



LE TEMPS  
DE LA CONCERTATION



# **Atelier thématique Renouvellement urbain**

**Seynod le 28 novembre 2018**

**Compte-rendu synthétique**

**Lieu :** Seynod

**Horaire :** de 10h à 12h30

**Animation :** Fergus Mordacq, Ajuste

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

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

**Christophe Vandepoortaele**, directeur général adjoint du Grand Anecy

**Thierry Girard**, directeur de la mobilité du Grand Anecy

**Florent Vigouroux**, directeur général adjoint de la ville d'Anecy

**Patricia Chasson**, directrice de l'aménagement secteur sud, Ville d'Anecy

**Marc Filiu**, cabinet Qui Plus Est

**Sébastien Gruffat**, directeur Grands projets, département de la Haute-Savoie

**Julia Philippe**, chef de projet, Département de la Haute-Savoie

## Déroulé

1/ Introduction générale d'Isabelle Barthe

2/ Présentation des différentes hypothèses de la nouvelle voie urbaine, des avantages et des inconvénients de chacune d'entre elles

3/ Les effets globaux du projet LOLA en dehors de la NVU

4/ Articulation entre le projet LOLA et le plan local d'urbanisme intercommunal Rive Gauche

5 / Les grandes orientations sur le secteur des 3 Fontaines et réflexions sur Marquisats

6/ Atelier de coproduction en table autour d'un thème

7/ Synthèse et conclusion

## 1/ Introduction de Isabelle Barthe

Isabelle Barthe démarre l'atelier avec quelques mots sur la fonctionnalité de ce type d'ateliers et ses attendus. En effet, le cadre de ces ateliers permet de faire un zoom sur des problématiques particulières. Celui du Renouveau urbain permet de faire un zoom sur l'articulation de la nouvelle voie urbaine et du tunnel. Le rôle de la garante sera de vérifier que tout ce qui sera dit sera pris en considération.

## 2/ Présentation des différentes hypothèses de la nouvelle voie urbaine, des avantages et des inconvénients de chacune d'entre elles

- Ebauche des 3 scénarios

Mr Vandepoortaele présente le projet de Nouvelle voie urbaine en rappelant les objectifs qui sont de relier le tunnel au boulevard de la Rocade, de faciliter un bon écoulement du trafic et de réduire les nuisances sonores sur le secteur de Barral. Les différentes hypothèses pour la nouvelle voie urbaine sont ensuite évoquées ainsi que leurs avantages et inconvénients.

Hypothèse 1 : alternative tranchée couverte/ouverte ce qui faciliterait un bon écoulement du trafic et n'évitera pas complètement les coupures urbaines.

Hypothèse 2 : tranchée entièrement couverte : il s'agira d'enterrer le trafic. Cela facilitera le bon écoulement de celui-ci, réduira les nuisances sonores, il n'y aura pas de coupures urbaines et les modes doux seront facilités.

Hypothèse 3 : boulevard urbain. Cela nécessite une plus grande emprise foncière, d'aménager plus d'espace avec des modes doux intégrés et la gestion du trafic en giratoire. Il y aura cependant plus de coupures urbaines engendrées par les passages piétons et les feux tricolore ; il y aura de plus fortes nuisances sonores.

## 3/ Les effets globaux du projet LOLA en dehors de la NVU

La principale fonctionnalité du projet LOLA est de résoudre la congestion de trafic. La modélisation du trafic permet la comparaison de la situation en 2030 avec ou sans le projet. Il y aura en 2030 une réelle augmentation de la population et du trafic.

Avec le projet en 2030, l'objectif sera réalisé, cela signifie qu'il n'y aura plus de congestion du trafic mais un report du trafic de la rive Est vers la rive Ouest (~6000 v/j) ainsi que la réduction des temps de parcours.

## 4/ Articulation entre le projet LOLA et le plan local d'urbanisme intercommunal Rive Gauche

Monsieur Vandepoortaele présente schéma d'insertion paysager et environnemental de l'infrastructure. L'aménagement de l'ensemble de l'infrastructures aura pour but d'apaiser le trafic et de redonner vie aux espaces publics. Nous avons travaillé en « séquences », en confortant les centres-bourgs. Ce sont les grandes orientations.

## 5 / Les grandes orientations sur le secteur des 3 Fontaines

**Patricia Chasson** : La ville d'Annecy va se concentrer sur tout le linéaire de l'avenue Zanaroli + Nouvelle voie urbaine. Le projet de renouvellement urbain du secteur des 3 fontaine ne sera pas le même en fonction du scénario choisi pour la nouvelle voie urbaine et l'aménagement de l'avenue Zanaroli. On a l'ambition d'un quartier mixte avec un potentiel de plus de 1500 logements. Alors comment intégrer l'ensemble des aménagements dans le projet LOLA ? Lequel va mieux correspondre au scénario choisi ou comment s'adapter au scénario qui sera choisi ? Ce sont les questions que se posent les maîtres d'ouvrages.

**M. Filiu**, du cabinet Qui Plus Est, détaille les 3 scénarios et comment la suite pourrait être imaginée. Le cabinet est intervenu à la demande de la ville de Seynod avant la fusion sur le secteur de la Prairie dans le cadre de la révision du PLU de la ville de Seynod. Les 3 hypothèses ont été reprises sur ce secteur avec plusieurs objectifs et en prenant en compte plusieurs contraintes.

- Hypothèse 1 : alternance de trémie couverte et ouverte, nécessité de conserver une largeur de 35 m ; elle garde cette largeur de 35 m car obligé d'ouvrir la tranchée pour des questions de circulation d'air et de sécurité. L'avantage de cette alternance de tranchée permet de garder sur l'espace centrale des usages particuliers et une voirie très séparée de chaque côté qui dessert tout le quartier
- Hypothèse 2 : couverture totale sur tout le linéaire.

**Question** : le coût de ces trois aménagements

**Réponses** : 1<sup>ère</sup> hypothèse : 102 millions €

2<sup>e</sup> hypothèse : 105 millions €

3<sup>e</sup> hypothèse : 57 millions €

Il faut également raisonner en aménageur et rattacher les avantages et les inconvénients des hypothèses aux coûts (retour sur investissement d'un aménagement qualitatif mixte par rapport à de l'aménagement commercial autour d'une trémie).

**Question** : les coûts sont-ils globaux, incluent-ils la maîtrise d'ouvrage ?

**Réponse** : les coûts sont effectivement globaux avec une provision pour risque car nous sommes encore en amont du projet

Patricia Chasson explique comment la ville d'Annecy va travailler sur l'aménagement du secteur des 3 Fontaines. Ce secteur s'inscrit dans le cadre des documents de planification qui sont en cours de développement avec 1500 logements prévus. La ville d'Annecy a un double objectif : travailler sur le « déjà là » et adapter le projet en fonction du scénario choisi pour l'avenue Zanaroli. Après avoir dessiné le plan de référence, le montage opérationnel débutera et cela sur 3 ans. Le travail avec un groupement d'urbanistes et d'architectes commence dès décembre.

## Les réflexions en cours pour le quartier des Marquisats

**Florent Vigouroux** expose les réflexions en cours. C'est un espace qui est très remarquable et l'idée à faire germer est comment rendre cette berge aux habitants et aux touristes après les différents aménagements et une circulation apaisée alors que c'est actuellement un secteur « sacrifié ».

Il y a un cœur d'agglomération avec 130 000 habitants et les déplacements en voiture resteront malgré tout important. Le parti-pris est donc de structurer ces flux et terminer le contournement pour apaiser le transit en centre-ville et parallèlement pour l'avenir avec une emprise TC qui pourra évoluer. Cela reste une logique globale.

### 7/ Questions / Réponses

**Questions :** le projet c'est le contournement d'Annecy ? mais on ne contourne pas vraiment la zone d'Annecy

**Réponse :** le PDU qui est en cours d'élaboration est sur un objectif d'augmentation des TC et des modes doux. Mais la population se déplace en voitures encore pour plusieurs années. Le choix qui a été fait est de terminer l'infrastructure existante de contournement, avec ce principe que dans quelques années on pourra mieux gérer les flux

**Question :** résident annécien, si vous proposez plusieurs moyens de transports, les gens vont prendre leur voiture, le projet tend à maintenir le flux de voitures au bord du lac.

**Réponse :** Une matrice a été faite pour savoir d'où viennent les gens et où ils vont. Au vu des résultats, Annecy centre n'est pas la destination de nombreux usagers. Si on fait le BHNS seul ou le tunnel seul on ne répond pas au problème. Nous ne pouvons dissocier le tunnel+ NVU du BHNS.

**Remarque :** au-delà des questions techniques, ce projet concerne la vie des habitants de ce quartier, il y a déjà un trafic important et je regrette de ne pas avoir trouvé dans les documents du projet le comptage dans le secteur sur les différents axes de l'avenue Zanaroli.

**Réponse :** ces données existent dans le document de référence technique, l'étude de modélisation de trafic, vous pouvez les avoir si vous faites une demande par mail. **(voir les chiffres précis communiqués notamment lors de l'atelier Barral du 8 janvier)**

**Question :** Selon ATMO, c'est le secteur qui sera le plus impacté et c'est déjà un des plus pollué notamment à cause du Semnoz. Quelles seront les évolutions ? Par ailleurs est-il envisagé quelque chose sur le secteur de Barral pour éviter les nuisances ? **(voir atelier Qualité de l'air du 1<sup>er</sup> décembre et atelier Barral du 8 janvier)**

**Question** : on parle d'un coût de 179 M€ pour le tunnel, un investissement à 10 ans (ce qui serait inquiétant)

**Réponse** : On parle d'un fonctionnement de plus de 10 ans. L'infrastructure restera nécessaire avec peut-être des usages différents. Un objectif réaliste d'ouverture tunnel si le projet se poursuit est 10 ans

**Question** : je suis directement impacté vis-à-vis des tracés, J'attends pour développer mes magasins. Quel est l'avenir des bâtiments qui sont sur le tracé du projet et qu'est ce qui va se passer si les bâtiments sont impactés ? Cela fait 7/8 ans que j'attends, idem pour mes employés.

**Réponse** : une nouvelle étude démarre, même si on ne dérape pas sur le calendrier on ne pourra pas répondre à cette question avant la fin de l'année 2019. On devra tenir compte du scénario qui sera choisi pour la NVU donc pour le moment il serait difficile de répondre à cette question. La mixité des fonctions va demeurer quoi qu'il en soit. On reprendra contact avec l'ensemble des acteurs économiques sur le secteur dans e cadre de la concertation qui sera organisée par la Ville sur le secteur 3 Fontaines

**Question** A-t-il été envisagé une option bac ou bateau sur le lac comme au lac de Constance ?

**Réponse** : Avec service de l'État, une étude a été lancée sur la mobilité touristique, pas dom-travail. Il y a déjà 20 taxi-boat, l'idée est d'étudier des transports pour 20/30 personnes pour traverser le lac (pas cabotage). Il y a le pb de l'investissement et de l'amortissement. Il y a eu l'étude sur les navettes lacustres en 2006 qui est disponible. Elle montrait que le potentiel était faible par rapport au trafic, Ce pourrait être une solution additionnelle mais cela ne suffit pas.

**Remarque** : On n'a pas résolu les problèmes posés par la voiture, les études sont à moyen terme, il faut s'occuper de ce qu'on va faire durant ces 10 ans.

**Réponse** : La temporalité est importante par rapport au quotidien. Le Grand Annecy a augmenté la fiscalité entreprise de 30% sur le versement transport pour augmenter son offre TC de 20% avec nouveau maillage avril 2019 plus de bus en soirée et dans les quartiers fréquentés. Plus la mise en service de VAE en location longue durée, sans casser le marché privé. Ce sont bien des actions à court terme.

**Question** : aux deux extrémités, quel impact aura le flux, notamment au niveau de la rocade, quelle articulation avec la route d'Aix ?

**Réponse** : Nous regardons l'ensemble des évolutions des infrastructures sur Annecy pour voir les répartitions et le fonctionnement. L'étude de trafic prend en compte tout le périmètre dont le projet d'aménagement de la route d'Aix en 2x2 voies.

## 5/ Atelier de coproduction en table autour d'un thème

Imaginer des pistes et les tracés pour la nouvelle voie urbaine et apporter des améliorations à ce qui a été proposé

### Table 1 :

1/ Il faut vasculariser le quartier et ne pas créer un ouvrage qui saucissonne le quartier comme c'est le cas pour la Rode

2/ Nous sommes pour un tronçon complètement enterré pour éviter les pollutions notamment sonores

3/ Le quartier des 3 Fontaines constitue un lieu de vie, de proximité, de services et d'habitation. Il serait utile d'y mettre un téléphérique avec des cabines de standing (à l'image d'Annecy). Cependant, nous avons encore des interrogations par rapport à notre idée : où mettre les pylônes ? d'où partirait le périphérique ? quelle zone desservira-t-il ?

4/ il faudrait que ce tunnel couvert soit végétalisé. Il faut harmoniser l'habitat et les espaces verts, les jardins familiaux de la Croix-Rouge (comme ce qui existe déjà), il faut des espaces verts qui créent du lien social.

### Table 2

Beaucoup de réflexions autour de la philosophie du projet

Les contraintes du quartier sont déjà très fortes, donc l'exercice d'imagination est difficile

1/ Ne pas séparer la vie des habitants des activités économiques, commerces et tertiaire.

2/ Ce quartier doit privilégier les modes de circulation doux, voies avec végétation

3/ Supprimer la circulation des poids lourds

4/ Limiter la vitesse à 50 ou 30 km/h. Comme au centre d'Annecy

5/ Prendre en compte les problématiques d'éclairages (éclairages trop forts dans certains endroits)

6/ Voir la réglementation sonore, être cohérent avec Annecy. La nuit notamment, la circulation (trop vite la nuit) plus PL, plus déchargement marchandises vers 23 h du matin qui sont très bruyants.

7/ Penser à mettre en circulation des bus électriques

#### **Table 4**

Résoudre le problème du court et moyen terme, le tunnel ne résout rien

1/ Essayer d'aménager l'existant pour que ça circule mieux : supprimer les feux, ajouter les P+R et agrandir l'existant (Marquisats), possibilité de mettre son vélo dans les bus ou les parkings

2/ Nous sommes pour la tranchée couverte mais ne souhaitons pas la réalisation du tunnel. Pourquoi pas réaménager cette avenue Zanaroli

*Question : Quid du transport pétrolier ? Réponse : tunnel, pas de TMD, tranchée, transport pétrole autorisé. Il n'y a pas de trafic amené sur le giratoire, cela passe en-dessous.*

3/ Encourager les transports modaux

4 / Construire des logements

5/ Politique foncière ambitieuse sur l'ensemble du bassin à mettre en œuvre dès maintenant pour les P+R et voies TC.

#### **Synthèse générale**

Fergus Mordacq

Ne créer de coupure urbaine, trouver une solution pour éviter cela.

Volonté d'avoir en surface des modes doux, réduction de la vitesse sur le quartier, vasculariser le quartier, notion de mixité fonctionnelle (des commerces, du service, de l'habitation, avoir une vie de quartier pour ne pas avoir des zones dortoirs), la volonté de garder l'âme du quartier et faire en sorte que le quartier conserve une identité assez forte malgré le réaménagement.

#### **Conclusion de Isabelle Barthe,**

Ces ateliers sont productifs en petit comité, vous avez la main pour être force de proposition. C'est un travail à poursuivre dans les autres ateliers. La concertation continue. Remerciements.