



Cahier d'acteur

Les Amis de la Terre

en Haute-Savoie



Les Amis de la Terre en Haute-Savoie

Contact

**Les Amis de la Terre en Haute-
Savoie**

Maison des Associations

23 Avenue des Harmonies

74960 CRAN GEVRIER

Tél : 06 24 27 45 04

contact@amisdelaterre74.org

<https://amisdelaterre74.org>

Présentation de la structure

Les Amis de la Terre en Haute-Savoie (AT74) est une association de protection de l'homme et de l'environnement, indépendante de tout pouvoir économique, politique ou religieux.

Elle fait partie de la fédération des Amis de la Terre France, qui militent pour une transition vers des sociétés soutenables au Nord comme au Sud, avec une approche qui intègre à la fois des problématiques sociales, économiques et environnementales.

La fédération internationale des Amis de la Terre (Friends of the Earth international) forme le plus grand réseau écologiste mondial, présent dans plus de 70 pays à travers le monde.

1. INTRODUCTION

Le projet de Réseau Haute Mobilité porté par le Grand Annecy va dans le bon sens et est globalement positif, avec ses cinq branches de TCSPi.

Néanmoins, nous déplorons le contraste voire la contradiction entre les objectifs plus qu'ambitieux du Grand Annecy sur le climat et le manque d'ambition de ce projet en ce domaine, notamment sur le choix du BHNS plutôt que d'un tramway en Rive Ouest du lac et sur les hésitations concernant le mode de transport pour Pringy, alors que sur ces deux branches le tram serait trois fois plus efficace en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES).

L'année 2023 a été, et de loin, la plus chaude jamais observée.

Les neuf dernières années font chacune partie des neuf années les plus chaudes jamais observées.

Au niveau du Grand Annecy, le secteur des transports est de très loin le plus émetteur de GES, avec 50% des émissions (dossier de concertation p.51).

C'est donc dans ce secteur qu'il faut agir en priorité.

2. L'ÉTUDE TTK (DE 2021)

Le report modal de la voiture vers le Transport en Commun (TC) est selon nous le critère primordial pour le choix d'un mode de transport : davantage de report modal veut dire moins d'embouteillages, moins de pollution et moins d'émissions de GES.

Or, une seule étude nous renseigne sur le report modal et les émissions de GES : l'étude TTK (2021).

Cette étude nous indique que pour les branches Rive Ouest et Pringy, **le report modal serait trois fois supérieur pour un tram que pour un BHNS, et donc que la baisse des émissions de GES serait trois fois supérieure**, en d'autres termes 200% supérieure. Pas 20 ou 30%, ce qui serait déjà un gain intéressant, mais 200%.

Un focus sur la rive ouest indique par ailleurs que sur cette branche située en périurbain, le coût d'un tramway à long terme ne serait pas supérieur à celui d'un BHNS.

En outre, ce tram prendrait encore plus de sens et amènerait encore plus de gain en GES s'il était prolongé jusqu'à Faverges et Albertville, ce qui ferait augmenter encore sa fréquentation.

Dès lors, pourquoi les conseillers communautaires ont-ils rejeté le tram sur cette rive ? Leur a-t-on fourni les bonnes informations pour éclairer leur choix ? Ont-ils seulement pris connaissance de cette étude TTK ?

Celle-ci a été soit dénigrée soit mise sous le tapis par quelques élus proches du dossier, sans qu'on n'ait jamais eu d'explication argumentée.

On peut d'ailleurs remarquer que ces élus qui ont considéré que cette étude n'était pas fiable ont donc pris une décision sans avoir aucune étude fiable sur l'impact climatique du projet, ce qui en 2024 est tout de même ahurissant.

3. LE DOSSIER DE CONCERTATION ET LE CLIMAT

Nous n'avons donc pas d'indication dans le dossier de concertation sur les gains attendus en matière d'émissions de GES, et encore moins de comparaison entre tram et BHNS en ce domaine.

En page 50 du dossier de concertation, nous trouvons néanmoins quelques chiffres globaux sur les parts modales, qui permettent de faire certaines déductions. Il y est écrit : « *Les estimations actuelles montrent que le TCSPi permettrait à lui seul d'augmenter la part de marché des transports en commun de 6,5% à environ 8%, et de faire baisser la part modale de l'automobile à 62,5% (contre 65%).* »

Cela ne semble pas très logique que la part modale des TC augmente de 1,5% (du total voyageurs) alors que celle de la voiture baisse de 2,5%. Le TCSPi inciterait donc 1% des voyageurs à abandonner

leur voiture pour un autre mode que le TC ? L'inverse aurait été plus logique : le TCSPi peut attirer non seulement des automobilistes mais des cyclistes ou autres.

Si l'on voulait parler non pas de part modale mais de **report modal**, on ne peut pas donner de chiffre vraiment significatif puisqu'il faudrait non pas comparer sur l'ensemble de l'agglomération mais uniquement sur les lignes en question.

Quoiqu'il en soit on constate que le trafic automobile sur l'ensemble de l'agglomération baisserait de 4%¹ avec le réseau de TCSPi (donc au moins majoritairement en BHNS).

4%, c'est toujours ça de pris, mais on est bien loin de l'objectif du Grand Ancey de baisser les émissions de GES de 45% dans le secteur des transports, et l'on doute fort que les « *mesures complémentaires* » indiquées plus bas p.50, si utiles soient-elles, suffisent à combler cet écart entre 4% et 45%.

Si l'on a 4% de report modal (sur l'ensemble de l'agglomération) avec du BHNS, on pourrait espérer selon TTK autour de 10%² avec des trams, ce qui resterait insuffisant mais deviendrait tout de même plus significatif.

4. LES AMBITIONS CLIMATIQUES DU GRAND ANCEY ET LE PROJET DE RÉSEAU HAUTE MOBILITÉ

On peut lire dans le dossier de concertation page 51 : « *Le transport routier est un très fort émetteur de polluants, notamment [...] des gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 50% des émissions totales du Grand Ancey (70 % de ces émissions sont imputables aux véhicules particuliers, dont l'impact sur l'environnement et le climat est donc significatif)* »

Et plus loin : « *Le Pacte pour le Climat du Grand Ancey, voté en 2021, vise une diminution de 45% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport à horizon 2030, marquant une ambition supérieure à celle de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui prône une diminution de 31% par les transports à l'échelle de la France, preuve de l'ambition et du volontarisme des élus de l'agglomération.*»

On peut lire aussi dans le « Rapport de synthèse non technique » du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), page 7 : « *La stratégie du Grand Ancey se traduit par la diminution substantielle des émissions de GES : moins 55% d'émissions nettes en 2030* ».

Notons au passage que cette stratégie d'atteindre -55%, encore plus ambitieuse que celle de la SNBC elle-même difficilement tenable, est déjà mise à mal, car les transports représentant la moitié des émissions et n'ayant un objectif « que » de -45%, cela veut dire que les autres secteurs devront diminuer leurs émissions de GES de 65% d'ici 2030 (c'est-à-dire d'ici demain), ce qui n'est prévu que pour le résidentiel si l'on en croit le PCAET.

On ne voit vraiment pas comment le Grand Ancey pourrait tenir ses objectifs plus qu'ambitieux si, dans le secteur de très loin le plus émetteur, on ne choisit pas le mode de transport qui permettrait le mieux de réduire les émissions de GES, à savoir le tramway.

Ainsi, les grandes ambitions du Grand Ancey sur le climat ne sont que très partiellement transposées dans les projets concrets en matière de transports, alors même que les gains minimes espérés risquent d'être annihilés par la poursuite des projets routiers dans l'agglomération (comme l'élargissement de la RD3508 Sud), avec leurs effets attendus en matière de trafic induit et donc une augmentation attendue des émissions de GES (augmentation qui bien entendu n'est chiffrée nulle part).

¹ Calcul : $1 - 62,5/65$, avec la réserve émise plus haut sur ce 62,5.

² Source : « EtudeCompTramwayCabinetTTK_VF.pdf » page 9. Total trafic gagné (en Mio. de voy.km/an) : tram 11,3+5,4+23,9+3,6+8,3=52,5, BHNS 3,9+3,1+8,1+2,2+3,4=20,7. Or $52,5 \times 4 / 20,7 = 10,14\%$.

CONCLUSION

Alors que l'objectif de l'accord de Paris (signé lors de la COP21 en 2015) est de s'efforcer de limiter le réchauffement à 1,5°C, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) nous prévient qu'il est désormais « *probable* » que l'on atteigne déjà cette limite dans les décennies qui viennent.

Selon le GIEC, pour ne pas dépasser cet objectif nous devons engager des transformations à une échelle « *sans précédent* ». Le projet de réseau de TCSPi du Grand Anancy est un pas dans la bonne direction, mais avec le BHNS on est bien loin des transformations sans précédent réclamées par les scientifiques du GIEC.

APPENDICE : LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA CONCERTATION

D'abord nous jugeons très regrettable que l'alternative du tram en rive ouest du lac ait été écartée avant même le début de la concertation publique.

Lors de cette concertation, il est beaucoup question de temps d'échange ou de débat. Or, pour ce qui est des réunions publiques, il n'y a ni échange ni débat, mais une séance de questions courtes (en principe limitées à 1 minute) et de réponses longues (10-15 min), sans possibilité de réagir à ces réponses.

Il peut être même contreproductif de poser une question, puisqu'on ne peut pas répondre aux élus et donc corriger les informations erronées données à la population en réponse à nos questions.

Les Amis de la Terre ont ainsi pu poser une question lors de la réunion publique de Sevrier (en 1'29" chrono) : pourquoi les élus communautaires n'ont-ils pas pris en compte dans leurs choix l'étude TTK de 2021, très favorable au tram rive ouest en matière de report modal et de GES évités (y compris ramené au coût en périurbain) ?

M. Sarda a répondu que l'étude TTK datait de 2014 : c'est inexact puisque celle dont nous parlions était bien évidemment celle de 2021, comme c'était d'ailleurs précisé dans la question. Il a aussi répondu que l'étude TTK faisait le comparatif entre un tram et un BHNS qui n'est pas en site propre intégral, ce qui là aussi est faux. L'étude TTK (dont voici un extrait : « *BHNS Rive Ouest : site propre intégral* ») a même étudié un BHNS avec une ou deux voies dédiées.

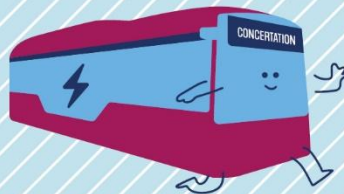
Comme il n'était pas possible de reprendre la parole vu le peu de temps laissé aux intervenants du public, nous avons voulu rectifier les propos de M. Sarda lors de la réunion de Pringy, mais cela n'a pas été non plus possible malgré environ une demi-heure passée à lever la main en espérant une fenêtre de temps de parole disponible entre les longs monologues des élus.

Suite à la réunion publique de Sevrier, nous avons envoyé un courriel aux garants de la CNDP faisant part de ces dysfonctionnements, mais nous n'avons reçu aucune réponse, ni écrite, ni orale : aucune allusion lors de la réunion publique de Pringy.

Enfin, les associations réclament depuis longtemps l'étude EGIS aux élus ou aux garants, ce qui leur est toujours refusé à ce jour (7 juin 2024). Il y a là un manque flagrant de transparence, incompatible avec une concertation digne de ce nom.

Réseau Haute MOBILITÉ

Votre qualité de vie
en ligne de compte



jeparticipe.grandannecy.fr