, le **Conseil de l'Europe** distinguait le **Mucem**, en le nommant lauréat du prix du Musée devant une quarantaine de concurrents. Nouvelle star posée au ras de l'eau à l'entrée du vieux port, merveilleusement connecté au fort Saint-Jean du XII^e siècle et à la vieille ville, l'établissement marseillais est fondé «sur un concept original et novateur, situé dans un lieu époustouffant et doté d'une architecture exceptionnelle». Hommage à **Rudy Ricciotti**, méditerranéen adepte du béton armé, familier de la controverse, **grand prix de l'Architecture 2006**. Succès qu'il partage avec le maître d'ouvrage impliqué et compétent; depuis son inauguration en juin 2013, le site a accueilli **2 000 000 de visiteurs**, trois fois plus que les expositions. **Quels liens entre ces événements à part leur concomitance?** Le souhait de laisser une empreinte durable dans la pierre? La volonté d'un geste architectural? Ou la compréhension du lieu, l'inscription dans le site et le respect du patrimoine naturel et historique? Les qualités respectives des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrage ou leurs défaillances? La justesse de

leur vision ou leur capacité d'écoute, leur expertise? Ou, la fiabilité des informations données par les seconds et la véracité de leurs arguments?

La production d'architecture participe, avec l'urbanisme, d'une manière primordiale à l'art de vivre; elle concerne le grand public, la vie des gens, leur qualité de vie.

Elle est sous contraintes multiples, légales, réglementaires, techniques, économiques, sociales et faite pour durer. Dès lors, il n'est pas surprenant que, dès qu'il y a «geste», c'est-à-dire action d'éclat, exploit proclamé ou revendiqué, il y ait lectures critiques, appréciations, louanges ou rejets. Pourquoi faudrait-il systématiquement applaudir à tout rompre les œuvres monumentales qui se donnent à voir dans des lieux emblématiques? Pourquoi ne pas s'intéresser d'abord et plus simplement à leur inscription dans le site, au respect de l'environnement, surtout quand ils sont la richesse commune des générations actuelles et futures? Ne pas opposer la gloire et le sérieux, l'économie et la qualité de vie.

Vous l'aurez compris avec ces exemples, le propos n'est pas celui d'une querelle entre anciens et modernes, entre réactionnaires et novateurs, mais d'un appel à la concertation bien menée des responsables politiques avec les «gens», habitants, contribuables, usagers, électeurs. Pour les projets structurants qui engagent, de façon presque irréversible, l'avenir de tous, il n'y a pas, d'un côté politiques éclairés ou étoiles filantes détenteurs de la vérité révélée, et de l'autre citoyens éteints, ou pas au courant, auxquels la lumière des premiers doit être imposée. Ce débat pluraliste doit être conduit avant la prise de décision. Merci aux associations agréées de chercher à l'ouvrir. Telle est la **contribution d'ALAE à la raison, à la liberté d'expression et d'opinion, à la manifestation de la démocratie**, à l'amélioration durable de la qualité de vie.

Olivier Labasse

Congestion sur les rives de notre lac: voulons-nous une hyper congestion ou une décongestion?

1 - Quels sont les trafics actuels sur les rives du lac?

Avec l'utilisation de la voiture pour plus de 95 % des déplacements motorisés, le trafic à Sévrier dépasse, 22 000 véhicules par jour en moyenne (28 000 en pointe). En heure de pointe, la congestion est atteinte avec 1300 véh./heure et sens prépondérant.

À Saint-Jorioz les trafics précités ne sont réduits que de 14 %. Pour éviter la congestion de l'ouest, nous constatons un report à l'est dont la part atteint ainsi 60 % à Talloires par rapport à Duingt voire 80 % à Veyrier par rapport à Sévrier!

2 - Quels sont les projets du Conseil Général?

Pour la rive ouest, le CG 74 a deux objectifs:

- réduire le trafic sur la RD1508 d'Annecy à Sévrier en le transférant majoritairement par un tunnel de 2,9 km de Sévrier Riant Port à Seynod prolongé par une «voie nouvelle urbaine» de 2,3 km jusqu'au nœud de 6 voies routières!
- améliorer le transport en commun par la réalisation partielle de voies en site propre en bordure de route d'Annecy à Duingt pour le pseudo «Bus à Haut Niveau de Service» (BHNS).

3 - Quelles seraient les conséquences de ces projets sur la qualité de vie en rives du lac?

Le tunnel décongestionnerait effectivement la RD1508 jusqu'à Sévrier mais, en étant raccordé, côté Seynod, à 6 voies routières totalisant de 180 000 véh./jour jusqu'à 230 000 en pointe, il induirait un trafic supplémentaire de l'ordre de 30 % (constat à Lyon avec tunnel de Fourvière + rocade Est, tunnel de la Croix-Rousse + périphérique nord, prévisions A45 + A47 Lyon à Saint-Étienne, lois de Zahavi, Downs & Thomson, etc.).

De plus, compte tenu de la croissance démographique estimée à 20 % d'ici à 2030 (INSEE, SCoT, etc.) et de la fréquentation du bus limitée à 3200 passagers/jour (l'étude de SYSTRA, part d'environ 7 %!), il résulterait des deux projets, notamment à Saint-Jorioz, une **hyper congestion d'environ 45 % en 2030!**

Cette hyper congestion a été prise en considération dès 1998 (note de Mr B. Bosson) avec le projet d'une **nouvelle route de Sévrier à Faverges** (avec tunnel sous le Taillefer) et l'étude de Systra prévoyant la **saturation** du tunnel du Semnoz en 2035!

Le Conseil Général a déclaré vouloir «s'engager dans une démarche d'Excellence Environnementale impliquant la lutte contre le changement climatique, la diminution des risques sanitaires et environnementaux, or, au contraire, avec les conséquences précitées des deux projets en rive ouest, le CG 74 engage, de toute évidence, une **inadmissible démarche de dégradation environnementale** résultant notamment de l'accroissement du CO₂, des polluants et de l'étalement urbain.

Cette dégradation environnementale est en **totale opposition** avec les objectifs:

- du SRCAE R-A (Schéma Régional Climat Air Énergie Rhône-Alpes) exigeant en 2030, pour le CO₂ des transports une réduction de 50 % (- 30 % en 2020),
- du SCoT («réduire l'usage de la voiture par report sur des transports en commun très attractifs»),
- de l'État «pour une France exemplaire», «facteur 4»: - 75 % de gaz à effet de serre en 2050 (lois POPE, Grenelle I), transition énergétique (transport routier 1^{er} émissif et 1^{er} émetteur de CO₂), etc.

4 - Comment réduire la congestion plutôt que l'augmenter?

L'étude commandée par la C2A au bureau TTK afin de définir les orientations du «Schéma

directeur multimodal des transports en bassin annécien en 2030» précise, notamment pour la rive ouest, que le tunnel sous le Semnoz, dans le scénario A, favoriserait la poursuite des déplacements essentiellement en voiture (et donc de l'étalement périurbain) au détriment du prétendu BHNS restant ainsi très marginal.

Le scénario B préconise l'**abandon du tunnel** et un «Transport en Commun en **Site Propre Guidé**» (mot tramway «censuré» par le maître d'ouvrage) côtoyant la «voie verte» jusqu'à Duingt afin d'être suffisamment attractif pour convaincre une part significative des automobilistes.

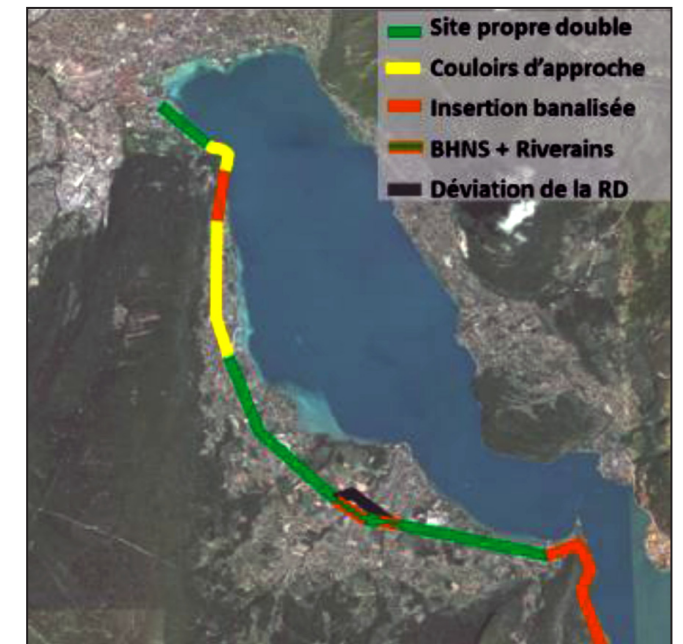
Le scénario C accroît encore l'attractivité du TCSP guidé sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée jusqu'à Faverges.

Si l'on veut obtenir, en 2030, un trafic routier **inférieur de 20 %** par rapport à l'actuel (malgré la croissance démographique), il faut une fréquentation du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) de 700 passagers/heure de pointe et sens max. (part de **35 % soit 5 fois** la part du projet actuel de pseudo «BHNS»).

5 - Pourquoi un tramway plutôt qu'un «BHNS»?

Le tramway présente de nombreux avantages (souvent ignorés par le public voire par les décideurs) grâce à la voie ferrée qui offre):

- le **guidage** seul à pouvoir garantir une emprise minimale permettant son insertion à côté de la voie verte donc **totale** en site propre,
- une voie engazonnée à rails encastrés plutôt qu'une horrible route goudronnée,
- une exploitation peu voire pas perturbée par les intempéries (brouillard, neige, verglas, etc),
- une sécurité très supérieure (automatique) notamment en voie



Pseudo BHNS, puisque sans site propre intégral.

unique, en cas de défaillance du conducteur, etc,

- au tram bien plus performant notamment par:
 - sa vitesse max. (70 voire 100 km/h),
 - son attractivité: confort inégalable (pas de déversements en courbes, pas de secousses ni trépidations, accessibilité aux vélos et fauteuils roulants, etc) et son esthétique «personnalisée»,
 - sa composition variable (rame double...) en fonction de la clientèle (heures de pointe, fêtes, etc,



Le tram de Lyon, transposable pour Annecy-Duingt puis Faverges, sur voie engazonnée avec la piste cyclable en double sens à gauche, côté lac.

- son absence de pollution,
- sa consommation 2 à 3 fois inférieure avec 4 fois moins de CO₂ (rendement, freinage à régénération, etc.),
- son bruit de motorisation nul en station et très réduit en accélération.

6 - Quels sont les faux arguments avancés contre le tramway ?

1- « Les études portées par le département ont conclu à la complémentarité des deux projets (tunnel sous le Semnoz et BHNS) afin de décongestionner la RD 1508 et offrir un mode de transport en commun performant. »

Faux : Dans sa conclusion des études pour le Schéma directeur multimodal des transports, le bureau « TTK » condamne, pour la rive ouest, le tunnel qui conduirait à une hyper congestion au delà de Sévrier et préconise un « transport en commun en site propre guidé » (tramway) côtoyant la voie verte jusqu'à Duingt puis Faverges plutôt que le BHNS pour offrir une alternative crédible à la voiture et donc réduire l'étalement périurbain.

2- « La solution d'un tramway n'a pas été retenue étant donné son coût d'investissement d'environ 20 M d'€/km à comparer à 3 M d'€ pour un BHNS. Le bassin de population captée n'est pas adapté au tramway qui se justifie à partir d'un seuil de population et d'une densité plus élevés. »

Faux : 20 M d'€/km est le coût d'un tramway complet à double voie en centre urbain avec tous les aménagements impliquant la translation des réseaux souterrains, la pose sur dalles flottantes antivibratoires, etc. Le projet de BHNS (partiellement en site propre jusqu'à Duingt) est estimé à 52,6 M d'€ pour 9,6 km de site propre soit 5,5 M€/km hors véhicules, garages, atelier, etc ! Le BHNS tout compris de Nantes a coûté, tout compris, 7,5 M d'€/km (en 2006). Le tramway à voie unique en site propre **périurbain existant** coûte environ 10 M d'€/km tout compris.

Un tram coûte 4 fois plus qu'un bus mais sa capacité est double et sa durée de vie triple donc 1 tram plutôt que 6 bus en 36 ans permet d'économiser près de 1 M d'€ !

En heure de pointe (HP), la fréquentation prépondérante de 700 voyageurs /sens pour délester la RD 1508 en 2030 (§ 4) nécessiterait 8 bus contre 4 trams (donc le parc et les conducteurs en HP seraient doublés) !

Les plus de 278 M d'€ des 2 projets permettent de réaliser le tramway d'Annecy jusqu'à Faverges (28 km) !

La population d'Albertville à Annecy dépassera les 250 000 habitants en 2030. Les déplacements convergent essentiellement vers la route (partiellement en 2 x 2 voies) longeant l'ancienne ligne ferroviaire (**couloir de circulation** imposé par le relief !) avec un trafic homothétique de 50 à 70 % à celui de Sévrier. Compte tenu de la croissance prévisible des déplacements interpoles, de la volonté d'un axe fort de transport en commun (SCoT) permettant de concentrer l'habitat plutôt que son étalement favorisé par la voiture, de l'intensification de la desserte ferroviaire Annecy / Genève (16 trains/jour et sens lors de la mise en service du RER Annemasse / Genève) seul le tramway préconisé par l'étude précitée par TTK offrirait la cohérence et donc l'attractivité nécessaire des transports en commun.

Après avoir été systématiquement condamné par le lobby automobile français, les vertus du tramway ont déjà convaincu 27 villes ! La prise de conscience de son attractivité par rapport au bus a déterminé le choix d'agglomérations moyennes telles que Avignon (conjointement à des BHNS), Valenciennes, Caen, Rouen, Orléans, Besançon, Aubagne, etc. **Autres avantages fondamentaux pour le tram plutôt que le pseudo BHNS :**

- en 2030, la fréquentation prévue sur le pseudo BHNS est de 3 200 voyageurs/jour (dernière étude de Systra) soit une part de 7 % et donc une hyper congestion au-delà de Sévrier, par rapport à l'actuelle, de 45 %

alors que pour décongestionner (sans nouveau trafic induit par le tunnel), il faut une alternative suffisamment attractive pour obtenir une part d'environ 30 % !

- sur la rive ouest, le tramway est le seul procédé permettant une voie en **totale indépendance** du trafic routier garantissant ainsi la fiabilité, la rapidité, les correspondances donc la crédibilité pour obtenir un réel transfert modal de la voiture vers les transports en commun,
- le choix d'un système de transport ne doit pas résulter d'une simple comparaison d'investissement mais d'un bilan global, notamment, les coûts d'exploitation, sur plusieurs décennies et rapporté à son efficacité. Même en se limitant aux investissements, le projet pour une part en « BHNS » de 7 % est encore trop cher par rapport au double pour obtenir une part en tramway nécessaire de 30 % !
- un système de transport n'est pas choisi et dimensionné en fonction du trafic moyen journalier annuel mais des **trafics maximum en heure de pointe** (HP). Ces trafics sont particulièrement dimensionnants sur la rive ouest qui est un **véritable couloir**, entre lac et montagne, de convergence des flux vers les pôles d'attraction d'Annecy, Annemasse, Genève.

7- Quelle évolution nécessaire des transports pour améliorer plutôt que dégrader notre qualité de vie ?

Conformément aux conclusions de l'étude commandée par la C2A pour le « Schéma multimodal des transports du bassin annécien à l'horizon 2030 » ce n'est pas le scénario A impliquant, pour la rive ouest le tunnel du Semnoz et donc une part marginale des transports en commun qui devrait être retenu mais les scénarios B et C préconisés de stabilisation des voiries au profit de la réhabilitation de la ligne ferroviaire pour un « Transport en Commun en Site totalement



Propre **Guidé** ». Le seul site intégralement propre possible est la plateforme de l'ancienne voie ferrée. Seul un tramway peut, par son emprise minimale grâce au guidage ferroviaire, côtoyer la voie verte puis rejoindre directement les quais de la gare d'Annecy via le tunnel de La Puya et la voie encore sauvegardée depuis la rue de la Cité. Avec des tram-trains, il est possible de poursuivre en direction d'Annemasse, Aix les Bains, etc.

Ainsi, avec des temps de parcours compétitifs et fiables, une sécurité et un confort inégalables, une vue panoramique depuis la voie en surplomb vers Bredannaz, le tramway est la seule alternative crédible pour changer le paradigme du « toujours tout en voiture » sur les rives du lac.

Enfin, face à l'hyper congestion et au manque d'attractivité du bus forcément dénoncés en scénario A, il est bon de préciser qu'à 50 km/h un tram occupé à 75 % en heure de pointe évite une **file de plus 4 km** (avec les distances réglementaires de sécurité) **de voitures même électriques !**

Edmond Luca

Le mot de patoué

Dictons de Savoie

Extraits de "Proverbes et dictons de Savoie" de Paul Gichonnet, éditions Rivages (1986).

Kan on tiuè on tavan, i en vin doze
à l'enteraman.

Quand on tue un taon, il en vient douze
à l'enterrement.

Entrè lou Rê é la Sin Francè,
l'koralyon d'la dré.

Entre les Rois et la Saint-François (6 et
29 janvier) c'est le cœur du froid.

Kani fâ bon javié è fèvri, va u bwé
pè te sharfo mor è avri.

Quand il fait bon en janvier, va au bois,
pour te chauffer en mars et avril.

Les citations du jour

*Je vous rappelle que l'extrémisme
pour la défense de la liberté
n'est pas un vice.*

*Et laissez-moi aussi vous rappeler
que la modération dans la poursuite
de la justice n'est pas une vertu.*

*Mon pays est le monde,
et ma religion est de faire le bien.
De toutes les tyrannies qui frappent
l'humanité, la pire est la tyrannie
en matière de religion.*

Thomas Paine, un père fondateur
des États-Unis d'Amérique

Courriel

alae@annecy-environnement.fr

Site Internet

annecy-environnement.fr

LAC ET REFLETS N° 113

Une publication de ALAE

**ASSOCIATION LAC D'ANNECY
ENVIRONNEMENT**

Association déclarée d'utilité publique

Adresse :

ALAE, BP 11, 74320 Sevrier

Siège : Mairie de Sevrier

ISSN > 1292-3672

Illustrations > filipandré, Cabu, Nenny, Gus

Mise en page > *aster, Annecy

Impression > Par nos soins

Tirage papier > 100 exemplaires

Diffusion Internet > Libre

Rejoignez ALAE, ou renouvelez votre adhésion pour 2015 !

Coupon à envoyer au trésorier : P. Caillet - 9 rue François Lévêque - 74000 Annecy

Paiement par chèque à l'ordre de ALAE. Déduction d'impôts (reçu fiscal envoyé début 2015)

Pour recevoir le semestriel "Lac et Reflets" par la poste (en noir et blanc), joindre 2 timbres de 1,10 €.

Adhésion - réadhésion à ALAE + LAC ET REFLETS

Nous vous remercions de votre indispensable soutien !

☐ Individuelle 30€ / ☐ Couple 40€ / ☐ Soutien (don)€ / ☐ Personne morale 50€

Nom Prénom

Adresse Code postal Ville

Courriel Téléphone (facultatif)

Date Signature

