



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Atelier

- ◆ Les effets du projet LOLA sur les secteurs Barral, 3 Fontaines, Vovray

Seynod, mardi 08 janvier 2019

Lieu : **Seynod**, salle de convivialité de la mairie

Horaire : de 19 h à 21 h 33

Animateur : **Fergus Mordacq**, Ajuste

Intervenants : **Françoise Camusso**, vice-présidente du Département et du Grand Anancy, maire déléguée de Seynod

Bernard Alligier, maire-adjoint à l'aménagement urbain de la ville d'Anancy

Isabelle Barthe, garante des concertations désignée par la CNDP

Sébastien Gruffat, directeur des investissements, Département

Julia Philippe, chef de projet, Département

Christophe Vandepoortaele, directeur général adjoint, Grand Anancy

Patricia Chasson, directrice de l'aménagement urbain, Ville d'Anancy

Guillaume Brulfert, référent territorial, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes

Daniel Collomb, chef de projet, BG Ingénieurs

Déroulé

- Introduction
- Présentation des aménagements de la NVU
- Présentation des simulations trafic sur la zone de Seynod
- Présentation des effets du projet sur la qualité de l'air côté Seynod
- Présentation des réflexions sur le renouvellement urbain du secteur des 3 Fontaines
- Questions/réponses
- Conclusion

Fergus Mordacq :

Bonsoir à vous tous, je crois que malheureusement tout le monde n'a pas pu trouver de places assises. On est arrivé au maximum de la capacité de cette salle et on ne s'attendait pas à avoir autant de monde ce soir, nous vous prions de nous excuser, mais je pense que ça ira à peu près. Nous avons prévu un atelier en fin de session mais je pense qu'au vu de l'affluence ça sera peut-être un petit peu compliqué à organiser. Toujours est-il que nous aurons le temps de débattre sur les effets du projet du côté Barral, 3 Fontaines et Vovray. Je laisse la parole à Madame Camusso, qui est vice-présidente du Département, vice-présidente du Grand Annecy et surtout maire déléguée de Seynod et qui nous accueille aujourd'hui dans sa mairie. Madame Camusso, je vous laisse la parole.

Françoise Camusso :

Merci beaucoup. Bonsoir à vous toutes et à vous tous et merci surtout pour votre présence, effectivement plus nombreuse que prévu. Permettez-moi au nom de l'ensemble des élus et des services et de tous ceux qui ont organisés cette soirée de vous présenter nos meilleurs vœux.

Cette réunion sur LOLA vous le savez liaisons ouest du lac d'Annecy fait suite à un nombre important de réunions puisque nous avons déjà huit réunions publiques dans le cadre de la concertation publique, on vous expliquera ce qu'est la concertation publique, et cinq ateliers. Lors de la dernière réunion publique à Veyrier-du-Lac alors que nous avons terminé puisque la concertation publique a eu lieu du 17 octobre au 31 décembre de l'année qui vient de s'écouler, nous avons fini la concertation. Madame Barthe, garante de cette concertation publique qui vous expliquera aussi son rôle a dit que nous avons la possibilité de prolonger de 15 jours cette concertation. Le maire d'Annecy, président de la communauté d'agglomération a donc proposé qu'une réunion supplémentaire dans le cadre cette concertation, une réunion-débat-atelier se tienne ici à Seynod pour parler plus particulièrement du secteur de Barral. Ce qui forcément nous a convenu et je vois que cela vous convient également. C'est pour avoir un œil un petit peu plus aiguisé sur ce secteur et cette réunion me semble importante pour nous qui sommes à Seynod où nous avons la proposition du projet LOLA. Vous savez ce que c'est, vous savez qu'on parle de site propre, on parle de BHNS, on parle de tunnel, on parle de tranchées couvertes ou plutôt découvertes. Ce qui est important c'est que nos services sont là pour vous les présenter si vous en avez besoin et le sujet est d'importance ici à Seynod. Permettez-moi de vous remercier tout particulièrement de vous y intéresser.

Alors il y a des élus qui sont venus, il y a le maire de Chavanod qui est complètement impliqué dans ce dossier. Est là également, Nora Labidi maire de la commune de Cran-Gevrier ; d'autres élus sont présents également. Je sais aussi que vous n'êtes pas tous du secteur de Seynod mais cela veut dire quand même que ce dossier vous interpelle et vous intéresse tous. Alors merci à Mme Barthe, garante de cette concertation, je vais vous donner tout de suite la parole pour que vous nous expliquiez quel est le rôle fondamental que vous tenez dans cette concertation et ensuite je passerai la parole à Bernard Alligier qui est maire adjoint à Annecy

et à Seynod et en particulier chargé de ce dossier puisqu'il est maire adjoint à l'urbanisme, et aux services qui maîtrisent parfaitement ce dossier. Mme Barthe merci encore à vous et très bonne soirée de débats, de questions et peut-être pas toutes les réponses que vous attendez mais en tout cas des questions qui nous permettront d'être éclairés davantage sur ce secteur. Merci à vous

Isabelle Barthe :

Merci madame. Bonsoir à toutes et à tous et effectivement votre présence nombreuse ce soir montre à quel point cette ultime réunion a sa justification dans le calendrier. En effet pour celles et ceux qui ne me connaîtraient pas encore depuis 2 mois ½ que cette concertation a commencé, Isabelle Barthe je suis garante de ces deux concertations puisqu'il y a une concertation sur le Plan de déplacements urbains et une sur le projet de liaisons ouest du lac d'Annecy qui se déroulent en parallèle. J'ai été désignée par la Commission nationale du débat public comme garante c'est-à-dire comme personne chargée de vérifier à la fois que vous disposez d'une information claire, complète et transparente, que vous pouvez vous exprimer poser des réponses. Ensuite tout ce travail de concertation doit permettre de nourrir la prise de décision des élus qui auront la charge de délibérer à l'issue des deux bilans de concertation que je vais rédiger à la fin de cette période de concertation pour éclairer la prise de décision sur la poursuite ou non du projet, sa modification ou son abandon éventuel ; mais en tout cas des prises de position justifiées à l'aide du bilan de la concertation. Donc cette réunion en effet a été proposée suite à la réunion de Veyrier-du-Lac à la demande du collectif Barral Ensemble représenté par monsieur Renevier qui a dit qu'il nous manque des informations sur ce secteur et nous souhaiterions débattre là-dessus. Nous sommes là aujourd'hui ce soir et je pense qu'on va aller très vite sur les questions de présentation et aller sur le débat pour que vous ayez à la fois la possibilité de poser des questions, avoir des réponses et si toutes les réponses ne peuvent être apportées qu'on puisse vous dire quand, à quel moment et comment cela peut s'articuler avec une prise de décision ultérieure.

Voilà je repasse la parole à Mme Camusso

Françoise Camusso :

Merci, je la reprends juste 30 secondes pour vous dire simplement que ce dossier est porté et par le Département et par l'agglomération ; il me semblait important de la dire. En remerciant les services d'être présent.

Fergus Mordacq :

Je crois que vous vouliez laisser un mot à M. Alligier très rapide, et ensuite on passera sur une présentation en 3 temps assez rapide des effets sur Barral, les 3 Fontaines et Vovray en ayant une description rapide des 3 scénarios de NVU et ensuite les effets en termes de trafic sur les scénarios à l'horizon 2030. Ensuite M. Brulfert nous fera une présentation des effets de ce

trafic sur la qualité de l'air puisque c'est un sujet qui a été assez largement évoqué, la qualité de l'air du côté Vovray, 3 Fontaines et Barral. Après cette présentation, Mme Patricia Chasson nous fera également une présentation sur ce qui commence à s'engager comme réflexion de la part de la ville d'Annecy au niveau du renouvellement urbain sur le secteur des 3 Fontaines. Voilà je laisse la parole à monsieur Alligier et je la passerai ensuite à monsieur Collomb pour le début de la présentation.

Bernard Alligier :

Merci juste un mot, donc Bernard Alligier, je suis maire adjoint à l'aménagement urbain, juste une petite rectification. Ce n'est pas pour changer de titre c'est parce qu'il y a deux maires adjoints dans la nouvelle commune à l'urbanisme, il y a un maire adjoint à l'aménagement urbain et j'ai une collègue qui est maire adjointe à l'urbanisme réglementaire, pour d'autres dossiers cela peut être utile que vous le sachiez. Juste un mot pour vous dire que l'on parle de projet que ce soit LOLA que ce soit le tunnel, ce sont des projets portés par l'agglomération et le Département qui viennent impacter le territoire d'Annecy dont nous sommes les élus c'est à ce titre-là que nous sommes assez vigilants avec vous. C'est pour cela qu'il est appréciable de voir autant de gens dans ces réunions, assez vigilants à ce qui va se passer. Il ne faut pas hésiter à contacter les élus pour vos questions ou relayer vos demandes d'informations. Voilà merci.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup.

Daniel Collomb pour la présentation des 3 scénarios de NVU et leurs fonctionnalités.

Daniel Collomb :

Bonsoir à tous, je m'appelle Daniel Collomb et je suis ingénieur chez BG Ingénieur Conseil. Quelques mots pour vous présenter la NVU donc la nouvelle voie urbaine. D'abord les fonctionnalités. Il s'agit en l'occurrence de raccorder les voiries, les voiries capacitaires de l'agglomération d'Annecy, cela veut dire depuis le boulevard de la Rocade jusqu'au tunnel ça veut donc dire une liaison d'un peu plus de deux kilomètres, du nord au carrefour de la croisée jusqu'à l'entrée du tunnel. Les fonctionnalités : évidemment le raccordement et donc un bon écoulement de trafic, c'est notre objectif numéro un ; et puis une réduction des impacts d'où une proposition de 3 scénarios.

Le scénario 1 : c'est une alternance de tranchées ouvertes et tranchées couvertes sur la partie nord. La partie nord c'est entre le carrefour de la croisée et le carrefour du Maréchal Juin.

Pour des raisons d'écoulement de trafic, il fallait dans tous les cas déniveler le carrefour de la croisée et de manière préférentielle le carrefour Maréchal Juin aussi. Le scénario 1 permet ces deux dénivellations et puis le parcours reste en dénivelé c'est-à-dire en souterrain sur

tout ce linéaire secteur nord entre la croisée et Maréchal Juin. Ensuite il est à niveau dans la partie zone industrielle c'est-à-dire l'avenue des Vieux Moulins. Pourquoi un petit tronçon à ciel ouvert entre deux tronçons en tranchée couverte ? C'est simplement pour réduire les coûts et parce que d'un point de vue réglementaire à partir de 300 m en souterrain il y a des obligations de ventilation, de désenfumage cela oblige d'avoir des dimensions un peu plus grandes et surtout, tout un équipement de ventilation qui a quand même un certain coût. On essaie d'être en dessous des 300 m de dénivellation côté nord et puis côté Maréchal Juin aussi et puis cela veut dire que ça nous dégage à peu près un tronçon en tranchée ouverte sur 100 m au niveau de l'avenue Zanaroli. Voilà ça c'est le scénario 1. Voilà une vue un peu schématique du scénario 1 où vous voyez la partie inférieure de l'image c'est la tranchée couverte à proprement dite et la partie ouverte qui est dégagée sur 100 m au niveau de l'avenue Zanaroli.

Le scénario 2 c'est toute la partie nord entre carrefour de la Croisée et Maréchal Juin qui est complètement enterrée et couverte donc ça dégage un peu plus de latitude en surface donc on va dire que c'est la solution la plus satisfaisante pour les riverains de Barral en particulier.

Et le scénario 3, celui-ci se voulait un petit peu plus économique que les autres. Comme les autres, le carrefour de la Croisée est franchi en dénivelé donc en tranchée couverte parce que dans tous les cas il fallait déniveler donc c'est le cas aussi pour ce scénario de boulevard urbain mais pour le reste on est complètement en aérien. C'est dans ce cas du 2 x 2 voies ; il y a 2 voies pour le trafic de transit et 2 voies latérales pour le trafic de desserte. Voilà vous avez une image de ce scénario.

Je vais maintenant passer la parole à Julia.

Fergus Mordacq :

Julia Philippe qui est chef de projet sur le projet liaisons ouest du lac d'Annecy va nous expliquer ce qui se passe au niveau du trafic.

Julia Philippe :

Bonjour, donc quelques slides pour vous présenter comment évolue le trafic avec et sans projet dans le secteur. Vous avez une carte qui vous représente les trafics journaliers sur les différents axes routiers. On est sur des trafics journaliers dans les deux sens de circulation et c'est la situation actuelle, c'est aujourd'hui. Donc aujourd'hui en termes de volume, par exemple sur l'avenue des Vieux Moulins dans la zone industrielle à 1900 véhicules jours, on est à 15 700 véhicules jour sur l'avenue Zanaroli et à 27 700 véhicules jour sur l'avenue d'Aix-les-Bains donc en arrivée du carrefour Renaud. On a ensuite regardé ce qui se passe en 2030 en situation dite de référence c'est-à-dire en 2030 avec la croissance de population, l'évolution des emplois avec les autres projets qui sont connus d'un point de vue projet routier qu'est-ce qui se passe au niveau des trafics routiers mais sans prendre en compte notre projet, sans tunnel ni NVU. En termes d'ordre de grandeur sur l'avenue des Vieux Moulins on

est toujours sur, du côté de la zone industrielle il ne se passe pas grand-chose dans les mêmes ordres de grandeur 1 900 véhicules. Sur l'avenue Zanaroli on augmente un petit peu mais assez légèrement finalement on passe de 15 500 à 16 000 véhicules, on n'augmente pas tant parce que finalement l'avenue Zanaroli est déjà assez saturée donc on arrive à la limite de capacité de cet axe. Là où on augmente pas mal c'est sur l'avenue d'Aix, on passe de 27 700 à 29 500.

Quand on met en place le projet qu'est-ce qui se passe ? Premièrement en termes de volume au niveau de la sortie du tunnel, on a 19 000 véhicules jour dans les deux sens donc on en retrouve 18000 sur l'avenue des Vieux-Moulin et 26 000 entre le carrefour Maréchal Juin et le giratoire de la Croisée. Donc 26 000 qui selon le scénario se répartissent en surface ou en deux niveaux. Et puis sur l'avenue d'Aix-les-Bains on augmente aussi sensiblement le trafic puisque l'on va avoir aussi des échanges importants entre l'avenue d'Aix-les-Bains et la NVU et le tunnel. A la fois des échanges vers la Rocade, on voit que ça augmente beaucoup aussi en direction de l'autoroute et de la rocade, on est à 62 000 et aussi l'axe d'Aix-les-Bains.

Ce que permet le projet, en fait l'effet principal du projet c'est de faire diminuer le trafic qui percolait sur le niveau secondaire et de le reconcentrer sur les axes structurants. Notamment sur l'avenue 1201 qui en 2030, tel qu'est conçu la modélisation, la 1201 ? l'avenue d'Aix elle est transformée, elle devient un boulevard urbain à 2 x 2 voies donc avec une capacité plus importante. Cet aménagement plus la NVU et le tunnel fait que le trafic secondaire qui passait par exemple donc sur l'avenue des Trois-Fontaines, la route de Sacconges ou encore l'avenue de Champs Fleuris, lui, diminue. On a donc une concentration de trafic plutôt sur les axes forts. Excusez-moi, j'aurai dû commencer par-là, cette carte est la concentration en heure de pointe du matin et cette fois vous avez des données qui sont horaires par sens et donc quand c'est rouge ça augmente et quand c'est vert ça diminue. Voilà ce que j'expliquais c'est qu'on a du vert sur le réseau secondaire comme la route de Sacconges ou l'avenue des Trois-Fontaines. Donc là c'est la situation en HPS qui a globalement le même effet.

Un mot en termes de fonctionnement des carrefours, on a regardé quelles seraient les réserves de capacité aux carrefours principaux. Le carrefour que vous avez ici c'est le giratoire de la Croisée. A gauche on est dans la situation d'une tranchée couverte avec une dénivellation sous le giratoire et à droite on est dans la situation du boulevard urbain on a quand même une dénivellation sous le giratoire de la Croisée. Dans les deux cas on a des réserves de capacités qui sont globalement satisfaisantes, on a même un meilleur fonctionnement sur la croisée quand on est en boulevard urbain mais on est aussi assez satisfaisant en tranchée couverte avec des réserves de capacités au-delà de 15-20 %. Sur le carrefour Maréchal Juin, dans les deux configurations, qu'on soit en dénivellation ou en giratoire, ce qu'on appelle à place carrée, on a des réserves de capacité suffisante avec les trafics prévus en 2030.

Si vous avez plus de questions, tout à l'heure on pourra revenir dessus.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup. Alors on va passer rapidement avec Guillaume Brulfert sur une présentation des effets de ce trafic sur la qualité de l'air sur le secteur.

Guillaume Brulfert :

Bonsoir à tous, Guillaume Brulfert pour ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Juste vous rappeler en quelques mots qui est ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, c'est l'observatoire agréé pour la surveillance de la qualité de l'air, il y a un ATMO par région. Qui est ATMO, ATMO c'est un peu tout le monde, c'est $\frac{1}{4}$ l'Etat, $\frac{1}{4}$ les collectivités, $\frac{1}{4}$ les industriels et $\frac{1}{4}$ les associations environnementales, et c'est ce qui permet au sein de notre administration, en ayant ce mélange d'avoir indépendance et transparence de la mesure. On réunit environ 250 acteurs autour de la qualité de l'air. Notre dispositif de mesure : on a un réseau de mesure fixe permanent, je peux d'ailleurs vous annoncer un peu en avant-première une bonne nouvelle, la qualité de l'air s'est encore améliorée cette année sur le bassin annécien où on a perdu 1 microgramme supplémentaire sur les PM2.5 et 2 microgrammes sur les PM10 qui fait que typiquement en 10 ans sur les PM2.5 on est passé de 22 à 13 microgrammes donc ce qui est quand même significatif dans la tendance régionale. Nos outils sont beaucoup aujourd'hui tournés vers le numérique, la modélisation et la cartographie et c'est ce que je vais vous présenter maintenant. L'idée autour de ce projet sans refaire le détail de la diapo c'est que ce sont les données trafic qui vous ont été présentées avant qui ont servi comme données d'entrée au modèle. L'idée est de garder le fond constant, toutes les autres pollutions sont constantes, la seule chose qu'on fait varier c'est trafic et c'est ce qu'on va voir. On va bien avoir l'effet uniquement du trafic et quand on se projettera à 2030. Ce qu'on a fait bouger c'est le parc. Autrement ce parc va se renouveler.

Il y a des nouvelles normes l'émission sur les véhicules, ils vont consommer pour certains moins, il va y avoir une partie d'électrification du parc etc. C'est ça dont on tient compte dans le modèle et c'est uniquement ça qu'on va regarder. On le projette heure par heure sur une année et on regarde l'impact de la météo, des bâtiments parce qu'on est à l'échelle de la rue et on regarde ce qui se passe, particulièrement autour de la Nouvelle voirie urbaine donc chose qu'on n'avait pas trop développé avant dans le rapport mais effectivement on a cherché à regarder quel était l'impact sur une bande de 100 m autour du nouvel aménagement, donc là où l'impact est le maximum. C'est vraiment autour des axes, à 100 m on est vraiment dans la zone d'impact maximum après on retombe pratiquement aux concentrations de fond.

Il faut bien avoir en tête qu'on est sur quelque chose d'exponentiel. C'est au centre, au milieu de la voirie que la concentration est maximale. Plus on s'éloigne de la voirie plus on va tendre vers un niveau de fond. On estime que l'impact est déjà à son maximum dans les 50 premiers mètres de part et d'autre de la voirie. On a ainsi modélisé l'impact des trois scénarios, l'impact des alternances de tranchées ouvertes et couvertes, les tranchées totalement couvertes qu'on voit ici et le boulevard urbain. Plutôt que de vous présenter des nuances de couleurs qui sont parfois difficiles à lire à l'écran on a préféré vous les montrer sous formes

d'histogrammes. Pour voir les effets et quel serait le meilleur scénario en termes de qualité de l'air.

Déjà la situation 2030 tendancielle (sans projet LOLA) sur le dioxyde d'azote. Le dioxyde d'azote est le traceur automobile par excellence, on estime à peu près 60 % voire même un peu plus la part du trafic automobile dans les émissions d'oxyde d'azote. Il y a une réglementation qui est à 40 microgrammes par mètre cube. Ce qui vous est présenté en échelle sont les niveaux de concentration et la population exposée. Si on lit bien tous la même chose ça veut dire qu'on a à peu près 310 – 320 habitants qui sont exposés en 2030 et qui ont une concentration de 10 microgrammes par mètre cube. Donc voilà un peu l'histogramme sur le tendanciel.

Si je regarde maintenant ce qui se passe suivant les différents scénarios d'aménagement, ce que l'on voit c'est qu'il n'y a pas vraiment de scénario qui se détache. Il y a peut-être un scénario un peu meilleur qui se dessine qui serait le scénario 2 puisqu'on a un peu plus de population qui sera exposée à une concentration inférieure. Un peu plus d'habitants seraient exposés sur les 12, 13, 14 microgrammes mais je vous rappelle que la réglementation européenne et la recommandation de l'OMS est à 40 microgrammes par mètre cube, donc là on est bien en dessous quel que soit le scénario.

Un autre polluant d'intérêt, ce sont les PM10. Elles sont émises aussi par le trafic mais pas seulement, à l'échelle d'une agglomération ce n'est pas la source majoritaire. Ces particules sont essentiellement liées aujourd'hui au chauffage, et particulièrement du chauffage bois de mauvaise qualité. Les émissions PM10 en 2030 : ce qu'il faut avoir en tête pour les véhicules, c'est que les émissions majoritaires ne sont pas ce qui va sortir de votre pot d'échappement. Ce qui sera émis en masse, ça sera l'usure des pneus, l'usure des plaquettes, l'embrayage ; c'est typiquement ce qui sera demain les facteurs d'émissions les plus importants.

Je vous ai mis le scénario tendanciel à gauche avec une petite barre qui représente la recommandation OMS (20 microgrammes) et en rouge la réglementation européenne (40 microgrammes). Et ce que l'on voit c'est qu'en 2030 effectivement pour les PM10 en tendanciel on ne respecte pas la recommandation OMS et une majorité de la population autour du projet, environ 400 habitants, serait autour de 22 microgrammes par mètre cube.

Si je regarde l'impact des différents scénarios, les concentrations varient peu voire très peu, notamment parce qu'on a un niveau de fond qui est déjà élevé, qui est lié aux autres sources et où le trafic modifie assez peu cet état de fait. Donc on aura toujours, toutes choses égales par ailleurs, la population qui sera au-dessus de la recommandation OMS et qui respectera la valeur à la limite fixée aujourd'hui.

Deuxième point sur lequel on est tous attachés, c'est effectivement les PM2.5, donc les particules qui sont encore plus fines. Quand on parle de PM10 ce sont les particules qui sont compris entre 0 et 10, elles comprennent les 2,5 mais là on se focalise sur celles qui sont entre 0 et 2,5. C'est effectivement sur ces polluants que sont faites les études d'impact sanitaire, c'est pour cela que c'est assez suivi. Si l'on regarde autour de l'aménagement en 2030 le tendanciel, donc sans projet on voit qu'on est toujours au-dessus de la recommandation OMS

mais on respecte la réglementation européenne qui est fixé à 25 microgrammes avec une majorité de la population qui est exposé à 12 microgrammes par mètre cube.

Si je regarde l'effet des trois scénarios, difficile d'avoir un scénario qui se détache, les trois sont groupés et une nouvelle fois la source majoritaire de PM2.5 sur l'agglomération à ce jour, ce ne sont pas les véhicules, pourtant il y a un effet qu'on peut voir discrètement.

Je voulais juste vous rappeler pour conclure que ces calculs en 2030 sont faits avec l'urbanisation d'aujourd'hui. Chez ATMO, on attire la vigilance sur l'urbanisation future. Effectivement, si on construit demain un bâtiment au raz de la voirie il faudra penser à comment on le fait et à l'exposition de ce bâtiment. En tout cas on n'a pas de projection de population ou d'emplacement de population en 2030 donc on la fait avec la population résidente actuelle.

J'en ai terminé pour ma partie.

Madame Chasson :

Merci pour la transition parce que le projet c'est aujourd'hui ce que la ville d'Annecy a engagé comme réflexion. Donc quel projet urbain demain sur l'avenue des Trois-Fontaines en lien bien évidemment avec un des trois scénarios et on ne fera bien évidemment pas le même projet en fonction des différents choix qui vont être proposés. Quand on a engagé la réflexion à l'échelle de la ville d'Annecy, on a essayé de s'imaginer demain en fonction de certains critères. Ce qui nous intéresse c'est de reconstruire un morceau de ville mais en gardant tout ce qu'on a comme possibilité, comme potentiel aujourd'hui. C'est-à-dire qu'on va travailler avec l'armature existante. On est sur du renouvellement urbain donc il faut qu'on reconstitue ce morceau de ville avec ce qui existe déjà et LOLA va un petit peu impacter selon les scénarios ce qu'on va pouvoir faire de part et d'autre de l'avenue Zanolli. Les traversées et les liaisons qu'on va pouvoir constituer d'est en ouest, comment les modes doux vont pouvoir s'intégrer ? Quel projet ? Quel programme ? Est-ce que ça va être du commerce, de l'activité ? C'est un petit peu ce qu'on a essayé de faire pour essayer ensuite d'avoir ces schémas pour commencer à imaginer en fonction des gabarits de voiries.

Sur le scénario 1. On est sur un dimensionnement de 35 m avec une zone couverte, des flux de proximité sur ce scénario 1 qui concerne ce qu'on appelle des trémies, il y aura une possibilité on va pouvoir traverser mais pas évidemment là où on aura les trémies. Les flux de proximité ils seront gérés en contre-allées, on peut garder des aménagements d'espace public sur les tranchées, il n'y a pas de problématique par rapport à ça. On a mis des images de référence pour essayer d'imaginer dans les secteurs de ville même si là l'exemple que vous avez est sur Paris mais ça donne toujours des images et ça donne une représentation de ce que ça pourrait être demain. Sur ce scénario 1 on reste quand même sur un écoulement du trafic qui est tout à fait satisfaisant et on a uniquement des coupures urbaines sur les zones de tranchée ouverte.

Sur le deuxième scénario on est uniquement en tranchée couverte donc bien évidemment quand on fait de l'aménagement et qu'on fait de l'urbanisme c'est le scénario le plus facile,

l'emprise de voirie elle est diminuée elle est maintenant de 25 mètres donc on peut en termes de projets, en termes de programme assurer un développement urbain mixte, c'est-à-dire de la superposition de l'activité mais aussi de l'habitat au-dessus, et on peut aussi aménager une avenue urbaine et surtout on peut assurer les connexions est et ouest. Voilà un schéma et pareil des images de Jean Mermoz à Lyon, qui pourraient ressembler à ce que pourrait être l'avenue Zanaroli demain. Là les nuisances sonores sont bien évidemment largement diminuées, on n'a pas de coupure urbaine, les modes doux sont favorisés et on peut aussi imaginer de venir densifier jusqu'aux abords de la voirie par rapport à la forme urbaine qu'on pourrait dessiner demain.

Le boulevard urbain par contre là on est sur un gabarit beaucoup plus important je passe directement au schéma et on est sur une emprise nécessaire de 35 mètres donc là juste à travers les images vous pouvez voir que l'impact au niveau visuel n'est pas on est sur un gabarit beaucoup plus important je passe directement au schéma et au visuel n'est pas du tout le même en termes de ce que l'on pourrait imaginer en termes d'aménagement, l'impact foncier est beaucoup plus important.

Bien évidemment les nuisances sonores aussi et là il va falloir trouver les bonnes liaisons puisqu'on a cet axe routier qui va vraiment couper demain l'ensemble de la connexion Est-Ouest puisqu'on est quand même dans un endroit stratégique au niveau de la ville aujourd'hui de Seynod mais d'Annecy maintenant. Cette connexion et ces modes doux, on est dans un territoire où on peut facilement via le parc du Val-Vert rejoindre tout le secteur du centre-ville de Seynod demain, on a vraiment des liaisons à trouver sur ce secteur.

Là c'est une image un peu zoomée quand on est dans le scénario 3, ce que les collègues appellent la place carrée au niveau routier donc là pour arriver à vous situer on est dans les documents d'urbanisme existant aujourd'hui on a des emplacements réservés et là on est pratiquement au niveau de l'emprise du magasin actuel GIFI qui sera très impacté par cet aménagement futur c'est clair. Ce qu'on a essayé de faire ensuite par rapport toujours d'un regard on va dire urbain en termes d'urbanisme on a essayé en fonction des différents critères qui sont très importants pour nous donc à la fois de la gestion du trafic, des usages et connexion, du cadre de vie, de la programmation à venir, la mixité c'est quelque chose qui recherché sur le secteur et puis des contraintes techniques en termes d'emprise foncière de voir selon les trois hypothèses donc toujours d'un regard on va dire d'urbaniste quel est évidemment le scénario qui nous permettrait de faire le projet de renouvellement urbain le plus intéressant. Donc évidemment les curseurs c'est là où il y a plus de points donc l'hypothèse 2, la tranchée couverte sur tout le linéaire nous permet donc de faire un projet beaucoup plus satisfaisant. Les deux autres solutions sont envisageables mais du coup le projet va vraiment devoir s'adapter sur les choix qui vont être fait et on ne fera pas du tout les mêmes choses.

Les réflexions qui ont été engagé aujourd'hui on les poursuit mais on ne part pas d'une feuille blanche puisque la ville d'Annecy aujourd'hui regroupe les communes déléguées de Cran-Gevrier, d'Annecy et de Seynod qui avaient déjà dans leur document d'urbanisme travaillées sur ce secteur. L'avantage qu'on a aujourd'hui c'est qu'on a gommé les limites territoriales et qu'on peut faire un projet global. On a donc redéfini un périmètre et aujourd'hui le secteur

qui apparaît en orangé c'est notre périmètre d'étude et c'est là qu'on va vraiment travailler avec évidemment l'avenue Zanaroli qui reste un secteur important. L'objectif de ce secteur de renouvellement urbain c'est bien sûr d'accueillir les nouveaux habitants. Il faut absolument qu'on arrive à respecter les objectifs du schéma de cohérence territorial et loger les nouveaux habitants. On a aussi un enjeu de renouvellement des générations, de construire des logements abordables, de maintenir les jeunes et les familles en ville, tout ce qui contribue à contenir l'étalement urbain et à favoriser ce qu'on appelle la ville des proximités c'est-à-dire diminuer les déplacements. C'est ça les grands enjeux aujourd'hui du renouvellement urbain de ce secteur.

Toute la difficulté quand on fait du renouvellement, c'est de travailler avec ce qui existe déjà avec pour objectif de quand même construire une ville dense, mixte et vivable. Ce sont aujourd'hui les principaux objectifs qui ont été donnés, on verra plus tard, au groupement qui accompagne la ville au niveau de la réflexion.

Cette réflexion se mène en cohérence avec les objectifs qui ont été définis à l'échelle du territoire donc aujourd'hui on a parlé du projet du territoire, Imagine le Grand Annecy donne aussi des orientations, le PLH le programme local de l'habitat, ce sont tous des documents qu'on va devoir, nous tenir compte dans l'aménagement globale du secteur. Le plan de déplacement urbain bien évidemment le PLUI donc en cours, le schéma d'implantation des entreprises et le plan climat-air-énergie.

On ne part pas d'une page blanche parce qu'au niveau de la ville de Seynod on avait déjà une orientation d'aménagement et programmation qu'on appelait l'OAP de la prairie.

Sur le secteur de la commune déléguée de Cran-Gevrier on avait une OAP pareil un schéma sur le secteur du Pont-Neuf et puis on avait aussi sur la ville d'Annecy des emplacements réservés c'est-à-dire des secteurs qui étaient complètement dédiés à la réalisation de logements aidés. Donc on a regroupé un peu tous ces documents, on repart sur une réflexion plus globale mais cette réflexion plus globale elle est à mettre en cohérence avec le projet de la nouvelle voirie urbaine. Le périmètre d'étude c'est la tache rouge que vous voyez ici. Le potentiel d'accueil est aujourd'hui dans les documents et dans les prospectives qu'on avait dans l'OAP de la prairie, celle d'Annecy et celle du Pont-Neuf. On avait déjà un minimum à peu près 1 500 à 1 700 logements possibles quand on avait donc démarré les premières études en 2015/2016. C'est un minimum. On refait donc d'autres études en fonction du projet de voirie qui sera retenu on verra donc c'est l'objectif des études qui sont en cours et on était bien évidemment sur un secteur mixte d'habitat donc d'activité et de service avec le potentiel toujours sur le schéma et les documents d'urbanisme actuelle de 22000 mètres carrés de surface d'activité et de services.

Ce qu'on a quand même continué à faire sur l'ensemble du périmètre c'est d'être vigilant sur tout ce qui se passait en termes de mutation. Aujourd'hui vous avez en couleur parme toutes les propriétés qui appartiennent à la ville, l'emplacement réservé dont je vous parlais c'est ce quadrillage là c'est l'emprise globale du projet dans lequel doit s'inscrire la prochaine voirie et puis en rouge et sur les autres couleurs c'est des, on va dire des débuts de démarrage de réflexion de projet de construction. Ce sont des porteurs de projets privés donc promoteurs

qui ont commencé à venir nous voir en disant voilà nous on a des projets, on souhaite réaliser un certain nombre de logements.

Aujourd'hui on a petit peu bloqué les réalisations de manière à se donner le temps d'avoir un plan de composition globale de manière à pouvoir encadrer les projets à venir et surtout les rendre compatibles avec une cohérence globale.

Comment on va réussir à faire tout ça et bien on vient de confier une mission d'AMO donc d'assistance à maîtrise d'ouvrage c'est-à-dire qu'il y a un groupement composé d'architectes, d'urbanistes qui va accompagner la ville sur 3 années avec plusieurs phases. La phase pour nous la plus importante et c'est aussi le calendrier de la NVU qui va nous aider à construire ce plan de composition. Donc on a un an en fonction des choix qui vont être faits à la fois pour réaliser tous les diagnostics à l'échelle du périmètre d'étude : diagnostic urbain, foncier, paysage et environnemental, mobilité. On va essayer en fonction du retour qu'on va avoir à l'issue de la concertation de développer deux à trois scénarios d'aménagement mais global sur l'ensemble du périmètre d'étude et ensuite de mettre en place les outils qui vont nous permettre de poursuivre la réalisation. Quand on parle d'outils, peut-être que ce sera une ZAC, une zone d'aménagement concertée ou plusieurs ZAC, peut-être que ce sera un programme urbain partenarial, peut-être que ce sera des négociations avec les promoteurs privés.

Voilà on a aujourd'hui dans le cadre de l'urbanisme un certain nombre d'instruments qui nous permettent de mettre en œuvre les projets sur la base d'un plan de composition qu'on aura validé. On a après toutes les études qui vont arriver ce qu'il est important peut-être de souligner c'est pour en termes de calendrier pour essayer de ne pas tout bloquer le secteur mais de s'assurer que des opérations puisse partir on a à peu près 8-9 mois pour avoir le plan de composition urbaine et à partir de là on pourra peut-être laisser partir des opérations si elles sont en cohérence avec ce qu'on a défini comme orientation. Le bureau d'études nous accompagnera avec les porteurs de projets pour définir le projet et les opérations de construction qui doivent s'inscrire dans le plan général. On ira avec eux jusqu'à la consultation d'aménagement.

Le groupement donc c'est le groupement Gauthier Conquête qui nous accompagne. C'est tout récent. On vient de démarrer à l'échelle de la ville d'Annecy en intégrant bien évidemment les réflexions qui étaient déjà historiquement validées par les communes déléguées. On a une réunion de pilotage vendredi matin et ensuite comme on est en secteur de renouvellement urbain ce qui est important c'est qu'on s'inscrit dans une concertation qui va être obligatoire c'est-à-dire que la ville d'Annecy dans quelques mois va délibérer pour commencer dès qu'on va avoir de la matière de pouvoir monter des plans, de constituer un dossier de concertation pour pouvoir informer les habitants et pouvoir les associer à notre réflexion avec pour l'instant l'objectif c'est de valider le plan de composition d'ici fin 2019 en lien du coup bien évidemment avec le projet de voirie.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup

Vous l'aurez compris, d'une concertation à l'autre, une nouvelle qui s'ouvre sur le secteur des Trois-Fontaines.

Alors on l'a dit on est venu ce soir pour parler du secteur Vovray, Trois-Fontaines, Barral, c'est maintenant le temps pour vous de poser des questions et qu'on entre dans un débat. Il y avait beaucoup de lacunes d'informations qui ont été pointées sur les effets du projet du côté Vovray. Cette réunion a été faite pour pouvoir y répondre, on a devant nous à peu près 1h et $\frac{1}{4}$ de débat comme on l'a dit on a commencé un petit peu en retard, donc entre 1h $\frac{1}{4}$ et 1h $\frac{1}{2}$ de débat à partir de maintenant. On l'a dit on ne fera peut-être pas cette partie de travail en atelier par table puisque la configuration ce soir ne s'y prêtera sans doute pas. Vous êtes nombreux, on n'aura pas l'occasion de prendre toutes les questions, c'est toujours la règle du jeu, l'idée c'est vraiment de prendre au hasard les questions, on se concentre sur les effets du projet à Barral, à Vovray et sur le secteur des Trois-Fontaines et les différents intervenants qui sont là pour y répondre.

Voilà on a pour le moment une première question.

Madame je vous demanderai de donner votre nom puisque l'idée serait d'avoir dans l'enregistrement le nom des différentes personnes.

Intervention 1 :

Bonsoir, je m'appelle Christine *Effinger-Minet(phon)* j'habite à Seynod depuis près de 35 ans j'habite dans le quartier de la piscine l'île bleue donc par rapport à l'ancienne nationale 201 je suis directement impacté par l'effet de la pollution puisque mon immeuble se trouve juste derrière le garage Ford pour vous situer un peu. Alors justement par rapport à cet endroit spécifique dans le projet, de l'avenue Costa de Beauregard et toutes les constructions qui ont été faites de ce point-là jusqu'à Géant Casino il y a plein de constructions et des constructions qui sont bord de route alors j'aimerais qu'on m'explique quel est l'impact de la pollution. Je n'ai pas de question précise à vous poser je suis juste venue pour m'informer parce que je n'ai pas pu aller aux autres réunions qui ont eu lieu l'automne dernier mais je trouve que ce sont de belles paroles, une belle projection, c'est joli, c'est tout mignon. Vous allez prendre en compte un impact sur le quartier Seynod-Annecy-Cran, de nouvelles constructions il faut savoir qu'en Haute-Savoie il y a chaque année 11000 personnes de plus qui viennent habiter en Haute-Savoie et principalement là où il y a les emplois sur le secteur annécien. Donc vu les constructions actuelles, vu toutes les constructions qui ont lieu côté Pont-Neuf, en bordure de route, en montant sur Seynod partout ...

Fergus Mordacq :

Je vous propose qu'on ait quelques éléments de réponses. On n'est pas sur un débat sur le Scot mais à voir s'il n'y a pas quelques éléments qui voudront être apportés. En revanche Guillaume est-ce que peut-être quelques éléments par rapport à l'urbanisation et aux impacts éventuels

Guillaume Brulfert :

Effectivement vous avez raison de le souligner. Plus la construction sera proche de la voirie, plus l'impact que ce soit qualité de l'air, sonore ou visuel

Intervention 1 :

Ça me paraît évident.

Guillaume Brulfert :

Effectivement, après ce sont des chiffres qui sont peut-être un peu difficile à entendre mais vis-à-vis de la réglementation actuelle, l'année 2018 a été la meilleure année pour la qualité de l'air.

Intervention 1 :

Permettez-moi d'en douter et encore une fois vos belles paroles, vos beaux schémas je trouve ça mais c'est du foutage de gueule pour parler poliment. Vous vous moquez du monde et je pense que le 11 janvier 2019 ce n'est pas la présentation du projet, c'est le démarrage du projet. Vous avez déjà tout bouclé donc ce n'est même pas la peine de faire des réunions pareilles pour nous expliquer ce que vous avez déjà fomenté. Merci bien, ça rejoint tout ce que je pensais et ça va devenir invivable et votre projet, et je travaille dans une collectivité du secteur, votre projet j'en entend parler depuis 35 ans. Donc c'est vraiment du foutage de gueule ça va nous coûter combien et en fait dans 10 ans quand le tunnel sous le Semnoz sera fait ça ne servira plus du tout à rien. Il va partir de Vovray, il va sortir à Sévrier, j'ai vu l'été dernier que des hôtels restaurants dans ce secteur-là ont déjà été rasés, ça va sortir au niveau de MacDo, c'est nul nul nul nul

Françoise Camusso :

Christine merci beaucoup d'être là, et la parole de tout le monde est importante. Il faut que tout le monde puisse parler le faire parce qu'on n'est pas là jusqu'à 2h du matin. Maintenant je vais vous demander d'avoir la gentillesse de respecter le travail des services et des cabinets. Chacun a le droit d'avoir son opinion mais ça peut rester correct. Voilà c'est tout ce que je

veux vous demander. Le débat simple, le débat correct sera toujours plus intéressant que l'agressivité qui ne sert à rien. Je vous remercie.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup. Il faut effectivement que la parole passe à tout le monde mais un élément de réponses de M. Brulfert sur ces éléments.

Guillaume Brulfert :

ATMO c'est votre association, c'est l'association de tout le monde. Les capteurs sont placés avec les associations environnementales, avec la FRAPNA, avec Environ'alpes, tout le monde. Ces capteurs mesurent avec les mêmes méthodologies, au même endroit, en toute transparence, vous pouvez aller suivre les données heure par heure. A l'échelle de la région, la qualité de l'air s'améliore sur les facteurs qui sont aujourd'hui les facteurs réglementés et la communication sur la qualité de l'air est de plus en plus forte. Donc on a le sentiment d'une qualité de l'air qui se détériore. Pour autant quand on quantifie le nombre de microgramme par mètre cube de tel ou tel polluant, la qualité de l'air n'a jamais été aussi bonne que sur l'année 2018. On n'est pas à l'abri d'une année exceptionnelle très froide où on pourrait avoir des pics de pollution à répétition mais le tendanciel est clair. Après les projections à 2030 sont pleines d'incertitudes, est-ce que tel ou tel constructeur va mentir, est-ce qu'on aura des nanoparticules, on n'en sait rien. Il n'y a pas de réglementation là-dessus aujourd'hui. En tout cas, en tout état e cause sur ce qui est mesuré aujourd'hui, je le dis et je le répète, je l'affirme, vraisemblablement à l'échelle de la région, à l'échelle du bassin annécien, la qualité de l'air n'aura jamais été meilleure qu'en 2018.

Fergus Mordacq :

M. Renevier pour Barral Ensemble et ensuite je vous donne la parole.

Eric Renevier :

Je vous jure que je vais essayer de faire court mais ça ne va peut-être pas être facile.

D'abord premier mot pour remercier les maîtres d'ouvrages d'avoir fait cet atelier, on voit 160 personnes qui avaient un réel besoin. Il y avait un réel oubli dans les documents publics présentant cette concertation. Donc merci à vous d'avoir organisé le débat, merci à vous d'être venus nombreux malgré qu'il n'y ait pas eu beaucoup de pub, je ne sais pas si vous avez vu notre site, vous pouvez y aller, Facebook Barral Ensemble, vous pouvez toujours venir nous voir à la fin de la réunion.

Ce n'est pas une réunion Barral c'est une réunion Annecy sud, parce que comme la dame l'a dit avec un peu d'excès, les gens qui sont au bord de la 201 sont aussi très concernés par

l'augmentation de trafic qu'il va y avoir. J'ai vu une élue de Cran ici, les gens de Sous-Aléry au bord de la Rocade sont aussi très concernés. Sur la Rocade avec le projet c'est plus de 15 500 véhicules. L'école de Sous-Aléry, je n'ai pas mesuré, elle est sans doute dans la bande des 100 m, je vous laisserai confirmer ça M. Brulfert. Donc ce n'est pas seulement Barral, ce sont des milliers d'habitants qui sont concernés par le projet. Le troisième point que je voulais aborder : j'ai entendu qu'on allait adapter la construction de logements aux voiries qu'on allait construire. Peut-être qu'on pourrait réfléchir à faire l'inverse et planifier des logements parce que le besoin de logements est important, le besoin de logements est criant sur Annecy sud et sur la Haute-Savoie, on a déjà l'occasion d'en parler M. Alligier. Peut-être qu'on pourrait dire timent on met la priorité aux logements, et on adapte les voiries ensuite, ça c'est une suggestion.

Le point sur ATMO : si j'ai bien compris, c'est bien de moyennes annuelles dont vous nous parlez, ce qui n'exclut pas des dépassements réguliers sur des points on est bien d'accord là-dessus M. Brulfert et on est bien d'accord qu'en l'état actuel, déjà 100% de la population sont au-dessus des recommandations OMS pour les PM10 et les PM2.5. ?

PM2.5 uniquement (réponse de M. Brulfert).

Ça veut dire que déjà 100% de la population située sur le projet c'est-à-dire nous Annecy Sud mais également au bord du lac on est déjà au-dessus des recommandations OMS. Bon je veux bien que la qualité s'améliore mais on reste au-dessus des recommandations OMS.

Je terminerai cette intervention trop longue, excusez-moi par deux ou trois questions un peu plus techniques. Quel est le lien entre le doublement de la RD1201 et le tunnel ? Parce que quand je regarde les chiffres de projections, je n'ai pas d'études de projet du tunnel sans le doublement de la 201 et quand je regarde le projet de référence je n'ai pas d'études de la situation de référence de la 201. Donc je me dis que l'un ne va pas sans l'autre mais on ne le dit pas vraiment comme cela, j'aimerais un peu de précisions là-dessus.

Et dernière question encore plus technique. J'ai bien compris qu'il y allait avoir, s'il y avait une tranchée couverte, des véhicules au-dessus et des véhicules en-dessous. Comment va se répartir le flux ? Parce qu'au bout de la zone de Vovray il y a les bus et les transports de matières dangereuses. Comment va se répartir le flux entre ceux qui seront obligés de passer au-dessus parce qu'ils n'auront pas le droit de passer en-dessous et ceux qui ne voudront pas déboucher directement sur la Rocade et qui voudront aller avenue de Chambéry, avenue d'Aix-les-Bains.

Merci de votre attention.

Fergus Mordacq :

Alors un élément de réponses sur les questions sur le flux. Des réponses à donner par rapport à la RD1201. Je laisse répondre Julia Philippe.

Julia Philippe :

Sur la prise en compte de la 1201, c'est un projet qui est aujourd'hui connu et prévu à l'horizon 2030 donc c'est pour ça qu'il a été pris en compte dans les modélisations de trafic. Anciennement la ville de Seynod maintenant la ville d'Annecy, porte un projet de requalification de l'avenue d'Aix-les-Bains. L'idée serait *a priori* de faire un boulevard urbain, une 2X2 voies avec une limitation de vitesse abaissée. On l'a pris en compte parce que ce projet existait, après il ne fait pas partie intégrante du projet LOLA aujourd'hui puisqu'il n'est pas au même stade de réflexion et d'avancement, il n'en est pas à un stade de concertation publique, il est encore à un stade amont d'études préliminaires. Donc c'est pour cela qu'il n'est pas intégré à la concertation.

Fergus Mordacq :

Sur les flux ? quelques mots sur les flux en surface et en souterrain.

Daniel Collomb :

D'abord en ce qui concerne votre question M. Renevier, sur les transports de marchandises dangereuses dans la zone industrielle : dans tout le secteur de la NVU, les TMD ou transports de marchandises dangereuses sont acceptés dans les parties tranchées couvertes, c'est prévu comme cela. Ce qui n'est pas le cas pour le tunnel.

Ensuite le dispatch se fait au niveau des giratoires en sortie. En termes d'écoulement de trafic, tout est transparent au niveau de la méthode qui a été mise en œuvre, l'étude est en toute honnêteté la plus sérieuse possible et les simulations de fonctionnement des capacités aux giratoires montrent que ça marche avec des situations plus ou moins favorables selon les giratoires, des giratoires où on a une capacité importante, d'autres un petit peu moins. Mais dans tous les cas on est dans des situations de circulation satisfaisante.

On peut dire que globalement c'est à peu près une moitié qui part au-dessus et une en-dessous au niveau de Zanaroli, de mémoire. Mais on pourra vous donner les chiffres précis si vous voulez.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup. Un point que je tiens à préciser dès maintenant c'est que l'ensemble des documents qui sont projetés d'une part, l'ensemble des études dont on est en train de parler, seront de toute façon disponibles, mises en ligne sur le site, notamment cette présentation que vous avez vue jusqu'à présent ainsi que les études trafic qui correspondent à Barral, Vovray et Trois-Fontaines.

Alors, j'avais une question de monsieur, qui a le micro.

Intervention 2 :

Bonsoir je m'appelle Maurice B. je suis habitant de l'ensemble immobilier de Val-Vert qui est le secteur oublié, parce que j'ai vu que Val-Vert ne figurait pas sur le titre de l'atelier de ce soir, pourtant il fait bien partie du secteur concerné.

Le projet de tunnel sous le Semnoz et de nouvelle voie urbaine est qualifié par ses promoteurs de projet essentiel pour l'avenir des déplacements sur l'agglomération et les territoires voisins.

J'ajouterais qu'il s'agit également d'un projet non moins essentiel pour son impact sur la vie quotidienne, future des habitants situés dans les quartiers à proximité du tunnel et de la Nouvelle voie urbaine. Ce n'est donc pas de l'expérience de l'utilisateur de la route que je me prévaux pour prendre la parole dans cet atelier mais de l'expérience de l'habitant. En effet, l'expertise d'usage qui est la mienne, je reprends les termes de la concertation, n'est pas celle de l'automobiliste qui traverse matin et soir au volant de sa voiture, les quartiers sud d'Annecy mais celle d'un habitant qui vit depuis plus de 30 ans à moins de 100 m du rond-point du Maréchal Juin et des avenues qui convergent vers ce rond-point dont l'avenue Henri Zanaroli et l'avenue des Vieux-Moulins qui constitueront la future nouvelle voie urbaine entre le carrefour de la Croisée et l'entrée du tunnel sous le Semnoz.

Depuis plus de 30 ans, quotidiennement je vois depuis les fenêtres de mon appartement le trafic routier autour du rond-point du Maréchal Juin, depuis mon balcon j'entends le bruit, je respire l'air, je nettoie la poussière noirâtre qui se dépose sur le garde-corps et le mobilier extérieur ainsi que sur les tablettes de fenêtre. En tant que piéton je mesure le désagrément que procure le cheminement sur les trottoirs souvent encombrés par le stationnement des camions et le flux incessant des voitures et camions sur l'avenue Zanaroli. En effet, le trafic de cette avenue est dense, 15 500 véhicules jour selon les comptages de 2016, constitué non seulement d'automobiles mais aussi d'un nombre important de camions qui se rendent dans la zone industrielle de Vovray où sont implantés entre autres des entreprises de transports et de logistique, le dépôt pétrolier de la Haute-Savoie et une usine de fabrication de l'entreprise Entremont, et bientôt une centrale de métaux. À ce trafic, le projet prévoit d'ajouter un trafic de transit qui portera à l'horizon 2030, le nombre de véhicules sur l'avenue Zanaroli à 26 700 véhicules/jours. Ce qui représente une augmentation de 11 200 véhicules c'est-à-dire 72% d'augmentation. À titre de comparaison, le trafic journalier moyen sur RD1508 à la station de comptage de Sevrier est aujourd'hui de 24 000 véhicules jours.

J'ai une question à poser mais j'aimerais quand même développer ce qui me semble important. Sur l'avenue des Vieux-Moulins, entre le rond-point du Maréchal Juin et le rond-point de Vovray, à l'entrée du tunnel, le trafic qui était de 1 900 véhicules en 2016 passerait à 18 200 véhicules jours, c'est-à-dire qu'avec 16 300 véhicules de plus il serait multiplié par 8,5. Même la rue du Val-Vert où la circulation se fait sur une seule voie en alternance et à hauteur de l'école de Barral verrait son trafic passer de 5 800 à 7 200 véhicules jour soit une hausse d'environ 26%.

À la question « quel est l'impact du projet sur le trafic du côté de Seynod autour de la NVU », le document ajouté en ligne à la mi-décembre répond « les trafics sur la RD1201 et la NVU

seront moins élevés en situation de projet à l'horizon de 2030 par rapport à la situation sans projet ». Et après il est écrit, « le projet permet de délester les voies internes de Seynod au profit », mais au détriment aurait été plus approprié. C'est donc bien la contrainte du contournement du nord et du sud d'Annecy vers la rive Ouest du lac que va devoir s'adapter l'urbanisme des quartiers de Barral, Val-Vert, Vovray ainsi que la rénovation du secteur des Trois-Fontaines. Georges Pompidou disait qu'il fallait adapter la ville à la voiture. Cette conception de l'urbanisme est bien celle qui inspire ce projet et non pas malheureusement celle d'un éco-quartier. Pourtant aujourd'hui on sait la part non négligeable que tient le transport routier dans l'émission des gaz à effet de serre, plus d'1/3 selon ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Et on connaît par ailleurs les conséquences de la pollution de l'air sur la santé.

Fegurs Mordacq :

Excusez-moi, mais je suis obligé de vous demander malgré tout de conclure, je crois qu'on a bien compris l'ensemble

Intervention 2 :

J'explique dans quelles conditions vont vivre les habitants du quartier.

L'agence nationale de santé publique annonce le nombre de 48 000 morts anticipées chaque année en France. Selon ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, habiter à proximité du trafic routier augmenterait de 15 à 20 % les nouveaux cas d'asthmes chez l'enfant. Pourtant à une distance d'environ une centaine de mètres de la future NVU se trouve une école et une garderie. Sur les portes de la garderie sont apposées des affichettes rappelant la nécessité de protéger la santé des enfants en cas de pollution. On objectera que sur une portion de la NVU, le trafic de transit se fera pour partie dans une galerie partiellement ou en partie couverte, cela ne supprimera pas pour autant la pollution de l'air puisque selon le centre d'études des tunnels dans un document actualisé en 2016, un tunnel canalise la pollution routière et en modifiant la répartition celle-ci se concentre en effet en tête du tunnel. Les habitants des quartiers situés à proximité de la NVU et de la tête du tunnel sous le Semnoz peuvent donc être légitimement inquiets pour leur santé.

C'est pourquoi, et j'en terminerai avec mes questions, je souhaiterais savoir quels dispositifs de traitement de l'air vont être mis en œuvre afin de permettre de conjuguer la concentration et la hausse importante du trafic routier à proximité de la NVU et du tunnel sous le Semnoz et les objectifs de réduction d'ici 2030 des taux de polluants les plus problématique pour la santé humaine. Et qui ont été fixés pour la France conformément à la directive européenne 2016 2284 du 16 décembre 2016 à savoir 77% de réduction pour le dioxyde de soufre, 69% pour l'oxyde d'azote, 52 % pour les composés organiques volatiles, 57% pour les particules microscopiques inférieures à 2,5. En effet les résultats d'études réalisés par ATMO évoquent qu'en fonction des différents scénarios, des variations par rapport à la situation actuelle iront de 0 à +7 suivant les polluants. Aucun résultat n'évoque de baisse. Ma question vaut aussi pour le respect des engagements pris en matière de réduction des gaz à effets de serre.

Enfin concernant la sécurité des piétons, particulièrement celle des enfants je voudrais savoir si on peut raisonnablement envisager une augmentation de l'ordre de 26% du trafic dans la rue du Val-Vert compte tenu des caractéristiques de cette rue et sachant d'autre part que l'heure de pointe du matin coïncide avec le moment où les enfants entrent à l'école. Je rappelle que les aménagements actuels à proximité de l'école ont été décidés suite à un accident de la circulation dont avait été victime un enfant. J'en ai terminé et je vous remercie de m'avoir écouté.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup. Alors l'intervention a été longue, je crois qu'on a abordé pas mal de sujet notamment des sujets de qualité de l'air sur lesquels je vais laisser M. Brulfert répondre maintenant.

Guillaume Brulfert :

C'est très partiel ma réponse. Tout ce que vous avez dit est parfaitement vrai sauf peut-être que les études épidémiologiques sortaient de chez nous, on a fait que des copier/coller de ce que fait l'institut national de veille sanitaire. Mais effectivement toute l'information que vous nous donnez est vraie, il y a des directives qui incitent. Nous ce qu'on a fait dans le cadre du projet, c'est une évaluation par rapport au tendanciel (sans projet LOLA) donc effectivement les chiffres que vous avancez me semblent vrais, il y a une augmentation tendancielle des gaz à effets de serre, le projet ne modifie pas cette augmentation tendancielle. On a quand même une baisse en tendanciel des émissions des polluants classiques que vous citez, on pourrait parler des composés polluants volatiles et autres mais ils ont moins d'impacts directs sur la santé. Donc ce qu'on a évalué sont les PM2.5, les PM10, les NOx. L'amélioration technologique va quand même améliorer aussi les choses donc on s'inscrit aussi là-dedans. Après, il y a un certain nombre de véhicules qui passent et qui produisent des émissions et c'est ce qu'on essaie au mieux de reproduire dans nos modélisations et toute l'incertitude qu'il y a. Vous avez raison de dire que les impacts sont forts aux abords des infrastructures. Il faut voir l'état des lieux aujourd'hui, ce qui sera fait demain et particulièrement sur ce qui sera fait demain il y aura peut-être des réponses sur les traitements en tête de tranchée couverte ou du tunnel. Mais là-dessus je pense que Daniel aura des éléments pour compléter.

Julia Philippe :

Juste un point sur une info trafic avant que Daniel complète sur la tête de tunnel. Effectivement la charge de trafic c'est réel, c'est un problème, vous le vivez aujourd'hui et on a vu que vous le vivrez aussi en 2030 que le projet se fasse ou pas. Vous parlez des 26 000 véhicules jour sur l'avenue Zanaroli : l'avantage, je ne sais pas si on peut dire ça comme ça, mais on a quand même des variantes qui proposent de traiter en souterrain en enterrant une partie de trafic, au moins la moitié voire plutôt les deux tiers dans les sens les plus chargés. Si

on n'enterre pas ce trafic sur l'avenue Zanaroli, vous aurez un trafic supérieur en heure de pointe à ce que vous auriez avec le trafic qui serait juste un trafic de desserte plutôt local en situation de tranchée enterrée c'est-à-dire si on ne fait pas de projet. Si on ne fait rien, vous aurez plus de trafic en surface. Après il peut y avoir d'autres projets, je ne sais pas d'autres choses.

Daniel Collomb :

Juste pour rebondir un tout petit peu sur ce qu'a dit Julia tout à l'heure, le projet conduit finalement à concentrer quand même le gros du trafic sur les axes principaux, les axes structurants et à décharger les voiries de desserte. Alors vous avez parlé de l'avenue de Val-Vert qui à l'évidence n'est pas un axe structurant, donc de fait vous pouvez tout à fait faire une remarque à ce sujet, il est tout à fait possible de mettre des barrières, des éléments matériels de régulation de pour modérer le trafic sur la rue de Val-Vert, de faire en sorte que finalement les gens restent sur les axes structurants et n'aillent pas sur la rue du Val-Vert qui fait office de shunt actuellement entre la RD 1201 et l'avenue des Vieux-Moulins. Donc ce sont effectivement des aménagements possibles. On est au stade des études actuellement, des études en amont, et cela fait partie des éléments qui peuvent être envisagés et qui peuvent décharger très sensiblement la rue du Val-Vert.

Intervention 3 :

Cette rue du Val-Vert ne devait jamais être ouverte à la circulation lorsque l'on a acheté nos appartements. Madame Camusso, cette route ne devait jamais être ouverte à la circulation, aujourd'hui elle est dans les deux sens.

Fergus Mordacq :

Alors attendez, la parole est à madame qui a le micro mais je pense que pour le moment il y a pas mal d'éléments de réponses. Madame gardez le bouton vers le haut

Intervention 4 :

Bonsoir je m'appelle Christine André, je travaille dans le quartier des Coussinets donc ce n'est pas Barral mais nous sommes quand même impactés aussi. Ma question est par rapport à Monsieur qui parlait des relevés sur la qualité de l'air parce que je surveille très régulièrement. Donc on en a un qui est à Loverchy dont les taux sont toujours au-dessus des polluants dont vous parlez qui sont toujours les plus élevés de la ville jusqu'à deux fois et même plus souvent trois fois que le relevé au niveau de la Rcade. Le souci est vraiment là, je pense qu'on est tous sur un souci de santé. Monsieur parlait de la poussière sur son balcon. Au mois d'octobre on a eu un taux de pollution très très élevé au moment du beau temps, très très fort dans notre quartier et alors ça n'a pas valeur de statistique bien entendu parce

qu'il n'y a pas d'études qui sont faites sur l'impact sur notre santé. D'ailleurs c'est une question : ça serait intéressant qu'on puisse aussi évaluer vraiment les retombées sur notre santé. Mais je sais qu'au mois d'octobre, j'ai plein d'enfants de ma connaissance dans le quartier qui faisaient des crises d'asthme une à deux fois dans l'année qui en ont fait trois à quatre par semaine dans cette période de forte pollution. Donc ce n'est quand même pas des choses qui sont négligeables et elles seraient à mon avis à étudier.

La vraie question aujourd'hui, c'est que si nous sommes aussi nombreux à chaque fois aux réunions c'est parce qu'on a tous le ressenti d'une très forte baisse de la qualité de vie à Annecy. On fait beaucoup de communication et publicité « Annecy c'est beau, c'est agréable », mais globalement pour les gens qui vivent ici depuis longtemps, moi la première je suis en train de me demander. J'avais acheté un appartement pour mes vieux jours mais j'avoue que je suis en train de me demander si je ne vais pas laisser tomber et aller à un endroit pour respirer parce qu'entre la concentration immobilière et tous ces immeubles en bord de route qui font que la ville étouffe, on ne ménage plus aucun espace, les arbres tombent. C'est une qualité de vie fortement dégradée au quotidien et au niveau de l'impact sur notre santé. Nous sommes tous vraiment préoccupés, effectivement la poussière dans les appartements, sur les balcons c'est un signe, et l'état de santé de nos enfants qui sont plus sensibles, ce serait quand même à évaluer. Il y a une vraie inquiétude et quels que soient les projets, on aimerait des politiques qui prennent en compte tout cela. On ne peut plus rester sur des plans d'urbanisation qui n'intègrent pas ça. On est dans une époque où l'environnement doit être une priorité pour nous tous.

Fergus Mordacq :

Merci pour cette intervention. Ce que vous venez de dire et d'évoquer notamment sur les impacts sanitaires sont des choses qui sont enregistrées et seront versées au titre de la concertation et on verra quelle suite pourra être donnée. Je passe la parole à Guillaume Brulfert sur la station de Loverchy et sur les pics.

Guillaume Brulfert :

Effectivement l'agglomération d'Annecy est riche de 3 stations, une station dite urbaine, deux stations urbaines une à Loverchy, une autre à Novel et la troisième qui est une station trafic au boulevard de la Rocade. La station de Loverchy est historiquement la station qui a les relevés les plus élevés en ce qui concerne les PM10. La station la plus élevée pour le dioxyde d'azote, ça reste Annecy Rocade.

Et il y a bien eu une évaluation de l'impact sanitaire qui a été faite, il y a eu une étude il y a quelques années qui avait été faite par santé publique France sur l'impact de la pollution aux particules. Donc il y a quelques années, je crois que les niveaux qui devaient être de référence devaient être de 2013, et depuis la situation s'est améliorée. Alors elle n'est pas encore parfaite effectivement, il y a encore des efforts et des politiques à conduire pour améliorer les choses mais pour autant on est quand même sur une tendance à l'amélioration.

Fergus Mordacq :

Daniel a un mot à ajouter ?

Daniel Collomb :

Oui un mot à rajouter concernant le tunnel donc les émissions au niveau des portails, au niveau des extrémités. Donc en section courante, la ventilation prévue est de type qu'on appelle semi transversale c'est-à-dire que l'arrivée d'air frais se fait par les portails et puis l'air vicié est remonté dans une gaine de ventilation et ces gaines de ventilation après évacuent évidemment l'air a priori aux deux extrémités de ce qu'on appelle les portails. Après il y a des usines de ventilation qui évacuent ces fumées. Alors il y a deux systèmes possibles de traitement. Il y en a un qui va évidemment vous faire peut-être réagir c'est-à-dire la dilution, on laisse les fumées dans des conditions le plus haut possible de telle manière que la dilution se fasse le mieux possible. L'autre possibilité c'est la filtration. Un des intervenants tout à l'heure a parlé du CETU (centre d'études des tunnels). Si vous allez un peu au bout de tout ce que le CETU a dit en termes de pollution, il arrive à la conclusion qu'en France il ne préconise pas du tout la filtration, il préconise la dilution. Pourquoi ? Parce que en réalité on se focalise sur, on a parlé tout à l'heure des PM10, des PM2.5, des NOx, on s'est focalisé sur quelques polluants. Il s'avère que malgré tout il y a beaucoup de polluants même s'il y a que quelques-uns qui sont bien tracés même beaucoup. Quand on dilue, on les dilue tous. Si on veut filtrer, il faut bien définir celui qu'on veut filtrer et on adapte les filtres en conséquence. Mais pour avoir une filtration, la meilleure possible, on doit réduire la vitesse de l'air. Donc ça veut dire que si on veut filtrer très très bien un polluant on va réduire la vitesse, on va réussir à bien filtrer ce polluant mais en réalité ça sera au détriment de l'émission des autres polluants. Donc le CETU, centre d'études des tunnels excusez-moi je ne l'ai pas dit tout à l'heure préconise en fait de ne pas filtrer en France mais plutôt de diluer. Alors j'expliquais tout à l'heure qu'il y avait la gaine de ventilation qu'on prévoit côté Sevrier : une option où on évacuerait les fumées non pas au portail mais à peu près 300 m avant le portail, à ce qu'on appelle le point haut du tunnel. On évacuerait *via* un puits, une cheminée qui serait si vous voulez dans la forêt dans le Semnoz.

Fergus Mordacq :

Bon là je crois que vous avez eu en fait les explications sur les deux systèmes filtration et dilution et que le CETU privilégie la dilution.

Il y avait une question de madame

Intervention 5 :

Delphine C. j'habite à Barral et j'ai 2 enfants en bas âge. Donc je vais revenir, je suis désolée, sur la qualité de l'air parce que c'est ce qui m'intéresse. Sur la première réunion qu'on a faite

à Annecy, il y avait une présentation qui avait été faite sur la qualité de l'air qui grâce au projet allait s'améliorer sur les Marquisats et sur Veyrier-du-Lac. Donc c'était défini dans le projet qui était proposé à cette réunion. Et je suis étonné qu'aujourd'hui on ne nous propose pas les mêmes éléments pour Barral, Trois-Fontaines, Val-Vert, en fait toute cette partie et même l'avenue d'Aix-les-Bains parce que je pense qu'elle est concernée. Surtout quand on voit l'augmentation. C'est-à-dire qu'on a fait des ratio de qualité de l'air, de l'amélioration là où on sait que le trafic va baisser, si Veyrier-du-Lac ça va baisser, Marquisats ça va baisser et là où ça va augmenter on n'a pas fait d'analyses plus précises sur la qualité de l'air.

Fergus Mordacq :

Alors Guillaume je vais vous laisser répondre parce que je pense qu'il y a quand même des éléments de réponses et que les études ont justement été réalisées.

Guillaume Brulfert :

Oui oui, alors tout à fait ça a été réalisé. Ce n'est peut-être pas, aujourd'hui effectivement sur la Nouvelle voirie urbaine mais tous ces éléments existent et si vous avez des difficultés pour les trouver dans les rapports, laissez un message sur le forum et on y répondra et on vous mettra la page, la référence et s'il vous manque des choses on complètera il n'y a vraiment pas de soucis là-dessus puisque l'ensemble du travail a été réalisé.

Julia Philippe :

Je ne pense pas qu'on ait tout à fait répondu. Enfin si j'ai compris ce que vous vouliez dire c'est que vous aviez l'impression qu'on avait fait des choses pour améliorer la qualité de l'air dans les territoires des Marquisats et de Veyrier, là où on pouvait baisser le trafic. Mais en fait c'est juste que ça s'est fait dans l'ordre inverse.

L'objectif du projet c'était de venir apporter une solution à un problème qu'on connaît tous aujourd'hui qu'est la congestion routière sur la rive du lac. Donc on a regardé ce que donnerait le trafic en apportant cette solution qui en est une peut-être parmi d'autres. On a ensuite regardé ce que donnait la qualité de l'air avec ces nouveaux trafics. Et cela, on l'a regardé partout. Effectivement il y a des endroits où on a vu que globalement, il n'y avait pas de modifications à l'échelle du périmètre annécien et après, forcément, là où le trafic baisse, la qualité de l'air le long de l'axe s'améliore et là où le trafic augmente, dans la bande des 100 mètres qu'à montrée Guillaume Brulfert, la qualité de l'air se dégrade. Mais c'est dans cet ordre-là qu'il faut considérer les choses. En revanche, ces chiffres sont disponibles sur le site internet, ils sont disponibles aujourd'hui.

Fergus Mordacq :

On vous confirme que ces chiffres existent bien. Je laisse Julia vous redire un mot.

Julia Philippe :

On ne va pas y rester longtemps mais vous les avez par exemple dans le tableau-là (diapo présentée) qu'on a déjà présenté plusieurs fois. Ici on est sur les NOx mais ce tableau existe pour toutes les autres particules et vous avez sur tous les secteurs les variations en microgrammes sur les PM10 sur l'avenue Zanaroli et traduits en population exposée. Ce qui est important c'est la concentration et l'exposition de la population, ce n'est pas tant le pourcentage d'augmentation.

Guillaume Brulfert :

Si vous voulez des pourcentages on vous les fournira. Il n'y a aucun souci, on est totalement transparent là-dessus. C'est l'impact du scénario 1 par rapport à sans projet, le scénario 2 par rapport à sans projet et sur les différentes voiries. Donc effectivement pour tout ce qui est autour de 0,2 et 0, dites-vous qu'on est vraiment dans l'incertitude. Et puis après on a des impacts qui sont plus marqués et particulièrement sur le boulevard Zanaroli. Mais c'est aussi ce qui est traduit dans les histogrammes que je vous ai montrés tout à l'heure. C'est-à-dire qu'on a fouillé jusqu'à la population dans cette bande-là et voir quelle tranche de concentration était associée à chaque population. Et c'est ce que j'ai peut-être maladroitement présenté tout à l'heure mais peut-être en le relisant à tête reposée ça reviendra. Mais en tout cas nous on est disponible pour vous aider à avoir cette lecture. Le travail a été réalisé.

Fergus Mordacq :

Alors, attendez juste un instant j'ai une question, monsieur, j'ai une question après dans le fond de salle. Mais simplement il y a une chose que je voulais rappeler sous le contrôle de madame la garante. C'est qu'il est rare que sur une concertation publique, à ce niveau-là, une étude sur la qualité de l'air soit déjà menée. En général c'est plutôt au niveau de l'enquête publique, des études de l'enquête publique. Ce qu'il faut savoir c'est que malgré tout, les maîtres d'ouvrage ont quand même tenu à faire cet état initial et ces projections et simulations de la qualité de l'air dans le cadre de cette concertation pour donner le maximum d'informations. Parfois, la communication a peut-être raté quelques marches. Mais en tout cas l'ensemble des chiffres vous les avez et vous les aurez, vous pouvez effectivement les demander et je crois qu'il faut se rappeler aussi que ce type d'étude qualité de l'air à un stade de concertation amont à un projet, c'est une première.

Guillaume Brulfert :

Effectivement ça vous propulse dans les grandes agglomérations types Lyon ou Grenoble qui font ce type d'étude en même temps.

Fergus Mordacq :

Alors ça c'était un simple rappel pour dire que l'information est mise à disposition. Alors j'ai une question, monsieur j'avais dit et après j'irai au fond.

Intervention 6 :

Bonsoir moi c'est Guillaume E. habitant à Barral. Bon pour rebondir sur ce que M. Renevier avait dit c'est toujours sur la qualité de l'air. Je m'appuie sur une étude qui avait été faite de l'agence nationale de la sécurité sanitaire, environnement et travail qui avait été missionnée par la direction régionale de la santé et la direction régionale de l'énergie et du climat. C'est une étude qui avait été réalisée en 2017. Sa mission était de faire des recommandations et proposer des pistes pour la qualité de l'air et répondre au mieux aux besoins de la population. Donc ce rapport est très complet. Il fait 150 pages, il détaille notamment l'impact d'une qualité de l'air très mauvaise sur les problèmes respiratoires. Je sais qu'il y a une dame qui s'y était intéressée. Pour moi il n'y a pas de problème, ce rapport peut être diffusé, je l'ai eu en main aujourd'hui. Je reviens juste sur les histoires des normes OMS. Ce rapport en tout cas a amené l'OMS à revoir toutes ses valeurs guides, c'est-à-dire toutes les valeurs sur lesquelles on est déjà au-dessus. L'OMS va les revoir et d'ici 2020 toutes ces valeurs seront revues à la baisse sachant que nous on est déjà au-dessus. Je trouve ça un peu dommageable qu'on n'en ait pas parlé et qu'on sache déjà que notre qualité de l'air est déjà très très mauvaise déjà là d'un point de vue de l'OMS et en 2020 quand les chiffres sortiront. Alors je ne vous parle même pas de la norme européenne. Au niveau mondial on est complètement à la ramasse. L'objet de ma question : j'aimerais savoir combien nous dans notre secteur on a de jours de pics de pollution parce que je me suis basé sur le PM2.5. Le rapport montre que à 25 microgrammes par mètre cube si on est présent plus de 3 jours à ce taux là c'est très très néfaste pour la santé publique. Et j'ai même vu que c'était une moyenne annuelle sur une année d'après votre tableau on avait même une moyenne annuelle qui arrivait à 25. Donc voilà je trouve ça dommageable qu'on parte sur un projet à 400 millions pour un tunnel alors qu'on pourrait d'abord faire en sorte de retrouver une qualité de l'air propre et après on construit et on repart sur de bonnes bases.

Fergus Mordacq :

Très bien, alors peut-être quelques éléments de réponses, notamment pollution de fond, pics de pollution.

Guillaume Brulfert :

Alors, je n'ai pas connaissance de ce rapport, mais j'imagine qu'il converge parfaitement avec les études qui ont été menées avant. Mais je vous rappelle qu'il y a une étude d'impact

sanitaire qui est disponible sur Annecy. Donc vous pouvez vous approprier ces résultats qui sont d'ailleurs repris dans l'état initial de la qualité de l'air où on a un coût humain. Ces études ont montré qu'il y avait un impact sanitaire et un coût financier associés pour les pics de pollution et la pollution chronique.

Par contre c'est très inégal, c'est-à-dire qu'aujourd'hui ce qui pèse le plus en termes de morts anticipées c'est la pollution chronique. Les pics de pollution c'est bien moindre, c'est important mais c'est bien moindre. C'est chiffré : le nombre de morts anticipées, les coûts financiers. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'y attacher. Mais aujourd'hui aussi ce qu'on a en tête sur nos régions ce sont ces pics de pollution et ces pics de pollutions sont aussi un moyen de communiquer sur la pollution chronique. Si on résout le niveau de fond, on aura moins ces pics de pollution et vous l'avez rappelé il y en a un certain nombre mais on est sur une baisse de ce nombre de pics de pollution comme on le voit sur le tableau ici. Donc les choses vont un peu mieux, ce n'est pas encore parfait. C'est difficile aussi sur les pics dans nos régions, dans les régions montagneuses où les inversions de température sont fréquentes. C'est sûr que si vous avez une inversion de température depuis une semaine et qu'il fait très froid, ça devient tout de suite plus compliqué que si vous êtes sur la façade atlantique. Mais voilà il y a des solutions qui existent, il y a des plans qui sont mis en œuvre qui dépassent le trafic, il y a des fonds pour le chauffage au bois, le renouvellement du chauffage au bois etc. Je vous rejoins donc sur les impacts sanitaires mais aujourd'hui je n'ai pas connaissance d'une révision de la réglementation européenne qui aurait pu être faite il y a deux ans mais qui n'a pas été faite et je n'ai pas de vision sur les recommandations OMS mais dès qu'on les aura c'est bien entendu qu'on les intégrera et qu'on vous les présentera.

Fergus Mordacq :

Bon là ça remarque mais je suis désolé pour ce problème de sonorisation, il semble qu'il y ait un petit problème avec l'enregistrement. On avait une question au fond j'ai un monsieur là-bas au fond. Il y a des gens qui n'ont jamais pris la parole jusqu'à présent.

Intervention 7 :

Bonsoir Florent C. Alors nous on est fraîchement arrivé sur Barral, en fait il y a des petites questions, j'ai bien noté la qualité de l'air, merci pour les études. La question est surtout sur le flux. En fait on a parlé de l'avenue d'Aix-les-Bains donc Est-Ouest, Ouest-Est qu'importe, mais moi je note qu'il y a déjà pas mal de problème de trafic jusqu'à La Balme de Sillingy, toute la zone de Leroy Merlin, on est tous sur de la monovoie. Et là, on parle de mettre un tunnel, de renforcer encore le flux pour pouvoir fluidifier la partie Ouest de la rive donc du coup je me dis que ça va faire encore beaucoup plus de trafic et que ça ne va rien arranger. Et puis si on se pose la question un peu plus loin d'un point de vue géographique parce que là on ne parle effectivement que du centre, du nombril, c'est aussi Lathuile, Faverges, Albertville. Forcément ça va désenclaver ces zones géographiques, est-ce que ça a été bien pris en compte dans les calculs aussi, oui peut-être que les véhicules vont moins polluer

néanmoins si on augmente la démographie ça ne va rien changer. Et voilà ma question c'est de savoir si vous avez pris en compte tous ces paramètres dans vos études jusqu'en 2030.

Fergus Mordacq :

Éléments de réponse

Julia Philippe :

Je reviens juste sur le flux de trafic, il existe déjà aujourd'hui, c'est ce qui arrive sur les bords du lac. Globalement il me semble qu'il se répartit en 60% qui remonte ensuite vers le contournement d'Annecy, la zone de Leroy Merlin, La Balme de Sillingy, et 40% vers le centre d'Annecy. Donc ce flux il est déjà là, on ne le crée pas en faisant le tunnel.

Christophe Vandepoortaele :

Bonsoir, je suis Christophe Vandepoortaele, je suis directeur général adjoint du Grand Annecy et je vais essayer de vous répondre. Vous vous posez la question de savoir comment a été pensé l'aménagement des grands déplacements.

On a fait une double concertation de projet LOLA et Plan de déplacement urbain, et ce document a pour ambition d'organiser vos déplacements et nos déplacements à l'horizon de 15 ans. Il y a peu près 600 000 déplacements/jour sur cette agglomération. Nous tous, on produit 4 déplacements par jour à peu près en moyenne. Je vais vous donner les données basiques pour après vous donner les orientations.

On a fait une grande enquête mobilité, c'est comme ATMO, on a pris les règles nationales, on a fait une grande enquête, on a essayé de prendre la photographie de nos habitudes à nous et on sait qu'un annécien, en gros il fait 4 déplacements par jour, comme on est à peu près 200 000 cela fait à peu près 600 000 déplacements/jour. Et dans ces 600 000 déplacements jour 70% de ces déplacements sont en voiture.

Intervention de la salle :

Mais pourquoi ? Pourquoi ?

Christophe Vandepoortaele

Nos déplacements se font 70% en voiture, ce sont nos déplacements. Je vais vous donner la photographie, le constat qui a été fait, alors c'est un gros travail sur le PDU : il faut réduire les déplacements voiture pour aller sur d'autres déplacements.

Intervention de la salle :

Voilà, ça c'est bien (applaudissements)

Christophe Vandepoortaele

Pour faire ceci, il y a eu un principe. Le principe était de dire à un moment donné, dans la vraie vie les gens ont besoin de se déplacer, soit on leur offre des alternatives qui permettent de faire cela, soit ils utilisent, pour ceux qui ont la chance d'avoir un véhicule une voiture, ils prennent leur voiture. Donc le principe d'organisation du PDU a été de dire qu'on va hiérarchiser les déplacements. On a la chance d'avoir des infrastructures routières qui sont aujourd'hui organisées avec un bon gabarit. Alors le choix de ce PDU à 10 ans sur lequel on a fait cette concertation a été d'expliquer qu'on va organiser les grands flux de véhicules sur les grandes infrastructures. Et dans ces grandes infrastructures, il y a le contournement d'Annecy et de Barral. Vous êtes à proximité de ces grandes infrastructures, donc j'entends ce débat, c'est un débat logique que vous avez. Vous habitez en hyper-centre, vous êtes dans le cœur urbain, vous êtes à proximité des grands axes routier. Donc forcément en planification urbaine, ces grands axes routiers sont un élément important de l'organisation de la mobilité et donc les flux de véhicules sont organisés sur ces axes.

Et donc c'est pour cela que LOLA répond à cela.

Intervention de la salle :

Non

Fergus Mordacq :

Laissez parler, il n'y aura plus de micro ça va être compliqué

Christophe Vandepoortaele :

LOLA fait le choix de dire « je finalise l'organisation de l'infrastructure routière et donc je fais un tunnel qui passe sous une montagne qui est un blocage entre le contournement d'Annecy et le long du lac ». C'était ce choix-là sur cette infrastructure et parallèlement parce qu'il faut offrir l'offre de TC, on met un bus à haut niveau de service. Donc ça a été l'objectif de ce projet LOLA, parce que parallèlement, le projet du PDU c'est de dire effectivement « on va développer les TC ». Mais pour développer les TC, il faut faire de la place. C'est pour cela qu'on organise le réseau de transport urbain et c'est ce qu'on a présenté dans le projet urbain. Et ce qui a été présenté par le président du Grand Annecy au mois de décembre est de dire qu'on va lancer une étude de faisabilité sur un tramway, parce que cela se fait dans le temps et dans le phasage. Donc voilà pour vous répondre : on est obligé d'organiser les grands flux, parce que les gens prennent encore leurs voitures à 70%, ce n'est pas de ma faute. Et pour

offrir une alternative il faut mettre du TC. Le TC on est en train de le mettre c'est pour cela qu'il faut faire de la place et on est en train de gérer l'espace public. Ce sont les grands principes.

Fergus Mordacq :

Une question de monsieur. Allez-y mais on n'a pas de micro

Intervention 8 :

Merci c'est gentil, je n'ai pas besoin de micro, je m'exprime fort.

À Annecy, une des villes les plus polluées de France, 2^e ville Rhône-Alpes - monsieur ATMO vous pouvez me contredire quand vous voulez - c'est dit par l'agence régionale de santé, 70 décès prématurés par an liés à la pollution, plus pour vous tous habitants de Seynod d'Annecy et d'ailleurs, 11 mois d'espérance de vie en moins. Et c'est l'agence régionale sanitaire qui vous le dit. La pollution c'est au premier plan de l'actualité, et par ailleurs Annecy serait capitale verte européenne en 2022-2023. C'est brillant non ?

Fergus Mordacq :

On a déjà eu beaucoup d'exposé sur la qualité de l'air, est-ce que vous avez des questions ?

Intervention 8 :

Oui, j'aimerais par exemple savoir comment vous voulez résoudre le problème des 500 000 tonnes de gravats qui vont provenir du tunnel d'une part et de la NVU d'autre part. Ça fait l'équivalent de 500 000 mètres cubes, 50 000 camions qui vont passer par l'avenue Zanaroli ou à Sevrier. Au chapitre de la qualité de l'air dont monsieur ATMO nous parlait tout à l'heure nous avons retenu dans un atelier précédent qu'à Duingt, la directrice de l'école nous a confirmé que par arrêté préfectoral, elle avait eu en 2017, 9 jours de confinement de ses élèves, c'est-à-dire interdiction de sortir dans la cour - *Décembre 2016 (rectification de Guillaume Brulfert)* - ça appuie ce que je vous disais. Cette dame habite à Doussard, elle est institutrice à Duingt, son rêve est de venir à bicyclette, c'est ce qu'elle fait tout le temps mais quand il fait mauvais elle voudrait mettre sa bicyclette dans le bus. Vous savez combien ça coûte. 7,5 euros. Vrai ou pas ? 7,5 euros le voyage pour mettre votre vélo, alors que dans un tramway vous mettez la bicyclette. Alors ça, c'est au chapitre de la pollution.

Fergus Mordacq :

Est-ce que la question était sur les gravats ?

Intervention 8 :

Oui, ça je voulais laisserai le soin d'y répondre après. Une deuxième chose, vous habitez Seynod mais il y en a qui habitent Faverges, Doussard, Duingt etc. Une voiture, j'ai pris ça dans Impôt.gouv, c'est 50 centimes du km, vous habitez Faverges, aller-retour c'est 60 km c'est 30 euros, 20 jours par mois, c'est 600 euros. M. Macron veut nous donner du pouvoir d'achat, moi je vous file celui que vous mettez dans la voiture. Ça vous plaît ?

Fergus Mordacq :

Alors, est-ce que vous avez une question ?

Intervention 8 :

Oui, les trois cabinets d'études commis par le Grand Annecy ont présenté quatre études, la pire, la meilleure et la bonne. Pourquoi vous avez choisi de retenir la pire en termes de pollution ? Un tramway ça ne coûte rien, parce que l'emprise est réalisée d'Annecy à Albertville, ce n'est pas une question mais une réponse, qui permet de partager la voie verte et ça fait un double intérêt touristique d'ailleurs pour les touristes qui pourront se promener en tramway. Et puis alors le favergien moyens qui peut habiter à Doussard ou autre, il aura le plaisir de mettre sa bicyclette ou de mettre sa voiture au parking-relais et de s'offrir un abonnement au tramway. L'emprise existe déjà, il n'y a pas de délai d'acquisition foncière puisqu'elle est déjà réalisée. Il suffit de remettre les choses en état. Alors la question c'est pourquoi on a choisi la pire ?

Fergus Mordacq :

On va laisser le maître d'ouvrage lui répondre

Sébastien Gruffat

Je vais répondre à vos deux questions. La première c'était sur les impacts du chantier. Vous parlez effectivement des gravats du tunnel mais il y aura aussi tout le projet d'aménagement de la NVU, il y aura aussi des impacts quand on vient faire de tels travaux, il y aura des impacts conséquents. Aujourd'hui je n'ai pas de réponses à vous donner sur comment les gravats seront utilisés.

Ce qu'on fait sur l'ensemble de nos chantiers, on essaie de réutiliser nos matériaux sur le site, on essaie. Le Département réalise la déviation de Poisy, on a attaqué et ça va s'engager de manière un peu plus marquée cette année, parce que là on a fait les giratoires d'extrémité et là on va faire la section courante. Sur ce projet, quand on arrive sur les phases ultérieures on optimise, on a aucun déplacement de matériaux. Les matériaux sont réutilisés, on les retraits sur place on arrive à les réutiliser dans le cadre de nos chantiers. Voilà de manière générale

l'organisation sur nos chantiers. Ce chantier-là que ce soit la NVU ou le tunnel, si un jour on arrive à faire une phase de réalisation de travaux c'est sûr qu'il y aura des impacts forts pendant le temps de la réalisation. On est sur des réalisations qui prendront 2 à 3 ans minimum pour faire l'ensemble de ces aménagements, donc je n'ai pas de réponses à ce stade à vous apporter sur comment et par où vont être évacués les matériaux. On a même pris des contacts avec la SNCF pour savoir si pour l'évacuation de ces matériaux, on ne pouvait pas remettre en service la voie ferrée. Mais aujourd'hui je n'ai pas de solution sur cette partie-là pour vous dire comment les matériaux seront évacués.

Ensuite pour répondre à votre deuxième question, c'est vrai que le projet qui est porté c'est de développer, pas sur le secteur qui nous concerne, là sur Barral, mais globalement sur ce un peu plus de 11 km pas loin de 12 km de site propre, dans LOLA il est identifié comme ça; M. Vandepoortaele disait tout à l'heure qu'effectivement le Grand Annecy s'engage aussi sur une réflexion sur un développement de tram et en tout cas ce qu'on fait dans ce projet-là, vu que c'est un projet d'aménagement d'infrastructures, c'est de développer entre Duingt et Annecy, 11,6 km pour être précis de site propre. C'est comme ça aujourd'hui qu'il est mis à la concertation, pour faire circuler des bus qui sont en site propre et demain s'il y a des évolutions on pourra toujours mettre un autre mode que le bus, soit le tram soit un TCSP peu importe. En tout cas dans le projet le parti-pris, pour répondre à votre question, a été de dire que déjà sur ces espaces-là, par exemple sur l'aménagement de la NVU on prend 35 m de large et c'est pareil sur Sevrier pour dégager des espaces. En concertation on a entendu que ce site propre, il faut le mettre en bord de voie verte, on a regardé les impacts que ça peut faire. Également le long de la RD1508 qui traverse les villages. De toute manière il faut développer des espaces quels que soient les sites, il faut développer des espaces en site propre pour le transport en commun. Et ça c'est aussi ce qui est porté dans le cadre du projet.

Fergus Mordacq :

Merci beaucoup pour cette réponse. D'abord une chose, en ce qui concerne la règle du jeu, le timing qu'on s'est donné tout à l'heure, effectivement on a plus vraiment de son on essaie de se débrouiller comme ça pour la fin de soirée, on a encore un gros quart d'heure devant nous. Je pense que ça va être l'occasion d'avoir 3-4 dernières questions avant d'avoir une conclusion générale de Mme Barthe, garante de la concertation, sur ce qui s'est passé ce soir et au cours des autres réunions. Monsieur vous avez la parole.

Intervention 9 :

Bonsoir je suis Thomas Glasser, j'habite Sous-Aléry. En fait on a un projet qui s'arrête au rond-point de la Croisée et le quartier de Sous-Aléry qui est juste derrière n'est pas trop, voire pas du tout pris en compte dans le projet. Notre question, c'est quelles sont les mesures compensatoires proposées aux habitants et notamment aux enfants qui sont à l'école de Sous-Aléry quand on voit qu'il y aura plus de voitures sur la voie en direction de l'autoroute. Est-ce que dans le projet il y a un outil compensatoire sur cette partie de voirie.

Fergus Mordacq :

Est-ce qu'on a un élément de réponse ?

M. Gruffat :

On aura un impact sur la qualité de l'air. Tout à l'heure on signalait, il y a différents impacts qu'on n'a pas évoqués ici ce soir, comme l'impact sonore. Par contre c'est vrai qu'on a fait la concertation. La concertation était initialement prévue au printemps de l'année 2018 mais on l'a retardée pour pouvoir mener les études sur l'air, faire ces simulations parce qu'un projet de cet ampleur-là avec ces impacts-là, le sujet sur la qualité de l'air est important. On a mené des simulations sur la qualité de l'air pour avoir sur l'ensemble du périmètre, en étant assez large, l'impact du projet. Par contre sur le niveau sonore, on est aujourd'hui sur des stades très en amont du projet, on n'a pas une étude sur le bruit donc nécessairement si on poursuit sur ce projet, je prends en note cet enjeu-là de regarder que sur le bruit on arrive plus facilement à réduire les nuisances, après sur la qualité de l'air on l'a beaucoup évoqué ce soir.

Intervention 10 :

Il faut rappeler quand même que c'est nous qui payerons les travaux, nous citoyens par nos impôts. Donc on ne va pas encore se donner la mort en finançant quelque chose. On ne va pas financer la mort de nos enfants. Donc pour moi le projet c'est niet

(applaudissements)

Fergus Mordacq :

On a encore 3 - 4 interventions. Allez-y

Intervention 11 :

J'habite Seynod et j'ai mes enfants scolarisés là-bas. J'interviens par rapport à l'organisation générale des transports. J'ai compris ce soir que la priorité était de faire le tunnel, dégager de l'espace et ensuite penser aux transports en commun. Mais ce qui m'interpelle, c'est pourquoi d'abord foncer en disant d'abord on fait toutes ces voiries pour dégager sans avoir aussi simulé d'éventuelles nouveautés dans les transports en commun. Du coup je ne comprends pas trop la logique. Cela m'interpelle, pourquoi la voiture d'abord et ensuite on s'interroge sur les TC. J'ai bien vu ce qu'il y avait dans les présentations. J'ai reçu, habitante de Seynod la plaquette du projet du tunnel et aussi la petite plaquette qui disait « nous allons développer la voirie verte, peut-être un tram, on va l'étudier » ; mais pourquoi pas tout en même temps ? Et ça m'interpelle. Sur toutes ces simulations, pourquoi ça n'a pas été fait en même temps. (Applaudissements)

Christophe Vandepoortaele

Vous avez raison, la mobilité c'est très difficile dans le fait de phaser les choses. Pourquoi nous ne faisons pas tout en même temps ? On essaie de gérer en même temps mais dans une situation qui est aujourd'hui ce qu'on vit aujourd'hui. On ne va pas dire aux gens, on appuie sur le bouton pause, vous attendez 10 ans la mise en place des aménagements et on se met à bouger dans 10 ans tous ensemble.

Intervention de la salle : on attend déjà depuis 30 ans

Christophe Vandepoortaele

Le sujet qu'on a aujourd'hui c'est simplement qu'aujourd'hui, quand vous regardez le fonctionnement d'une ville, c'est l'habitat, les équipements publics et on se déplace à l'intérieur. On habite dans le 1er pôle économique de ce territoire, donc on attire des gens qui viennent travailler et il y a des gens qui repartent. Donc c'est ce que je vous expliquais 600 000 déplacements. On a constaté depuis très longtemps, et en France c'est comme ça, que la mobilité majeure des français, c'est la voiture.

Intervention de la salle :

Il faut changer ! Vous savez qu'une infrastructure induit du trafic

Christophe Vandepoortaele

Le constat qui est fait pour vous répondre : d'abord c'est la marche qui est essentielle, quand on habite au centre-ville, l'hyper centre-ville, Annecy par exemple. Vous voyez l'Annecy historique où on va faire nos courses, un déplacement sur deux se fait à pied. Le choix qui a été fait, très vite pour vous répondre, c'est qu'on traite en même temps l'ensemble de ces aspects, la marche, le vélo, les TC et la voiture. Le sujet que l'on a aujourd'hui c'est qu'on a un existant, on a une infrastructure existante. Et on veut gérer en même temps. On optimise notre infrastructure qui existe et parallèlement on développe les TC. On le fait puisqu'il y a une transformation, vous l'avez vu je pense, en avril 2019 on augmente sensiblement l'offre des TC de notre réseau urbain en changeant complètement son architecture, en ouvrant les faisceaux horaires. Vous savez qu'on a développé une nouvelle politique cyclable pour avril 2019. Tout annécien qui souhaiterait se déplacer en vélo électrique pourra louer un vélo électrique. Donc on essaie, nos pratiques ne sont peut-être pas complètement satisfaisantes mais j'essaie de vous expliquer.

Intervention de la salle :

Pourquoi n'a-t-on pas eu de vote ?

Fergus Mordacq :

Alors, excusez-moi on va avoir encore deux dernières interventions. Madame qui est derrière vous excusez-moi.

Intervention 12 :

Cécile Roth, je suis élue de la commune de Cran enfin la commune historique de Cran et j'ai été déléguée à la C2A. Je voudrais apporter simplement une précision qui me paraît importante concernant le versement transport. En l'année 2012, une étude fut faite demandée par la C2A, par M. Escalier du cabinet (inaudible) notamment sur les aspects financiers de la C2A. J'ai retenu dans les documents qui nous avaient été présentés que M. Escalier indiquait que depuis 10 ans le versement transport n'avait pas été modifié. Nous sommes actuellement en 2019, le Grand Annecy a finalement décidé de modifier le versement transport, vous nous direz M. Vandepoortaele le montant exact. En tout cas ce qui est prévu c'est qu'il est divisé en deux parties, si je ne fais pas d'erreur, c'est en juin 2019 qu'il va être un petit peu augmenté et la deuxième partie ça sera à nouveau en juin 2020. Or si on avait petit à petit augmenté ce versement transport pour ne pas effrayer et faire partir les entreprises parce que ça c'est le gros argument « il ne faut pas taxer les entreprises », peut-être qu'on pourrait arriver à faire un transport en commun qui de toute façon doit simplifier la vie et permettre à ceux qui veulent réduire l'usage de leur véhicule de pouvoir le faire. C'est d'abord ça qui est important. Si on ne fait pas d'abord ce transport en commun et si on passe d'abord par le tunnel à mon avis on n'aura pas ce résultat.

Fergus Mordacq :

Je vais laisser répondre M. Vandepoortaele avec d'abord un élément de définition du versement transport

Christophe Vandepoortaele :

Le versement transport en fait c'est une taxe pour les entreprises de plus de neuf salariés pour financer le transport, parce que la France a décidé de financer les transports en commun *via* les entreprises. Donc nous, on applique la loi et quand on veut développer les TC c'est la seule ressource, c'est notre budget principal. Après on a un avantage, c'est qu'en France on ne paie pas le coût réel des TC contrairement aux pays anglo-saxons. Pour la Sibra, le réseau que vous connaissez, par rapport au ticket de bus, vous payez ¼ du coût réel du service, 25%, et les autres 75% sont payés par cette fiscalité. Par rapport à ce débat l'exécutif communautaire a pris une décision qui est quand même importante au regard de la

restructuration de ce réseau urbain vu qu'elle a décidé d'augmenter la fiscalité des entreprises pour développer le réseau TC.

Fergus Mordacq :

Alors je vais prendre peut-être une dernière intervention pour la soirée on ne peut pas donner la parole à tout le monde c'est malheureusement la règle du jeu. Je vais ensuite laisser la conclusion à Mme Barthe. Monsieur allez-y.

Intervention 13 :

J'aimerais comprendre pourquoi est-ce que l'on crée un aspirateur à voiture avec le tunnel qui va tuer dans l'œuf l'idée même d'un tram aux capacités de trajet qui nécessite un certain volume pour fonctionner. Je pense véritablement qu'il faut mettre l'investissement qu'on met sur le tunnel pour inverser les choses.

Sébastien Gruffat :

Sur ce sujet-là, c'est un parti-pris. Moi j'entends votre option de dire qu'il faut tout mettre sur le TC et c'est comme ça qu'on arrivera à développer du TC ? Le parti-pris qui est exposé dans le projet LOLA, c'est de dire qu'on veut que l'ensemble des déplacements puissent se faire sur l'ensemble des rives du lac, de manière un peu plus large. Pas juste le secteur de Barral et de la rive Ouest, c'est sur l'ensemble des rives du lac que l'on veut que les gens puissent se déplacer. Ce qu'on a regardé, avec les simulations de trafic qu'on vous a montrées, très ponctuelles sur le secteur de Barral, c'est que si on ne fait que les transports en communs, effectivement on aura plus de monde dans les transports en communs mais on gardera toutes les congestions sur les rives du lac.

(Protestations du public)

La différence sur la philosophie générale qui a été appliquée c'est de dire qu'en même temps on favorise les voitures et on développe l'offre TC. J'entends votre opposition, mais je vous explique, vous me posez la question pourquoi ça été fait ainsi. On favorise l'ensemble des modes parce qu'aujourd'hui on a encore 70% des gens qui se déplacent en voiture, et le temps que tout cela se mette en place ça prendra du temps et pendant ce temps on aura toujours des déplacements en voiture

Intervention 14 :

Ce que vous devez savoir c'est que le tram coûte moitié prix et la pollution c'est zéro.

(applaudissements)

Intervention 15 :

Pourquoi vous ne faites pas un référendum à ce sujet-là ?

Fergus Mordacq :

S'il vous plaît on vient de se dire qu'on était sur la dernière intervention mais par rapport à ce que vous venez de dire, c'est intéressant parce que je pense que Mme Barthe en tant que garante des concertations pourra aussi rebondir là-dessus. Sachez juste une chose, la concertation continue jusqu'au 17 janvier, c'est-à-dire que vous pouvez toujours aller sur le forum du site internet pour poser vos contributions, envoyer des mails. Un certain nombre de choses ont été évoquées comme par exemple le tramway. Ce sont des éléments que vous allez aussi retrouver sur le forum. Ils ont été largement évoqués et étayés, nous avons aussi un certain nombre de réponses du maître d'ouvrage qui sont dessus. Cette concertation reste ouverte jusqu'au 17 janvier et après celle-ci un bilan sera fait. Je laisse la parole à Mme Barthe.

Mme Barthe :

Je ne vais pas être très longue, je vais essayer de parler le plus fort possible. Alors juste plusieurs points de précision. D'abord on se situe dans le cadre d'une concertation amont c'est-à-dire que normalement on n'arrive pas à un projet aussi défini quand on le met en concertation donc cela a un peu induit des incompréhensions sur le statut de ce projet, vu qu'effectivement il y a un certain nombre d'études qui sont plus abouties notamment l'étude sur la qualité de l'air qui est plus aboutie que ce que l'on met habituellement dans un projet en amont au moment de la concertation préalable. Mais en même temps, je comprends tout à fait que ça génère de la frustration pour vous et des inquiétudes. Tout ce que vous avez dit ce soir est parfaitement légitime et à mérite d'être exprimé.

Vous pouvez effectivement continuer à vous exprimer comme cela a été dit, à poser des questions plus précises pour avoir des réponses plus précises sur les impacts ponctuels sur les secteurs qui vous concernent ça c'est très important. Il y a une foire aux questions, il y a un maître d'ouvrage qui travaille beaucoup et ça je dois dire quand même qu'on peut remercier les services du Département et du Grand Annecy parce qu'il y a un travail considérable qui est fait pour répondre aux questions qui sont posées et c'est important, c'est normal. Donc continuez à vous exprimer mais ayez en tête qu'on est sur un projet qui n'est pas encore au stade de définition donc c'est normal qu'il y ait encore des incertitudes et tout ce que vous faites remonter comme questions et comme inquiétude doit permettre de nourrir la décision ultérieure.

Alors à quel niveau de décision on est ? Monsieur vous avez évoqué la question de la votation, on n'est pas ici dans ce principe-là. Cela existe dans un pays très voisin mais ça n'existe pas ici. Ici la concertation sur le projet, c'est ce qu'on appelle la démocratie participative, est en articulation avec la démocratie représentative. Donc aujourd'hui, ce sont les élus du Département et du Grand Annecy qui vont devoir s'exprimer à l'issue de cette concertation à l'issue des deux bilans que je vais faire sur le PDU et sur le projet LOLA. Ils vont devoir se prononcer sur le projet LOLA sur : « Est ce qu'on poursuit le projet ? Est-ce qu'on le modifie ? Ou est-ce qu'on l'arrête ? » Voilà, ce sont les trois possibilités qu'ils ont à l'issue du bilan,

parce qu'une concertation sert à ce que le public par ses contributions, par ses interrogations, par ses contestations permette de vraiment nourrir la décision du maître d'ouvrage. Tout à l'heure vous avez dit « les décisions sont prises » ; non elles ne sont pas prises parce qu'elles devront être nourries à l'aide des bilans de la concertation. Ensuite s'ils décident de poursuivre le projet, il va y avoir des études qui vont se poursuivre également notamment une étude importante qui est une étude d'impact environnemental qui sera soumise à une évaluation par une autre autorité administrative qui s'appelle l'Autorité environnementale. Cet avis de l'Autorité environnementale qui est un avis consultatif sera joint au dossier d'enquête publique si le projet se poursuit. L'enquête publique contrairement à la concertation donne lieu à un avis du commissaire enquêteur. Moi en tant que garante je ne donne pas d'avis sur le projet. Je donne une photographie de tout ce qui s'est dit, de tous les arguments échangés mais je ne donnerai pas d'avis. Alors que dans l'enquête publique qui est le dernier stade avant que l'autorisation soit donnée par le préfet de considérer que ce projet est d'utilité publique ou non, dans le cas de l'enquête publique il y a un avis qui est aussi un avis consultatif. Vous voyez, c'est un processus continu. Autre chose très importante, si le projet se poursuit pour aller jusqu'à l'enquête publique et si l'autorisation est donnée pour aller jusqu'à la réalisation du projet, il y aura une concertation continue, ça c'est une nouveauté réglementaire depuis peu. Donc ça aussi c'est important, ça veut dire qu'il y a un dialogue en permanence entre les citoyens et les décideurs qui sont les décideurs sur le projet et les décideurs sur les autorisations administratives et cette concertation est aussi accompagnée par un garant. Donc il y a quand même une transparence de tout ce qui se dit pour que à chaque stade vous soyez informés et que vous puissiez ainsi continuer à vous exprimer pour que les décideurs puissent ajuster leurs décisions. C'est ça tout l'intérêt de la concertation.

Et puis un dernier petit mot. N'hésitez pas à continuer à vous exprimer soit par internet soit par les registres en mairie et vous aurez les réponses du maître d'ouvrage. Si vous estimez que les réponses qui vous sont apportées ne correspondent pas à la question que vous avez posée, vous pouvez aussi m'interpeller, vous pouvez aller sur le site internet il y a les adresses mails pour le PDU et le projet LOLA pour pouvoir contacter la garante comme vous le faites assez régulièrement.

Donc en tout cas merci pour tout ce que vous avez dit ce soir et soyez assurés que cela sera pris en compte dans le bilan.

Bonne soirée