



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Atelier thématique

La qualité de l'air

Doussard le 1er décembre 2018

Compte-rendu synthétique

Lieu : Doussard

Horaire : de 10h à 12h45

Animation : Fergus Mordacq, Ajuste

Intervenants : Isabelle Barthe, garante des concertations désignée par la CNDP

Denis Duvernay, vice-président Infrastructures, Mobilité et Bâtiments du Département

Guillaume Brulfert, référent territorial ATMO

Thierry Girard, directeur de la mobilité du Grand Annecy

Sébastien Gruffat, directeur des investissements, Département

Julia Philippe, chef de projet, Département

Bruno d'Halluin, Collectif Grenelle

Déroulé

Introduction générale

1/ Présentation des notions et définitions techniques sur la qualité de l'air et les méthodologies, état initial

Questions de compréhension

2/ Présentation des résultats de l'étude ATMO à l'horizon 2030 avec et sans projet

3/ Présentation du Grenelle de l'environnement, Bruno d'Halluin

4/ Débat

Conclusion d'Isabelle Barthe

1/ Présentation des notions et définitions techniques sur la qualité de l'air et les méthodologies, état initial

Question sur les particules ultra fines plus dangereuses.

Réponse : C'est un enjeu. On fait de premières mesures à Grenoble. Ça fait partie des polluants dits émergents. Pas d'étude d'impact sanitaire à notre connaissance. Il n'y a ni valeur limite ni recommandations OMS à ce stade.

Quid des mesures à Sevrier

Réponse : Pas de stations ATMO à Sevrier, mais des mesures dans le cadre du projet simplifiées. Nous avons 3 stations de mesure dans l'agglomération d'Annecy.

Quid de l'appli Plume

Réponse : Prenez l'appli Air to go. Les autres prennent nos données. Ils créent leurs indicateurs, parfois alarmistes pour vendre leur appli.

Question sur une possible implantation de station de mesure près de l'hôpital car c'est un secteur tendu au niveau circulation et qui va se densifier.

Réponse : Le coût des stations est important et les outils numériques et modélisation peuvent rendre compte. Le comptage des voitures suffit pour avoir une information pertinente.

Par ailleurs, il y a des critères d'implantation : pour avoir une comparabilité des chiffres, il est nécessaire d'avoir des configurations identiques au niveau national. De plus il y a des contraintes techniques.

On cherche à implanter les stations au point d'impact maximum pour les populations. Une station au bord de l'autoroute ou à côté des champs n'a pas d'intérêt

Question sur le problème des moyennes annuelles alors qu'il y a des différences importantes entre hiver et été avec de nombreux dépassements en hiver.

Réponse : Les concentrations hivernales sont effectivement plus importantes, mais on voit pour les études d'impact sanitaire que c'est la pollution de fond qui a impact maximum même s'il y a un impact des pics.

Question sur les différences entre PM 2,5 et 10 et leur impact, notamment au vu des chiffres de la station de Loverchy. Il est dit que le risque de cancer augmente de 20% par 5 microgrammes de PM 2,5, or Loverchy compte 18 microgrammes par an.

Réponse ATMO : Ces chiffres sont justes. Le réseau français est basé sur PM10 et moins sur les PM2,5 car la valeur limite 2,5 est respectée.

La trajectoire des PM2,5 est descendante notamment à Annecy

Pourquoi il n'y a pas d'étude d'impact sanitaire sur PM10 ? Sans doute à cause du réseau mondial bâti sur PM2,5

Les PM2,5 sont comprises dans les PM10. Il y a toujours entre 70 à 80 % de PM2,5 dans PM10.

On pourrait mettre un analyseur PM2,5 à la Rocade.

Définition recommandation OMS et valeur limite européenne

La valeur limite européenne est une réglementation. Celle-ci fait l'objet d'un accord entre états pour la respecter. Celle-ci est régulièrement revue à la baisse pour tendre vers la recommandation OMS. Ex du NO2 : baisse de 2 microgrammes par an pendant 5 ans, de 50 microgrammes à l'origine à la limite de 40 aujourd'hui.

C'est ainsi que les choses ont pu avancer car si on demande aux Etats une marche trop grande à franchir, cela ne fonctionne pas. L'effort ne qu'être progressif.

Question sur les véhicules particuliers diesel qui représenterait 90% d'émissions du trafic.

Réponse : le diesel émet plus de NOx mais l'essence consomme plus et émet donc plus de GES. Dans la vallée de l'Arve, la contribution des NOx des PL est importante, mais moins importante sur les poussières.

Question sur le calcul fait des émissions du chauffage au bois individuel.

Réponse : Il y a une Enquête bois régionale (déclaratif) en plus des questions posées lors des recensements. On recoupe les données et on estime. Il y a une incertitude.

Le bénéfice du Fonds Bois est évoqué : l'analyse des filtres sur 3 ans de renouvellement, montre un gain de 10% par an en biomasse par hiver (au lieu du fuel ou autre).

Un focus sur l'usure des véhicules : freins, pneumatiques notamment sont des facteurs d'émission de particules incompressibles

2/ Présentation des résultats de l'étude ATMO avec et sans projet à l'horizon 2030 (distingo entre émissions et concentrations) : voir la présentation support

3/ Présentation du Collectif Grenelle sur les effets du projet sur la qualité de l'air : voir la présentation support

4/ Débat :

Question :

Le Tram semble une alternative non polluante.

Réponse ATMO :

ATMO répond à une commande du politique et on n'a pas demandé à ATMO de chiffrer cette alternative.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le BHNS est mis en place. Par ailleurs, avec le tram il y aurait toujours la pollution due à l'usure. Enfin, en grande masse, il n'y aurait pas de réduction significative de trafic si on ne faisait que le transport en commun, donc pas de réduction de pollution.

L'étude TTK est évoquée par un participant :

Réponse du maître d'ouvrage

L'étude TTK n'est pas comparable car elle ne tient pas compte de la congestion automobile. Elle s'intéresse à l'organisation générale des transports en commun. Elle n'analyse pas la congestion.

Le cadre général de la concertation est un projet avec un tunnel pour améliorer l'accès routier et un BHNS pour améliorer l'offre de TC. Il y a 2 objets car il est important de résoudre la question de la congestion routière.

L'étude TTK ne s'oppose pas à ce qui est présenté.

Il y a un scénario A : BHNS plus tunnel avec les mêmes chiffres de fréquentation que dans notre projet

Le scénario B est drastiquement différent : Il n'y a pas d'amélioration routière et mise en place d'un tram. Donc, mécaniquement le tram est très fréquenté mais la congestion routière demeure.

C'est le cœur de la concertation.

Intervention d'une institutrice de Saint-Jorioz :

Il y a une dégradation apparente des statistiques sanitaires concernant les enfants. En 2016, il y a eu 10 jours consécutifs d'alerte sur la qualité de l'air avec confinement et encore plusieurs journées en janvier 2017.

Le nombre de jours où ça passe 50 est « affolant ». Le fait que LOLA soit sans impact sur la qualité de l'air est insuffisant. Il faudrait baisser drastiquement la pollution. De plus il faut regarder les impacts localisés en bord de route liés aux augmentations

de trafic alors que crèche et école sont à proximité immédiate. Les parents demandent une alternative TC.

Le car Lihsa actuel n'est pas performant : Exemple à Faverges où 18 personnes montent en 5 mn ! (Notamment à cause de la vente de billets).

Avec un tram, il y aurait une possibilité d'y mettre son VAE. Le trajet pour se rendre à une station en VAE peut aller jusqu'à 5 km sans problème. C'est le niveau écologique attendu et la mobilité de demain.

Avec le projet, on dégage Annecy pour que rive Ouest « se prenne tout le trafic ».

Réponse d'ATMO :

Sur les établissements scolaires : ATMO observe les pics et prévient la Préfecture qui prend la décision et donne des consignes de confinement.

L'exposition des établissements est un enjeu. Nous sommes actuellement en train de répertorier ceux-ci. Il y a un travail à mener sur les orientations des bâtiments, leur ventilation.

Réponse du maître d'ouvrage

Il y a 2 volets dans le projet avec un tunnel qui a pour objectif de fluidifier. Il y a le BHNS. On l'oppose trop souvent au tram (moyens, confort). Tel que, le BHNS peut évoluer.

Sur toute la partie dense du parcours, tout est en site propre avec beaucoup de petits P+R. Après Duingt, il y a d'autres P+R avec des garages à vélos pour rendre le BHNS attractif

Le projet est compliqué à expliquer car c'est un projet d'infrastructure et on parle de service. On essaie de construire une infrastructure qui améliore le TC et qui supprime également les bouchons. Avec un projet de TC uniquement, les congestions resteront.

Nous menons également des actions sur le court terme.

Le temps perdu pour la billetterie est une réalité. Dès le 7 janvier 2019 il y aura l'intégration tarifaire du Grand Annecy jusqu'à Duingt. L'abonnement Sibra sera valable pour les lignes 51 et 52. Cela va fluidifier la vente à bord.

Fin 2019 : il y aura la mise en place de la billetterie Hourra. Ce sont de petites marches nécessaires. Par ailleurs, l'offre TC actuelle est tout de même de 30 AR.

Intervention d'un habitant de Saint-Jorioz :

La question de nos élus est de résoudre la congestion automobile. Il faut entendre que la population demande un changement d'objectif sur ce projet, un objectif d'amélioration de la qualité de l'air.

Autre intervention :

L'objectif actuel est de fluidifier le trafic. Il faut avoir un projet pour limiter le trafic.

Intervention habitant de Doussard :

Remerciements à ATMO. Par ailleurs, comment fait-on pour projet qui limite le trafic et la pollution ? De nombreuses publications scientifiques interpellent sur la direction prise et la qualité de l'air préoccupante tant en termes de pollution que sur le plan climatique. Les Alpes du nord sont particulièrement touchées.

Cela montre une mauvaise gestion de l'urbanisme, des transports. Pourquoi ce projet et cette concertation semblent tant en deçà des enjeux. La fluidité n'est pas le problème, la question est de changer drastiquement de mode de transport. Un BHNS n'est pas à la hauteur. C'est un changement à la marge alors que gens sont prêts à changer. « Mais avec du bitume et du pétrole, on ne va pas changer ».

Question :

Est-ce que la motorisation du BHNS sera du diesel ?

Réponse du maitre d'ouvrage

La dernière commande de la Sibra est du matériel en Euro 6 mais il y a un débat sur la technologie pour l'avenir. A l'ouverture du BHNS je ne m'avance pas sur la technologie choisie.

Question :

Il y a un problème de chargement de valises, de poucettes dans le cas des lignes 51 et 52. Actuellement, je vais à Colmyr au P+R et je rends un bus Sibra à partir de là.

Réponse du maitre d'ouvrage

Les lignes 51 et 52 avec le transfert de compétence de la loi Notre, dépendent de Région et la gestion directe sera prochainement reprise par la Sibra.

Question

Il semble qu'Annecy passe à côté des lois. Annecy est engagé dans transition énergétique. Il y aura plus de contraintes, les projets « climaticides » ne vont plus être d'actualité. On va être obligé de passer à d'autre choix « (j'espère) ». Nous sommes étonnés qu'Annecy avec la convention alpine, territoire à énergie positive, maintienne la voiture en ville. Par ailleurs, une réserve est émise sur l'étude environnementale. Sur la carte des projets routiers pris en compte Il manquerait le doublement de la RD3508 sud, pour finir le contournement d'Annecy et le trafic induit qui en résulte. Rappel de la loi 2016 qui demande une étude d'impact d'ensemble du projet même si celui-ci est fractionné.

Réponse du maitre d'ouvrage

Sur le sujet de la qualité de l'air, on compare avec et sans projet.

Toutes les opérations dont l réalisation est certaine sont intégrées à l'étude à ce stade. La 3508 sud n'est pas un projet acté. Aucune étude n'a commencé dessus. L'engagement est pris, si ce projet LOLA se poursuit, que le doublement de la 3508 sud sera intégré dans l'évaluation environnementale.

Par rapport aux engagements des collectivités sur les GES. Si on prend une infrastructure routière séparément, il y a nécessairement un impact sur les GES.

Nous marions différentes composantes. Des solutions plus vertueuses sont développées. Le Département s'investit dans d'autres modes de transports : le CEVA, ligne ferroviaire vers Aix, développement du transport ferroviaire dans la vallée de l'Arve. Sur le vélo également avec 28 M d'euros investis sur la voie Rive Est. Le Département travaille sur la navette lacustre du Léman.

Mais Il y a aussi des bouchons sur les routes. On ne peut rester sur un statu quo routier. Le respect des engagements est un vrai sujet, il faut prendre l'ensemble des composantes des projets de mobilité. La bonne échelle est le PDU.

Intervention d'un habitant de Barral :

Parlons qualité de l'air à l'autre bout du tunnel, du côté Zanaroli et Loverchy. Quelle est l'origine des chiffres, quelles sont les évolutions, Quel est l'état de référence pour comprendre les chiffres de hausse. Que veut dire que la réglementation annuelle est susceptible d'être dépassée

Intervention : avec 19 000 véhicules de plus en 2030 à la sortie du tunnel côté Vovray, cela fait 75% de véhicules en plus. On n'en parle pas dans le document de concertation sur Zanaroli. Donnez-nous les seuils pour comprendre le tableau des évolutions. De plus, se pose la question du rôle du Semnoz sur la dispersion des masses d'air. Cela met en cause la pertinence du choix du lieu de la sortie sans même parler de la pertinence globale du projet.

Réponse ATMO :

Les chiffres sont présentés pour cette zone en termes de concentration : l'important en termes d'impact sanitaire est la concentration

Susceptible d'être dépassé, ça veut dire qu'on est à la limite (incertitude) : c'est la situation actuelle

Intervention de Denis Duvernay :

Climat et pollution sont deux enjeux majeurs.

Genèse du projet : On ne peut continuer comme ça en termes de congestion. Il faut répondre à plusieurs problématiques : l'accès routier et les TC. Il faut les lier.

Explication des limites de compétences du Département. Depuis la loi Notre, le Département ne peut plus s'investir dans de nouvelles opérations ferroviaires.

L'investissement sur une infrastructure de site propre sur la RD permettra demain éventuellement la mise en place d'un tram en site propre.

Avec ce projet le Département fait d'une pierre deux coups et peut ainsi participer à un projet de TC en même temps qu'un aménagement routier pour lequel il est compétent.

De son côté, le tunnel nous semble essentiel pour la fluidification et la sécurisation des trajets. Par exemple, lors des travaux prévus aux Marquisats, par où passera-t-on ?

Enfin en ce qui concerne la piste cyclable, on a compté en 2017, 1 million de passages sur rive Ouest et le Département veut le préserver.

Intervention :

Merci pour cette concertation. Un regret : on n'insiste pas assez sur les possibilités à court terme.

3 cas :

- Autostop organisé (mais pas succès dans les Bauges car pas d'autorisation d'utiliser les stations de bus).
- Le Covoiturage
- Infrastructure : réhabilitation de la voie ferrée plus une voie en site propre sur tronçon Sevrier Saint-Jorioz pour tout de suite améliorer le trafic des TC existants sans attendre.

Réponse du maitre d'ouvrage

Les propositions sont enregistrées et les améliorations à court terme seront étudiées. Par ailleurs, on essaie de répondre à l'ensemble des questions sur le forum.

Intervention :

La Région a noté dans ses objectifs l'amélioration des liaisons entre lac et Albertville sans spécifier si cela devait être du routier ou du ferroviaire. Nous la saisisons donc dans ce sens.

Intervention :

Il y a une voie ferrée Annecy Albertville à réhabiliter. Le tram autorise de garder vélo à l'intérieur. Les P+R sont un bon moyen pour favoriser l'échange multimodal.

Par ailleurs, quid du débit limité au tunnel.

Intervention :

Le citoyen ne se soucie pas des compétences des collectivités, le citoyen veut des transports fiables (le tram roule même sous la neige). L'option tram est dans une proportion de 50% moins cher.

Réponse du maitre d'ouvrage

La Région a pris connaissance du dossier pour aussi récupérer des données. Elle mène une enquête de mobilité au niveau régional. Ils sont associés à concertation.

En ce qui concerne le tunnel, le choix d'un monotube a été fait pour réguler le trafic et ne pas favoriser le trafic de transit. Le système de régulation peut être un système de barrières ou de feux, avec quelques minutes d'attente possibles aux heures de pointe.

Intervention habitant de Doussard :

Un point positif. On a de la chance. Pour aller au travail, le climat joue et on ne peut toujours prendre un vélo. Le BHNS semble correct. Le tunnel répond aussi aux problèmes de blocage quand il y a un accident sur la RD1508 (ex donné d'un accident récent avec plus de 2 heures de blocage). De plus, il faut préserver la piste cyclable.

Question :

Les dés sont-ils jetés ?

Réponse et conclusion d'Isabelle Barthe :

Le format atelier permet d'approfondir le sujet même s'il n'y a pas toujours de travail par table.

Parfois le débat peut s'engager sur des orientations en amont.

Sur une infrastructure, c'est plus compliqué. Ici le maitre d'ouvrage présente un projet. Si rien n'est défini les gens peuvent être frustrés. Ici il y a également une histoire qui génère des passions.

Il s'agit d'un exercice de démocratie participative sous l'égide du code de l'environnement. Tout est enregistré. A l'issue, il y aura des synthèses, un bilan. Le maitre d'ouvrage devra s'en nourrir et argumenter.

Il a trois choix : poursuivre, faire évoluer ou abandonner.

La liberté d'expression n'a pas de représentativité. Ce n'est ni un referendum ni un sondage. La démocratie représentative (les élus) doit prendre ses responsabilités.

Nous sommes en phase amont. Si le projet se poursuit, il y aura des études complémentaires pour aller vers une DUP avec évaluation environnementale et un avis de l'Autorité environnementale (qui a du poids dans la décision), puis recours éventuels au tribunal administratif. Il y a beaucoup de verrous du système protection société civile. La concertation peut être améliorée mais elle fonctionne avec de la traçabilité.