



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Atelier thématique

Les transports en commun en rive Ouest

Saint-Jorioz le 22 novembre 2018

Compte-rendu synthétique

Lieu : Saint-Jorioz

Horaire : de 10h à 12h 30

Animation : Serge Delémontex, Ajuste

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

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

Béatrice Jarrige, experte indépendante nommée par la CNDP

Sébastien Gruffat, directeur des investissements, Département

Thierry Girard, directeur de la mobilité, Grand Annecy

Julia Philippe, chef de projet, Département

Daniel Collomb, cabinet BG Ingénieurs

Arnaud Berthier, cabinet Artélia

Olivier Labasse, Grenelle de la qualité de l'air et des transports

Déroulé

Introduction Isabelle Barthe, Garante désignée de la concertation par la CNDP

Un mot de Béatrice Jarrige, experte indépendante désignée par la CNDP

Présentation du projet de BHNS par les bureaux d'étude et la maîtrise d'ouvrage

Présentation du Grenelle par Olivier Labasse

Échanges entre la salle et la maîtrise d'ouvrage

Conclusion

1 Introduction Isabelle Barthe

Isabelle Barthe présente les principes de la concertation au sens du code de l'environnement :

- Droit du public à participer à l'élaboration des prises de décision pour les projets ayant potentiellement un impact sur l'environnement : la démocratie participative complète et enrichit la démocratie représentative
- Transparence et complétude de l'information
- Principe de la prévalence de l'argumentation et du respect des opinions contradictoires
- Possibilité de débattre de tous les aspects d'un projet, de son opportunité et possibilité de débattre des alternatives au projet
- Équivalence de traitement entre tous : pas de distinction liée au statut des personnes qui s'expriment

Elle rappelle qu'elle a été désignée par la CNDP pour être garante des 2 concertations en cours sur le projet LOLA et sur le PDU du Grand Annecy en cours d'élaboration, qu'elle est neutre à l'égard du projet et indépendante de la maîtrise d'ouvrage et de toutes les parties prenantes. Elle rendra compte de chaque concertation dans un bilan qui sera rendu public.

2 Un mot de Béatrice Jarrige

Consultante en transport dans un cabinet franco-allemand, spécialisé sur les transports en commun, elle a été désignée par la CNDP à la demande de la garante, qui faisait droit à une interrogation du collectif « Grenelle des transports du bassin annécien » sur le modèle de trafic présenté par la maîtrise d'ouvrage. Elle apporte un œil distancié par rapport aux différentes études trafic du MO et des études plus anciennes évoquées dans les débats. Son rapport d'expertise sera joint au bilan de la concertation.

Après la présentation des bureaux d'études, il était prévu un travail par tables autour de questions préparées par les services du Département et du Grand Annecy, mais l'assistance a préféré un échange direct avec la maîtrise d'ouvrage.

I Partie présentations par les bureaux d'études de la maîtrise d'ouvrage

1/Daniel Collomb (BG Artelia) + Arnaud Berthier (Artélia)

Le parti pris est un projet global

Constat : Il y a une saturation du trafic aux heures de pointe : >1h entre Faverges et Annecy et la fiabilité du temps de parcours est très incertaine.

2 lignes de TC dans trafic => pas de fiabilité.

Le matin la congestion est plus importante en direction d'Annecy, le soir c'est l'inverse.

BHNS : base étude SYSTRA

Réaliser un BHNS en site propre intégral ? La Loi littoral est très contraignante sur la bande des 100m, y compris pour les parkings relais => demande de dérogation (faisabilité juridique à questionner).

Problème de congestion : pas de report modal + pollution liée aux embouteillages

Site propre quand nécessaire (pas entre Duingt et Faverges)

Desserte Marquisats et Trésums => pas possible par le tunnel de la Puya

Anney-Sevrier : Choix de circulation alternée (voie réversible) sur espaces contraints en favorisant le sens congestionné.

Sevrier-Duingt : 2 voies dédiées.

Duingt-Faverges : pas d'aménagements hormis arrêts de bus.

P+R bien positionnés (descente col de Leschaux) sens optimal le matin et petits pour minimiser les nuisances.

Prévisions de trafic : Hausse de fréquentation des TC + 25% (hausse théorique de la fréquentation des lignes 51 et 52 et fréquentation BHNS)

Report modal = trafic voiture part vers trafic BHNS à partir de la matrice OD : origine/destination

0,8% = nombre de voitures éliminées de la circulation, ramené à la totalité des trajets

Question : Combien de véhicules /jour : sur totalité trafic ? à Saint-Jorioz ?

TC en site propre sur Saint-Jorioz ?

Pb de compréhension

- Sur le report modal vs augmentation fréquentation TC (4230 voyageurs par jour augmentés de +25% ne font pas 6000 voyageurs ; quelle explication ?)
- Sur les hypothèses de trafic
- Sur les aménagements de Saint-Jorioz

II Grenelle des transports du bassin annécien : O Labasse

Constat partagé : diminuer les embouteillages, améliorer la qualité de l'air et préserver le site

Clé : multimodalité et intermodalité (TTK)

L'objectif de report modal n'est pas assuré par le projet LOLA

TTK : analyse multimodale : seul ce type d'étude permet de comparer des scénarios contrastés (au sens de la CNDP)

Il faut étudier les projets sur tout le linéaire : 26,4 km d'Annecy à Albertville

Commentaire par Julia Philippe :

Selon le scénario C de l'étude TTK, il y aurait 3900 véhicules en moins sur la route mais cela n'est pas suffisant pour supprimer la congestion routière ; il reste 24800 véhicules sur la route.

Commentaire de Thierry Girard

Le projet du maître d'ouvrage est d'améliorer la mobilité pour tous les modes. L'étude TTK, c'est nous (C2A devenu Grand Annecy) qui l'avons faite et donc on la supporte. Elle ne vise pas l'amélioration de l'accessibilité routière. Qu'est-ce qu'on compare ? : d'un côté tunnel routier + BHNS, de l'autre TCSP sans tunnel qui induit report modal supérieur mais pas de suppression de la congestion routière.

Question habitante Saint-Jorioz :

Quid de l'augmentation trafic entre Saint-Jorioz et Duingt et report de trafic de la rive Est ?

Question de M. Maréchal :

Pourquoi la parole est-elle donnée systématiquement au Grenelle ?

Par ailleurs le présent atelier se déroule sur un mauvais horaire et, jusqu'au 18 novembre, il n'était pas possible de s'inscrire sur le site.

Lathuile avait proposé un TC en site propre : quid ?

Réponse de Thierry Girard :

L'étude de la commune de Lathuile sera versée à la concertation.

Intervention de Denis Duvernay, vice-président du Département:

On n'a rien fait sur ce territoire depuis longtemps. Le BHNS, c'est une offre TC qui est en train de se mettre en place partout, par exemple sur Thonon-Genève. Le ferroviaire, la loi nous interdit (au Département) de le financer. Mettons en place le bus, après on passera au tram si nécessaire.

Proposition d'un conseiller municipal de Sévrier : Claude Mauriange

- interdiction circulation PL de plus de 3t5
- basculement trafic transit sur autoroutes (comme aux JO d'Albertville)

- étalement trafic pointe horaires de travail (cf SNCF) : augmentation offre => augmentation trafic : étalement sur base volontariat

Jean Boutry : conseiller municipal Annecy ; ex - pilote en tant qu' élu de l'étude TTK

Choix d'accessibilité routière assumé par les élus actuellement majoritaires

Impossibilité technique de l'ancien tunnel ferroviaire ? cela me surprendrait énormément

Incertitude juridique loi littoral ? à vérifier sérieusement

Le seul pb = immeuble à la sortie du tunnel de la Puya ?

Loi Grenelle : rechercher l'augmentation des capacités routières seulement si pas de proposition alternative en TC crédible

=> projet LOLA pas conforme aux hypothèses du GIEC

Sébastien Gruffat :

2 partis d'aménagement différents :

Questionnement sur projet TC ? y compris dans scénario TTK pas de suppression de la congestion

Approche multimodale.

Nous avons une forte part modale du vélo, 5% alors que c'est plutôt 2% ailleurs. La voie verte n'est pas compatible avec TCSP sur 3 km sans aménagements lourds.

Marc Chabert Saint-Jorioz :

Tunnel OK pour désengorger Annecy mais phasage : d'abord TC après tunnel

Si on raisonne en agglo : tunnel améliore situation pour Annecy et péjore pour les autres.

Prendre les bonnes options maintenant

Phasage : faire d'abord un vrai TC fiable, ensuite on verra si tunnel nécessaire

Daniel Collomb : présentation carroyage (carte avec densité de population) pour expliquer difficulté rabattement vers TC en zones peu denses.

(explication jugée trop complexe par les participants)

Béatrice Jarrige : il manque l'analyse de l'horizon 2050

M. ? habitant Saint-Jorioz (association Annecy La Pêche) :

Etat de l'eau du lac catastrophique, mais les résultats d'analyse ne paraîtront qu'après 12/12 (« raisons politiques »,)

Il faut impérativement diminuer le trafic routier

- ⇒ TC qui roule hors route ; sans freins et hors route (usure pneus)
- ⇒ Alerte sur développement usage de la route : le réaménagement routier va générer pollution due à augmentation trafic et usure pneus ; pb filtration des polluants : exutoire = lac

Sébastien Gruffat : Sur toutes les infrastructures routières gérées par le Département, traitement des eaux avant rejet dans milieu naturel est systématiquement fait.

Thierry Girard :

2050 = imagine le Grand Annecy : question de la mobilité est le grand défi

Accueillir 50 000 habitants supplémentaires et 30 000 emplois.

Augmentation versement transport de 0,9% à 1,2% = + 2, 5 M€

Novel / Seynod est la ligne la plus fréquentée = 10 000 passagers/jour

Question de liaisons, d'effet réseau

On se concentre sur un corridor

Hubert de Troglhoff : habitant de Duingt :

Quelques propositions d'améliorations peu coûteuses à mettre en place rapidement :

- Horaires de circulation et horaires des scolaires ; les voitures sont arrêtées pour laisser passer les piétons (aménagements souterrains pour passage enfants)
- Fréquentation Marquisats : navettes ?
- Feu de Saint-Jorioz
- Camions
- Effet GPS : les GPS envoient les gens sur les rives du lac

Mme Serrate (collectif Grenelle et élue d'Annecy)

L'essentiel du coût c'est le tunnel : investissement de 179 M € pour projet court terme = hérésie économique

Quid recommandations GIEC + COP 23 ? Pourquoi on n'en parle pas ?

Projet majeure seulement de 1% les particules fines ; le GIEC demande -40%

Vision dépassée (il y a 40 ans ce n'était pas la même situation)

Question de la temporalité : horizon de réalisation du projet : 10 ans au mieux

Denis Duvernay

Aménagements de court terme : OK

Le projet ne résout pas le problème de Sevrier et Saint-Jorioz

Ex : Amélioration des points noirs important à court terme : pourquoi pas une tranchée couverte à Saint-Jorioz comme à Seynod ?

Mme Derail : adjointe au maire de Faverges

Au départ favorable au projet Tunnel+ BHNS

Mais projet tram – train = liaison vers Albertville plus séduisant que tunnel et BHNS car plus global

Depuis Faverges : 2/3 déplacements vers Annecy et 1/3 déplacements en direction d'Albertville

donner envie : créer un TC attractif contrairement à LHISA

le projet BHNS induit rupture de charge, donc peu de report modal. Le tram est plus confortable (handicap, poussette, vélo) donc beaucoup + attractif

Mme Lécuyer habitante de Faverges

solution qui favorise la voiture, même électrique = aberration : trop cher, électricité nucléaire, batteries matériaux rares => nuisances pour planète

souhaite : TC attractifs et horaires adaptés + gratuité pour certaines catégories

2030 pas assez loin dans le temps, se projeter plus loin

Thierry Girard :

Inciter vers TC: comment à l'horizon 2030 ?

Action avec Région : harmonisation tarifs aggro et Région à partir 07/01/2019 sur périmètre projet

Edmond Luca (collectif Grenelle):

Fluidification par tunnel OK sauf entre Sevrier et Saint-Jorioz le matin en heure de pointe

Transfert de la congestion (des Marquisats) mais pas élimination

Trafic de transit pas pris en compte.

Ferroviaire + efficace : site propre à 100% seul TC fiable et assure intermodalité

M. X : quid qualité air ? renvoi vers atelier du 01/12

Jean-Pierre Crouzat (collectif Grenelle) : réponse au maire de Sevrier qui prétend que le tunnel routier répond aux exigences de sécurité : en cas de séisme l'argument ne tient pas.

Tunnel de la Puya utilisable par secours en cas de congestion sur RD

Sébastien Gruffat : 3 km de voie verte non utilisables tels quels, tunnel la Puya pas utilisable pour secours tel quel mais possibilité de réaménagement techniquement pas infaisable. Sur la question de la Loi littoral : précaution juridique (à vérifier avec les autorités)

Denis Duvernay : ne pas opposer tram et bus ; à terme voie BHNS peut servir pour tram

Hubert de Trogoff : BHNS en site propre sur la portion Duingt à Saint-Jorioz ?

M. X : Traversée Saint-Jorioz en tranchée couverte pas réaliste (ouvrage « monstrueux »)

Tram et bus pas comparable en termes de coûts d'exploitation (conducteur pour bus vs tram autonome)

Olivier Labasse : Même les bus électriques ne sont pas la solution : rendement énergétique faible et pollution/ batterie

Claude Mauriange : présentation d'une solution alternative le PRT, transport par câble

Conclusion : rappel du calendrier et des prochaines échéances de la concertation. Invitation à contribuer sur le forum.

Annexe : documents projetés en séance