

UN PLAN GLOBAL DE MOBILITE pour le GRAND ANNECY

UN PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN ALTERNATIF

Il s'agit ici de proposer des « actions socles » alternatives pour le PDU du Grand Annecy.

Un PDU qui distingue les solutions à court terme et les solutions à long terme, un PDU qui ose aborder les solutions concrètes.

Les propositions, faites en réponse et en comparaison à celles du document du PDU proposé par l'agglomération, doivent aboutir à un Plan de Déplacement Global.

Rappelons que l'Ordonnance du 3 Août 2016, dont les modalités sont précisées dans la « Charte de participation du public », impose que toutes les solutions alternatives proposées par les citoyens ou les associations soient prises en considération, analysées, comparées et qu'une argumentation précise accompagne le choix du projet retenu.

Les 4 grands objectifs vertueux cités dans le schéma du Plan de Déplacements Urbains : une référence partagée

- 1) Garantir la qualité de l'air : l'objectif à l'horizon 2030 est de baisser les émissions de GES de 40 % et de diminuer la pollution notamment aux particules fines de 30 %
- 2) Répondre de manière maîtrisée aux exigences de mobilité associées au développement économique et démographique du territoire
- 3) Mettre en œuvre les conditions d'un changement de pratiques de mobilité plus favorables à l'environnement
- 4) Garantir d'ici à 2030 l'atteinte des objectifs fixés par la Loi de Transition Énergétique (LTE)

| Ce que le Grenelle partage avec le PDU | Apports et questionnements du Grenelle Propositions | Projet du Grand Annecy |
|---|---|------------------------|
| <p>Les principes</p> <ul style="list-style-type: none"> Un cœur d'agglomération apaisé Des axes de transports collectifs urbains performants favorisant une alternative modale à « l'autosolisme ». Des corridors interurbains bénéficiant d'une offre transport collectif normalisée et une extension des aménagements cyclables <p>Un ensemble hiérarchisé d'interfaces multimodales réparties sur tout le territoire garantissant des conditions d'accès performantes à toutes les offres de mobilité (TC, vélo, covoiturage...)</p> | <p>L'apaisement passe par</p> <ul style="list-style-type: none"> - le report modal de la voiture (utilisée actuellement à plus de 80%) sur les Transports en Commun (TC), -des cheminements piétons, -des pistes cyclables sécurisées et sans discontinuités. -ne pas créer de parkings en centre ville, et créer des parking-relais en bordure d'urbanisation. <p>Sur l'hyper centre, <u>comme</u> sur les corridors interurbains:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nécessité d'articulations entre parkings relais et TC - nécessité de parkings vélos sécurisés - liaisons de TC cadencées, fréquentes et aux horaires élargis. La durée des trajets, la ponctualité et le confort sont des éléments décisifs pour un report modal sur les TC. <p>34 communes, 206 000 habitants dont 10 800 actifs frontaliers (50.000 véhicules/jour Annecy-Genève), et des flux importants domicile-travail.</p> <p>Il faut identifier ce qui peut être fait à court et moyen terme avec une programmation réelle des investissements.</p> | |

| Ce que le Grenelle partage avec le PDU | Apports et questionnements du Grenelle Propositions | Projet du Grand Annecy |
|---|--|--|
| <p><u>LES ACTIONS SOCLES</u></p> <p><u>l'infrastructure ferroviaire :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Léman express • Projet ferroviaire Annecy -Aix <p><u>les aménagements routiers</u></p> <p>Pour répondre aux exigences de la LTE, il est annoncé : <u>« l'utilisation des véhicules particuliers devraient passer de 63% à 49% de 2017 à 2030 »</u></p> | <p>Modernisation du réseau ferroviaire autour du Léman Express Il faut acter une diminution du temps de parcours entre Annecy et Genève : moins d'une heure</p> <p>Les études en cours par la SNCF Réseau (doublement de voies, automatisation, accroissement des cadencements et des temps de parcours, réaménagement des gares) rendent possible cet objectif. Ces améliorations permettraient d'accroître considérablement le report modal depuis l'A41, vers Genève.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisation de l'axe Aix-Annecy -la Roche • Réhabilitation de la ligne Annecy Faverges pour un tram (ou un tram- train) sur la rive ouest du lac <p>Nécessité d'une coordination avec les dessertes Sibra et d'une tarification intégrée Sibra-SNCF (comme à Lyon par exemple)</p> <p>Ces projets routiers, générateurs de trafic induit dans l'agglomération, aggraverait la pollution et l'impact climatique ; ils favoriseraient l'usage de la voiture individuelle</p> <p>Pour le seul tunnel sous le Semnoz, le trafic induit a été évalué à 48 % entre Duingt et Sevrier heure de pointe du matin (en moyenne des hypothèses et des tronçons). Ces projets sont donc en opposition par rapport aux vertueux objectifs, dont la diminution du trafic automobile, cités dans l'article L1214-2 du code des transports. Ils sont en opposition aussi avec les lois de la LTE et de la Convention Alpine</p> | <p>Pour le Léman express, 3 haltes ferroviaires sont à aménager : Groisy, Saint-Martin-Bellevue, Pringy</p> <p>Aménagement entre Annecy et Aix</p> <p>Les projets routiers, conventionnés avec le CD74 depuis 2016 et pris en compte dans le cadre du PDU constituent l'action socle la plus importante en terme</p> <ul style="list-style-type: none"> -d'investissement : 432M€ -d'impact sur l'environnement <p>Il s'agit entre autres du tunnel sous le Semnoz et du doublement à 2X2 voies de la RD3508 en plein cœur d'agglomération</p> |

| Ce que le Grenelle partage avec le PDU | Apports et questionnements du Grenelle Propositions | Projet du Grand Annecy |
|--|--|--|
| <p><u>Une offre de transport collectif s'appuyant sur un réseau de TCSP</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • amélioration par des offres cadencées .un réseau de gare ferroviaire avec une offre de desserte améliorée • aménagement d'interfaces multimodales pour améliorer et faciliter les connexions entre les différentes offres <p>Pour répondre aux exigences de la LTE, il est annoncé : « l'utilisation des véhicules particuliers devraient passer de 63% à 49% de 2017 à 2030 »</p> | <p>Etude et mise en place d'un réseau de Transports collectifs en site propre (TCSP), à moyen et long terme, attractif et performant reposant a priori sur 2 axes Nord-Sud et Ouest-Est (la Croix), en site propre intégral et en mode électrique, de type tramway , tram-train ou de type PRT guidé ,en correspondance étroite avec le Léman Express en service dès fin 2019.</p> <p>Ces TCSP, associés à l'offre ferroviaire, auraient un report modal important, alternative permettant de résoudre à la fois les problèmes de mobilité et de respecter les engagements de la LTE . Ceci est démontré dans les 3 études successives (TTK, SYSTRA et BG).</p> <p>Sur la rive ouest, afin d'éviter le tunnel du Semnoz, la priorité du TC en site propre à 100% est objectivement évidente, à moindre coût et travaux, simplement en réhabilitant la ligne ferroviaire d'Annecy gare à Faverges tout en conservant la voie verte (comme le permet aisément la largeur de l'emprise SNCF). Ceci est conforme aux 2^{ème} et 3^{ème} scénarios du « schéma multimodal des transports du bassin annécien » de 2012.</p> <p>En complément, un réseau de BHNS et bus et la nécessité absolue de créer des lignes de bus transversales en respect de la multi polarité de la ville nouvelle d'Annecy, par exemple sur l'axe transversal Annecy-le-Vieux/Pringy. La centralisation des lignes de bus sur Annecy-gare ne répond pas à tous les besoins.</p> <p>Si les coûts fonciers d'acquisition des corridors de BHNS sont pris en compte, il est essentiel de souligner que le tramway est un investissement à Long Terme beaucoup moins coûteux, et de plus ses coûts de fonctionnement sont moindres.</p> <p>Comparaison d'investissements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tramway Annecy -Faverges: 250M€ Tunnel +BHNS Annecy -Duingt + NVU: 287 à 301M€ | <p>Amélioration de 3 lignes de TC Top, convergentes vers la gare d'Annecy, sur les « axes structurants » avec une fréquence de 5 à 10 mn et une amplitude de service de 6h à 23h, complétées par des lignes principales en cœur d'agglomération, (donc sans créer des lignes transversales).</p> <p>Des lignes non urbaines renforcées, complétés par du TAD</p> <p>Ces BHNS et bus ne sont que très partiellement en site propre. Ce ne sont pas des TCSP.</p> <p>Certains sont étroitement liés à la réalisation des projets routiers puisqu'ils sont intégrés à leurs procédures. Ce ne sont pas les transports collectifs les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants (voir le point 5 des objectifs)</p> <p>Le report modal est démontré insuffisant : par exemple celui du BHNS de la rive ouest, associé à la construction du Tunnel est seulement de 4 % (étude TTK)</p> |

| Ce que le Grenelle partage avec le PDU | Apports et questionnements du Grenelle Propositions | Projet du Grand Annecy |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • <u>Le développement du vélo s'appuyant sur l'amélioration de l'infrastructure et le déploiement de services associés</u> • <u>La promotion d'un usage partagé de la voiture individuelle</u> • <u>Une stratégie en matière de stationnement pour accompagner le développement des modes alternatifs</u> | <p>Un allongement des pistes et circuits cyclables, seraient nécessaires sans discontinuités dangereuses.</p> <p>Des réseaux cyclables protégés, entretenus et signalisés. La multi modalité entre les TC, le vélo et la marche est particulièrement adaptée au milieu urbain.</p> <p>Les parkings à vélos doivent être partout sécurisés.</p> <p>Même si le développement du covoiturage peut être facilité, son report modal est faible, peut-il être considéré comme une action socle de la mobilité ? Peut-on multiplier les parkings ?</p> <p>La programmation des parkings à court terme, et la déclinaison de la stratégie de stationnement au centre historique d'Annecy ne respectent pas l'objectif 4 du PDU, promettant la diminution du trafic automobile.</p> | <p>Concernant les aménagements :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Intégration de voies spécifiques vélo sur différents axes. -poursuite de la mise en œuvre du schéma modes doux - Développement de stationnements sécurisés, notamment en bout de ligne Top. <p>Développement de bornes de covoiturage Auto partage avec Citiz. Elargir les parkings pour le covoiturage</p> |

| Ce que le Grenelle partage avec le PDU | Apports et questionnements du Grenelle Propositions | Projet du Grand Annecy |
|---|---|------------------------|
| <p><u>LES ACTIONS COMPLÉMENTAIRES</u></p> <p>-développer des outils et solutions innovantes</p> <p>-accompagner l'évolution des comportements</p> <p><u>Un Management complexe autour du PDU</u></p> <p>Participe au PDU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - une commission mobilité - un groupe de travail mobilité - un club climat - des réunions «Imagine le Grand Annecy», réunions publiques et réunions d'élus | <p>Parmi l'ensemble des actions complémentaires possibles, quelques remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Développer des navettes lacustres de qualité, à propulsion propre. -Pour l'accès au Semnoz, ne peut-on mettre en place un TCSP guidé pour les périodes chargées de l'hiver ? <p>Pour desservir l'ouest de l'agglomération, il y a un beau projet « FIL » entre Sillingy et le cœur d'agglomération.</p> <p>Quelle cohérence entre toutes ces instances et comment se prennent les décisions ?</p> <p>Quelle est la gouvernance ?</p> <p>Quelles réponses concrètes sont apportées ?</p> <p>Quel est le niveau de prise en compte de l'opinion publique ?</p> <p>Comment sera respectée l'ordonnance du 3 août 2016, citée en introduction ?</p> | |

Un constat du collectif Grenelle:

La réalisation du tunnel et du «BHNS associé», comme celle des autres projets routiers, ne permettra pas de respecter les engagements pris pour le climat **ni pour la décongestion de la rive ouest (congestion transférée et amplifiée notamment de St Jorioz à Sevrier !)**

Le BHNS sert à justifier le tunnel, mais si ce tunnel fonctionne le report modal ne se fera pas. Il y a donc incohérence dans cette association Tunnel + BHNS avec le respect de la LTE.

L'étude TTK présentait le scénario 3, qui incluait un projet de tramway ou un TCSP guidé, comme le plus intéressant à tous les points de vue.

La réduction du trafic automobile, de la pollution de l'air qui en découle, avec conséquences que l'on connaît sur la santé, ne pourra résulter que d'une action vigoureuse en faveur d'un Transport en Commun performant et régulier. Les réunions publiques ont soulevé cette demande des habitants du Grand Annecy.

