

Projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy



CONCERTATION PUBLIQUE

Introduction

La forte attractivité économique et géographique de la Haute-Savoie, notamment de l'agglomération d'Annecy, a pour conséquence une augmentation de la population et donc de l'urbanisation. Ces 10 000 habitants de plus par an génèrent un grand nombre de déplacements supplémentaires.

Des difficultés de circulation toujours plus importantes se cristallisent dans l'agglomération d'Annecy et ses abords immédiats, notamment sur les rives du lac. La qualité de vie des habitants et l'attractivité du territoire en souffrent, en rive Ouest comme en rive Est et au niveau de la Communauté de Communes des Sources du Lac.

C'est pour répondre à ces enjeux que le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy soumettent à la concertation publique ce projet global alliant Bus à haut niveau de service et un tunnel de contournement sous le Semnoz,

pour améliorer les conditions de déplacement en tenant compte des différents facteurs environnementaux.

Sur ce sujet majeur pour l'avenir du territoire, il est nécessaire que vous puissiez prendre connaissance du projet et vous exprimer sur celui-ci dans les meilleures conditions de transparence et de loyauté.

Cette plaquette présente une synthèse du projet. Vous pourrez retrouver le dossier de concertation complet sur le site internet du projet ainsi que dans les mairies traversées par le tracé.



CONCERTATION PUBLIQUE

Sommaire

Un projet global de liaisons associant tunnel et Bus à haut niveau de service	p.3
La concertation publique	p.4
Quelle est la situation aujourd'hui ?	
La RD1508 et la RD909a saturées entre Annecy et Faverges.....	p.6
Une offre de transports en commun significative mais qui souffre des congestions de trafic.....	p.7
L'offre existante des modes actifs.....	p.7
Le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy	
Un projet : de nombreux critères et objectifs.....	p.8
Le tunnel.....	p.9
Une Nouvelle voie urbaine (NVU) pour relier le carrefour de la Croisée au tunnel dans la zone de Vovray.....	p.10
Le projet de Bus à haut niveau de service entre Annecy et le Pays de Faverges.....	p.12
Les coûts du projet.....	p.14
Les effets attendus du projet	
La modélisation.....	p.15
Situation 2030 sans projet.....	p.16
Situation 2030 avec projet.....	p.17
La fréquentation du BHNS en 2030.....	p.18
La prise en compte de l'environnement.....	p.19

Document établi sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie et du Grand Annecy par le Groupement d'assistance à la Maîtrise d'ouvrage : BG Ingénieurs, Artelia, TransMobilités et Ajuste.

Conception – rédaction : Ajuste.

Création graphique et mise en page : agence Markson.

Impression : Gutenberg, Annecy

Imprimé sur papier éco-labellisé

Tirage : 120 000 exemplaires.

Crédits photo : Office de tourisme du lac d'Annecy/Françoise Cavazzana, Dép74/ L. Guette, Gilles Marguerat, Grand Annecy/ JM Favre/Wooloomooloo, Fotolia, Ajuste, DR.

Octobre 2018.

Un projet global de liaisons associant tunnel et Bus à haut niveau de service

Ce projet soumis à la concertation publique du 17 octobre au 31 décembre 2018 a pour ambition d'améliorer la circulation et les déplacements sur les deux rives du lac d'Annecy pour une meilleure qualité de vie des habitants et un accompagnement nécessaire des effets du développement de ce territoire. Le projet prend en compte tous les enjeux environnementaux associés à sa réalisation.

4 axes majeurs du projet

- L'aménagement de la RD1508 entre Annecy et Duingt pour permettre la mise en place d'une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annecy et le Pays de Faverges.
- La réalisation d'un tunnel sous le massif du Semnoz avec ses raccordements aux voiries existantes.
- Une Nouvelle voie urbaine (NVU) qui reliera le carrefour de la Croisée et l'entrée Nord du tunnel à Vovray.
- La réalisation de plusieurs parcs-relais sur le tracé du BHNS.



La concertation publique

S'agissant d'un projet essentiel pour l'avenir des déplacements sur l'agglomération et les territoires voisins, le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy ont souhaité conduire une concertation publique la plus large possible dans un esprit d'échange et d'ouverture à toutes les sensibilités.

Celle-ci se tiendra du 17 octobre au 31 décembre 2018.

Les deux collectivités ont demandé à la Commission nationale du débat public (CNDP*) de les accompagner et les conseiller pour offrir les meilleures garanties du bon déroulement de cette concertation. La CNDP a nommé à cet effet une personnalité indépendante, garante de la concertation : Isabelle Barthe.

C'est un dispositif ambitieux qui est mis en œuvre pour susciter une large participation à cette concertation et la rendre féconde.

*La CNDP c'est quoi ?

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte dans le processus de décision lors de l'élaboration des grands projets d'aménagement : « Vous donner la parole et la faire entendre. »

Cette prise de parole se fait soit dans le cadre d'un débat public organisé par ses soins et pour lequel elle nomme une commission particulière, soit dans le cadre d'une concertation menée par le maître d'ouvrage et pour laquelle, dans le cadre de sa mission de conseil, elle nomme un garant.

Le PDU du Grand Annecy également en concertation

Le Grand Annecy engage la concertation de son Plan de déplacements urbains (PDU) en même temps que la concertation sur le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy. En effet, ce dernier est considéré comme une donnée essentielle par rapport au PDU.

Cette double consultation poursuit donc un objectif de cohérence et vise à donner aux publics la meilleure lisibilité des enjeux de mobilité. Certaines réunions publiques ou ateliers seront donc organisés en commun permettant d'aborder les deux sujets.

Un dispositif pour informer, débattre et recueillir l'expression du public



Des moyens d'information

Le dossier de concertation

- En consultation dans les mairies et sur le site internet du projet, disponible lors des réunions publiques

Une plaquette de synthèse

- Distribuée en boîtes aux lettres

Un site internet dédié

www.liaisonsouest-lacannecy.fr

Des newsletters pour suivre l'évolution de la concertation

Les réseaux sociaux

Une exposition en mairie et itinérante

- Voir programme de l'expo sur le site



Des moyens d'expression et d'échanges

Les réunions publiques

4 réunions publiques (voir ci-contre)

Les ateliers thématiques

Le forum internet

www.liaisonsouest-lacannecy.fr

Les réseaux sociaux

Un questionnaire ouvert et les registres en mairie

Les courriels (adresse email à utiliser ci-dessous)



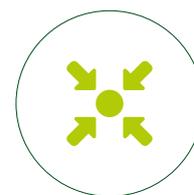
concertation@liaisonsouest-lacannecy.fr



4 réunions publiques

Des réunions ouvertes à tous pour présenter l'ensemble du projet et débattre autour de celui-ci. Certaines de ces réunions seront communes aux deux concertations : liaisons Ouest du lac d'Annecy et le Plan de déplacements urbains (PDU) du Grand Annecy.

- Annecy/Seynod/Cran-Gevrier
- Rive Ouest (Sevrier/Saint-Jorioz/Duingt)
- Rive Est (Talloires/Annecy-le-Vieux/Veyrier-du-Lac/Menthon-Saint-Bernard)
- Doussard/Faverge/Lathuile



4 ateliers et des parcours découvertes

Des ateliers collaboratifs avec des citoyens, des associations, des entreprises, des experts et des élus pour travailler sur des thèmes spécifiques liés au projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy ainsi qu'au Plan de déplacements urbains (PDU).

- Le renouvellement urbain
- Les transports en commun en rive Ouest
- Trafic et qualité de l'air
- La qualité de vie et l'attractivité économique : les trajets domicile-travail (Annecy - Pays de Faverges)
- La découverte du tracé du projet avec des visites sur des secteurs urbains en projet



Réunion publique du dispositif Imagine le Grand Anney.



CONCERTATION PUBLIQUE

À l'issue de la concertation, un bilan sera dressé, dont la maîtrise d'ouvrage se nourrira pour délibérer sur la poursuite ou non du projet, ses évolutions éventuelles et son phasage.

Si la poursuite du projet est alors décidée, il fera l'objet d'études approfondies, notamment une étude d'impact environnemental qui sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale (procédure d'évaluation environnementale).

La participation du public doit être continue jusqu'à l'enquête publique, puis, si le préfet délivre les autorisations nécessaires (déclaration d'utilité publique notamment), elle se poursuivra jusqu'à la phase de travaux et de livraison des ouvrages.



Exprimez-vous !

Participez à la concertation publique sur le projet de liaisons Ouest du lac d'Anney sur le site :

www.liaisonsouest-lacannecy.fr

Quelle est la situation aujourd'hui ?

La RD1508 et la RD909a saturées entre Annecy et Faverges

La RD1508 est régulièrement saturée aux heures de pointe du matin et du soir en raison de l'impossibilité du réseau de voiries à écouler la demande de trafic. Le trafic moyen journalier annuel est actuellement de près de 24 000 véhicules/jour au passage de Sevrier.

Le moindre aléa a des conséquences immédiates sur les temps de parcours entre Annecy et Faverges qui peuvent être multipliés par quatre sur certaines sections, notamment entre Saint-Jorioz et Annecy, et par deux sur l'ensemble de la distance.

De son côté, la RD909a est de plus en plus utilisée comme itinéraire de substitution entre Annecy et Doussard. On constate un trafic moyen journalier de 9 300 véhicules/jour à Menthon-Saint-Bernard et des saturations sont fréquentes aux heures de pointe au niveau de Veyrier-du-Lac avec, là aussi, des variations de temps de parcours importantes.



Des temps de trajet pénalisants et fluctuants en heures de pointe

Le matin, les temps de trajet sont plus élevés dans le sens Faverges → Annecy : en moyenne **47 minutes** par la RD1508, **mais ce temps de trajet varie fortement selon les jours et périodes de l'année et peut aller jusqu'à plus d'une heure.**

Le temps de trajet moyen vers Faverges est quant à lui de 39 minutes.

Le soir, les conditions de circulation sont dégradées et aléatoires dans les deux sens de circulation.

L'itinéraire Annecy gare SNCF → Faverges par la RD1508 prend en moyenne **50 minutes, et peut aller jusqu'à 65 minutes.**



Cette carte représente le trafic moyen journalier annuel (TMJA*) sur les RD1508, RD909a et RD16 sur différentes sections.

- Le carrefour RD1508 – RD909a joue actuellement le rôle d'une fourche distribuant le trafic entre les rives Est et Ouest du lac d'Annecy sur lesquelles le trafic croît progressivement en direction d'Annecy.

*Le TMJA, c'est quoi ?

C'est le trafic moyen journalier annuel : trafic total enregistré sur l'année divisé par 365.

Une offre de transports en commun significative mais qui souffre des congestions de trafic

Deux lignes interurbaines

La rive Ouest du lac d'Annecy est desservie par deux lignes aujourd'hui gérées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes : la ligne 51 (Albertville – Annecy) et la ligne 52 (Duingt – Annecy) qui dessert plus finement la commune de Saint-Jorioz.

La ligne 51 effectue 17 allers-retours en jour ouvré.

La ligne 52 effectue 15 allers-retours en jour ouvré.

Fréquentation

Les lignes 51 et 52 sont parmi les plus fréquentées actuellement du réseau interurbain Lihsa. La ligne 52 est très majoritairement utilisée par des usagers scolaires. La fréquentation de la ligne 51 est plus équilibrée entre voyages commerciaux et voyages scolaires.

2016-2017*	Voyages commerciaux	Voyages scolaires	Total voyages
Ligne 51	296 215	318 500	614 715
Ligne 52	48 728	199 850	248 578
*Source : tableaux de bord mensuels			863 293

L'offre existante des modes actifs*

La rive Ouest du lac d'Annecy dispose d'une piste cyclable en site propre d'Annecy à Val de Chaise qui est l'une des plus fréquentées d'Europe.

Des aménagements réalisés par le Département sont en cours sur la rive Est pour finaliser en site propre le bouclage du tour du lac.

Cette piste cyclable est considérée comme un atout touristique majeur et présente également un intérêt de plus en plus prononcé pour les déplacements domicile-travail.

Le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy préserve l'intégralité de la piste cyclable en rive Ouest et peut favoriser des synergies entre les différents modes de déplacements (modes actifs et transports en commun).



Voie verte entre Annecy et Faverges par la rive Ouest.



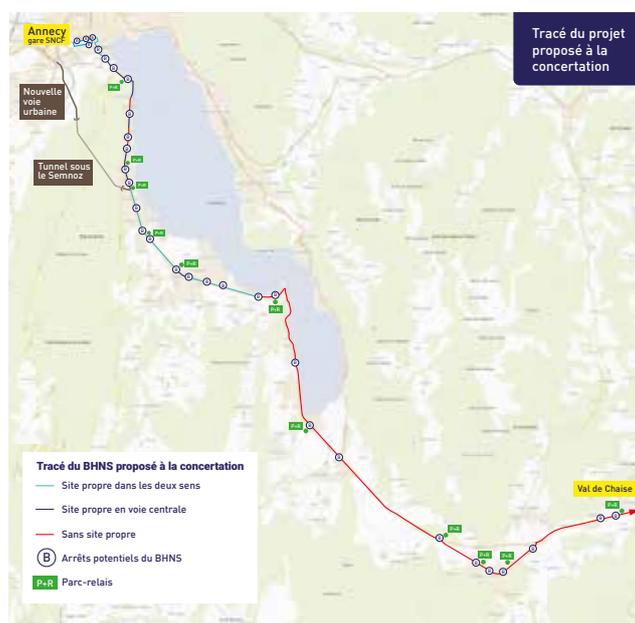
Voie verte entre Talloires et Doussard par la rive Est.

*Les modes actifs, c'est quoi ?

On appelle actifs les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire tels que la marche à pied, le vélo mais aussi la trottinette, les rollers, etc.

Le Projet

- La réalisation d'un tunnel sous le massif du Semnoz avec ses raccordements aux voiries existantes.
- Une Nouvelle voie urbaine (NVU) pour relier le carrefour de la Croisée et l'entrée Nord du tunnel à Vovray.
- L'aménagement de la RD1508 entre Annecy et Duingt pour permettre la mise en place d'une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annecy et le Pays de Faverges.
- La réalisation de plusieurs parcs-relais sur le tracé du BHNS.



Un projet : de nombreux critères et objectifs

- Il s'agit d'abord de fluidifier et sécuriser le trafic sur la rive Ouest du lac d'Annecy et de faire face à l'accroissement de la population sur cette zone tel que prévu par le Schéma de cohérence territoriale (Scot) à l'horizon 2030.
- Parallèlement aux infrastructures routières (tunnel sous le Semnoz et Nouvelle voie urbaine dans la Z.I. de Vovray), ce projet a vocation à développer les transports en commun grâce à la création d'une liaison Bus à haut niveau de service (BHNS) aux temps de parcours fiables.
- L'offre BHNS doit être attractive, fiable et s'appuyer sur une large amplitude horaire pour offrir des alternatives crédibles à la voiture.
- Le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy veut recréer un lien territorial fort entre Annecy et le Pays de Faverges grâce à une fluidité retrouvée en rive Ouest et à l'apaisement de la rive Est du lac d'Annecy. À l'échelle du département, c'est un maillon majeur de la traversée nord-sud, de Seyssel au Pays de Faverges.
- Le projet s'intègre dans les projets de renouvellement urbain sur l'ensemble de son parcours et veut les favoriser (les Trois fontaines et le quartier des Marquisats à Annecy, les centres-villes de Sevrier et Saint-Jorioz), notamment en réduisant ou en fluidifiant le trafic dans les zones urbaines et en permettant la création de zones apaisées.
- Le projet doit répondre aux préoccupations environnementales (qualité de l'air, bruit, préservation des zones naturelles et agricoles), et contribuer au développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture, plus particulièrement les modes actifs (piétons, vélos, vélos à assistance électrique), mais également le covoiturage.

Le tunnel

Le tunnel du Semnoz proposé à la concertation serait un ouvrage routier monotube bidirectionnel de près de trois kilomètres de long (2 920 mètres).

Son extrémité Nord se situerait au niveau de l'ancienne carrière de Vovray sur la commune d'Annecy, son extrémité Sud à proximité immédiate de l'ancien hôtel Riant Port sur la commune de Sevrier.

Il serait raccordé aux voiries existantes au nord et au sud, respectivement au giratoire d'extrémité Sud de l'avenue des Vieux Moulins à Annecy et à la RD1508 au niveau du carrefour de la rue du Port à Sevrier (proximité du restaurant McDonald's).

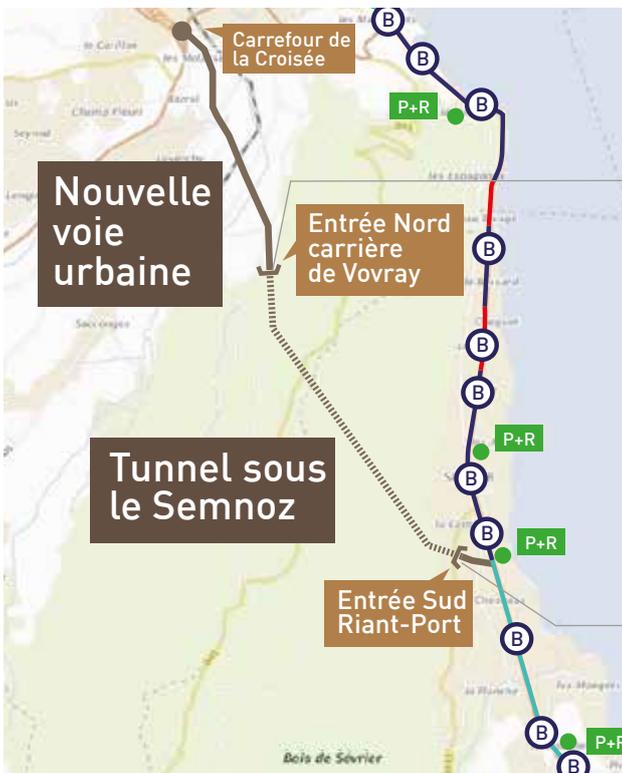
Les conditions d'exploitation du tunnel

- Tunnel sans péage.
- Limitation du trafic dans le tunnel à 1 000 véhicules par heure.
- Vitesse maximale autorisée de 70 km/h.

Priorité à la sécurité

- Interdiction du transport de matières dangereuses.
- Galerie de secours latérale sur toute la longueur.
- Niches de sécurité tous les 200 mètres et niches incendie tous les 200 mètres.

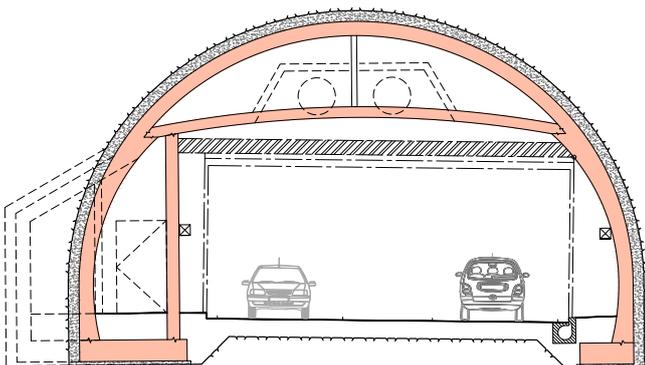
Situation générale du tunnel



Entrée Nord du tunnel proposée, carrière de Vovray - Giratoire Route de Vovray, avenue des Vieux Moulins - Annecy.



Entrée Sud du tunnel proposée, Riant Port - Sevrier.



Une Nouvelle voie urbaine (NVU) pour relier le carrefour de la Croisée au tunnel dans la zone de Vovray

La NVU constituerait l'ouvrage principal d'accès au tunnel du Semnoz depuis le nord et l'ouest de l'agglomération annécienne. Elle se raccorderait au boulevard de la Rocade au nord (RD1501 et RD3508) au niveau du carrefour de la Croisée et au giratoire de la route de Vovray au sud, soit une longueur d'environ 2 km. Elle s'inscrirait pour l'essentiel dans l'axe des voiries existantes de la rue de la Croisée, de l'avenue Zanaroli et de l'avenue des Vieux Moulins. Les différences entre les scénarios envisagés portent essentiellement sur les aménagements entre le carrefour de la Croisée et le carrefour Maréchal Juin. L'avenue des Vieux Moulins serait quant à elle réaménagée en surface et élargie avec des modes doux en voies latérales.

3 scénarios proposés à la concertation

Quels critères de conception ?

Différents scénarios / partis d'aménagement ont été envisagés et testés en termes d'écoulement de trafic. Les critères principaux qui ont présidé à la conception étaient les suivants :

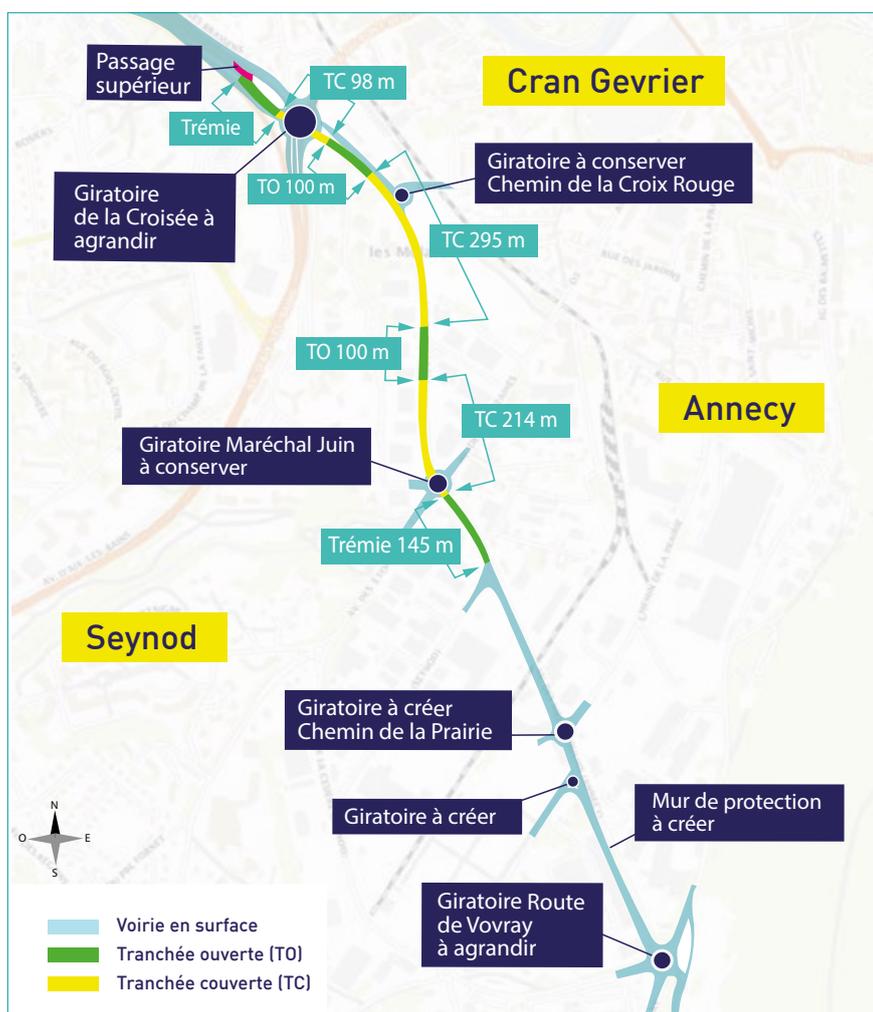
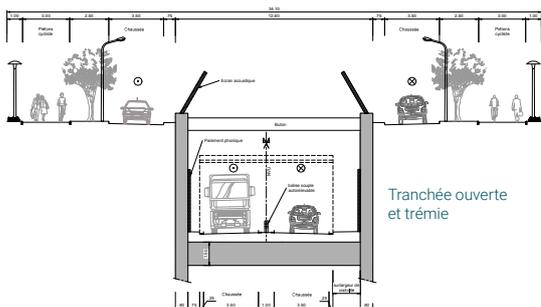
- liaison directe de et vers la Rocade (RD1501) et la voie verte (RD3508) jusqu'au tunnel ;
- réserve de capacité suffisante pour l'écoulement du trafic attendu à l'horizon 2030 ;
- soulagement du giratoire de la Croisée (du Pont Neuf) d'une part importante des circulations nord-sud et sud-nord (carrefour dénivelé) ;
- réduction des nuisances sur le secteur de Barral ;
- transport de matières dangereuses autorisé pour la desserte de la Z.I. de Vovray.



Scénario 1 - Alternance de tranchées ouvertes et couvertes

Voie dénivelée au nord jusqu'au carrefour Maréchal Juin, avec tranchées ouvertes et tranchées couvertes, privilégiant la séparation des trafics, avec des dénivellations de carrefours et des tranchées couvertes sur la partie la plus chargée en trafic, notamment pour préserver l'habitat existant dans le secteur de Barral au niveau du carrefour de la Croix Rouge.

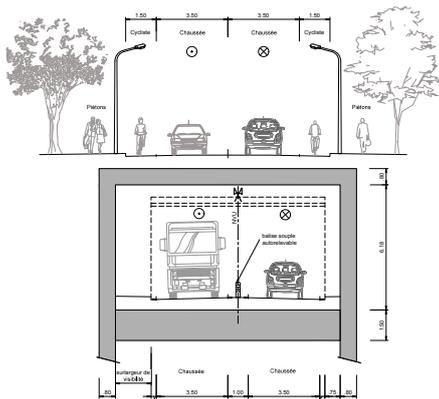
Ce scénario permet un bon écoulement du trafic entre le carrefour de la Croisée et Saint-Jorioz. En revanche, il crée une coupure urbaine sur les zones de tranchées ouvertes.



Scénario 2 - Tranchées entièrement couvertes

Voie dénivelée similaire au scénario 1, mais avec une couverture totale des tranchées au nord jusqu'au carrefour Maréchal Juin.

Ce scénario permet également un très bon écoulement du trafic ainsi qu'une diminution des nuisances sonores sur tout le tracé. De plus, il favorise des modes doux, permet une circulation apaisée sur la couverture et n'a pas d'effet de coupure favorisant ainsi le renouvellement urbain.

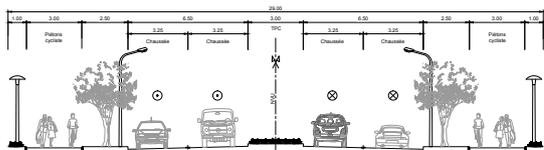


Secteur avenue Zanaroli - Coupes types tranchée couverte.

Scénario 3 - Boulevard urbain

Voie à niveau, limitant les dénivellations et regroupant tous les trafics avec un principe de boulevard urbain et une section à deux fois deux voies au nord jusqu'au carrefour Maréchal Juin. Une tranchée couverte permet le passage sous le carrefour de la Croisée.

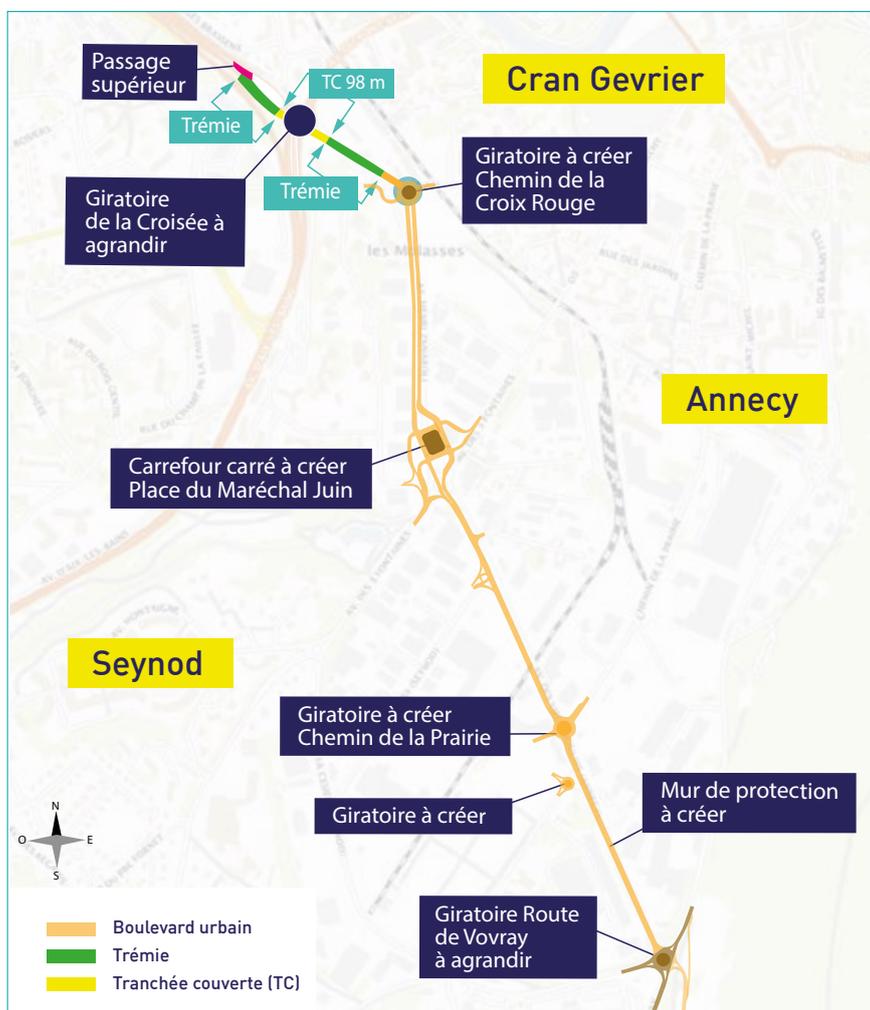
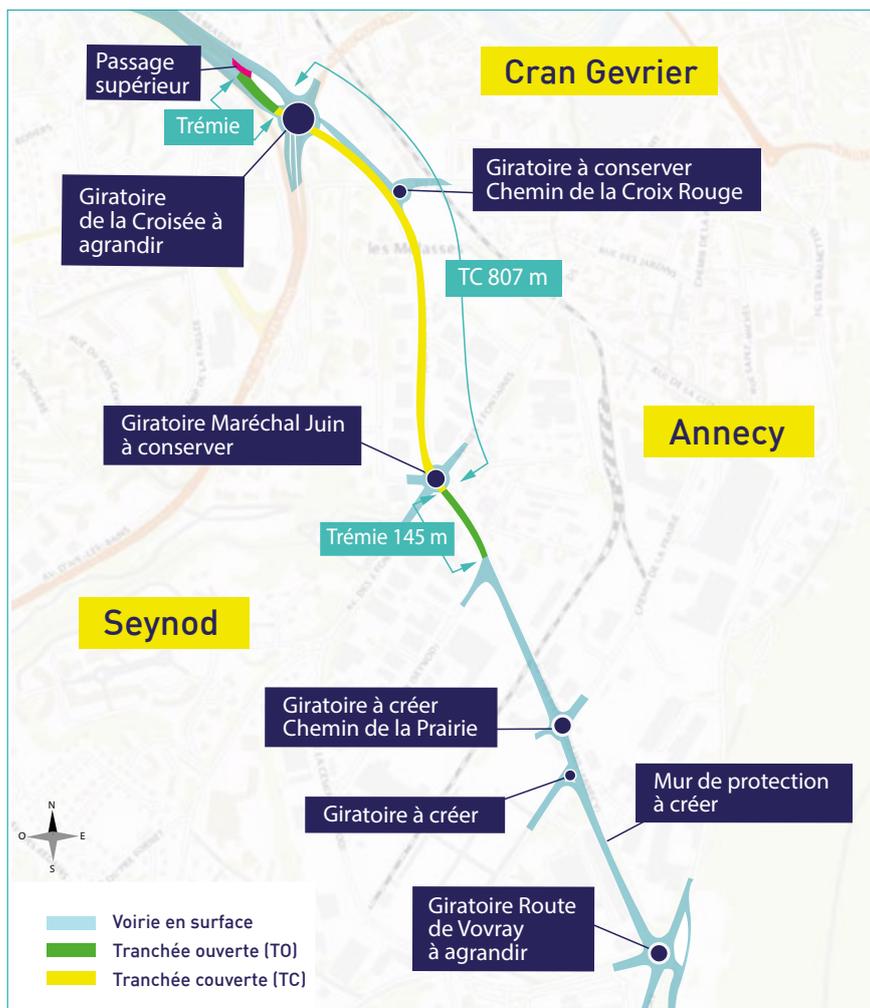
Ce scénario permet un écoulement du trafic un peu moins performant que les précédents mais un meilleur fonctionnement du carrefour de la croisée. Il offre un potentiel de modes doux en voies latérales. En revanche, il génère des nuisances sonores plus importantes et a un effet de coupure urbaine aussi bien pour la requalification que pour les traversées est-ouest. Il a également un impact foncier plus important.



Secteur avenue Zanaroli - Coupe type section à niveau.

*Une trémie, c'est quoi ?

C'est une tranchée en pente, d'accès à un passage inférieur ou à un tunnel.



Le projet de Bus à haut niveau de service (BHNS)

Les aménagements proposés ont pour objectif la mise en service de lignes de transport en commun sur la RD1508 entre la gare routière d'Annecy et le giratoire de la RD182 à Val de Chaise, affichant un niveau de service très supérieur à celui existant, notamment jusqu'à Duingt.

Pour assurer la régularité des bus, il est nécessaire d'aménager des couloirs de bus dédiés et des priorités bus au niveau des carrefours et ainsi ne pas subir les conditions de circulation.

Les principaux aménagements de voirie porteraient sur le tronçon Annecy <=> Duingt, où circulerait une ligne urbaine exploitée par le Grand Annecy avec un niveau de service supérieur à celui existant. Entre Duingt et Val de Chaise, le projet s'appuie sur l'offre de service actuelle de la ligne interurbaine exploitée par la Région.

Des parcs-relais seraient aménagés sur le tracé pour favoriser le report des automobilistes vers les bus. Le service serait également amélioré pour les usagers au-delà de Duingt grâce à une plus grande régularité et rapidité de trajet.

Le niveau de service et les principes d'exploitation de la ligne

Dans le cadre du projet, l'offre de service suivante serait proposée **entre Annecy et Duingt** :

Fréquence : 10 minutes en heures de pointe (7h à 9h et 17h à 19h) et 30 minutes en heures creuses

Début de service : 6 h 00

Fin de service : 20 h 30

Pour assurer ce niveau de service, il est proposé de s'appuyer sur 2 lignes de transport en commun :

- 1 ligne urbaine gérée par le Grand Annecy entre Annecy Gare <=> Duingt Église
- 1 ligne interurbaine gérée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui correspond à la ligne 51 actuelle entre Annecy Gare <=> Faverges <=> Albertville Gare

*Un BHNS, c'est quoi ?

Un Bus à haut niveau de service est un système de transports publics qui se caractérise par un haut niveau de performance, tout au long de la journée et de l'année, obtenu par une infrastructure tout ou partie en site propre et bénéficiant d'une priorité aux carrefours.

Les enjeux d'un BHNS sont par rapport à une ligne de bus classique :

- plus de fréquence et un service fiable ;
- une vitesse commerciale plus performante ;
- une amplitude horaire plus importante ;
- plus de confort aux arrêts, dans les bus et durant le trajet ;
- une meilleure gestion de l'intermodalité.

Des bus circulant en voie propre entre Annecy et Duingt

Sur plusieurs sections de la RD1508 des voies de bus en site propre dans chaque sens de circulation seraient réalisées.

En raison du degré d'urbanisation actuelle de part et d'autre de la RD1508 entre Annecy et Duingt, il n'est pas possible de réaliser des couloirs latéraux pour la circulation des transports en commun sur l'ensemble du trajet, notamment entre Annecy et Sevrier.

Il est donc proposé pour ce tronçon la réalisation d'un couloir de bus central réversible selon les heures de passage.



Le BHNS d'Annemasse.



entre Annecy et le Pays de Faverges

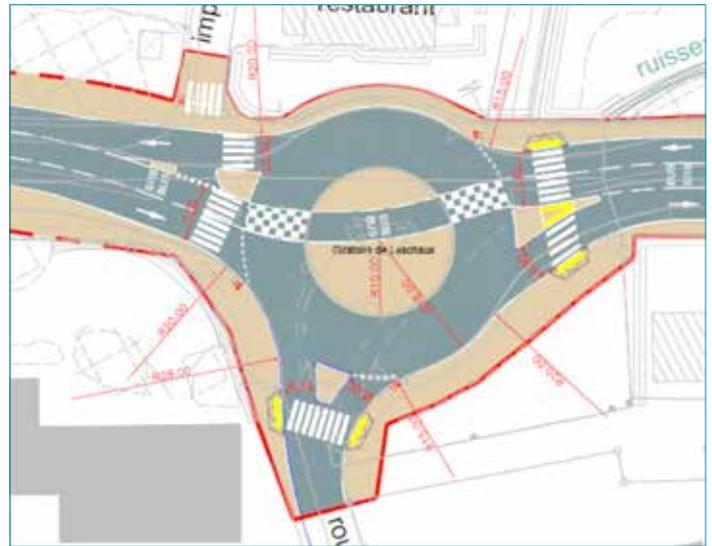
Le tracé proposé*



Des aménagements spécifiques aux carrefours

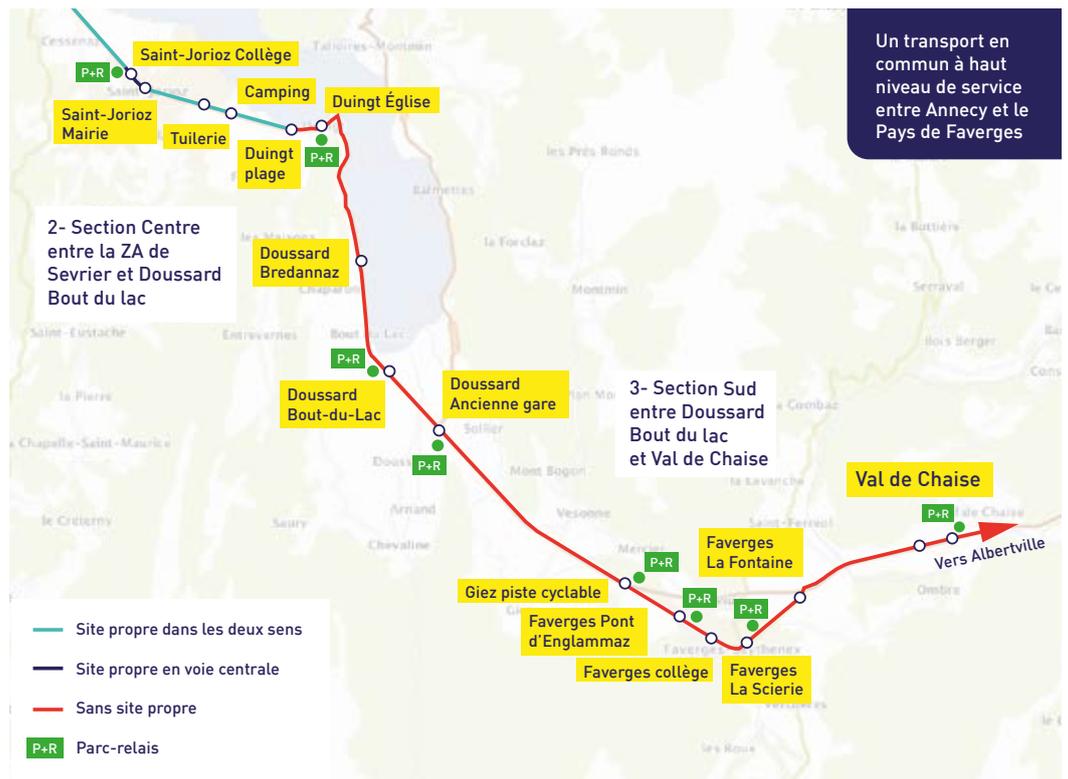
Les bus seraient prioritaires aux carrefours giratoires grâce à un système de détection automatique de leur arrivée et de feux tricolores pour arrêter les voitures.

Pour le giratoire de la route du Col de Leschaux, il est proposé de le réaliser traversant pour les bus. Ce dispositif offre en effet un meilleur confort aux usagers.



Principe d'aménagement avec transport en commun traversant le giratoire.

*Une variante de ce tracé entre Sevrier et Saint-Jorioz avec un site propre en voie centrale réversible est également proposée et présentée dans le dossier de concertation.



Les coûts du projet

Investissements	BHNS	Tunnel	Scénario 1 NVU	Scénario 2 NVU	Scénario 3 NVU
En millions d'euros	68	179	102	105	57
Total	300 à 350 millions d'euros selon scénario de NVU				
Coûts annuels de fonctionnement	BHNS		Tunnel + scénario 1 NVU	Tunnel + scénario 2 NVU	Tunnel + scénario 3 NVU
En millions d'euros	5,7		4,6	4,9	4

Coûts actualisés décembre 2017.

Le financement du projet fait l'objet d'une répartition entre le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy. Les crédits sont d'ores et déjà sécurisés.



Les effets attendus du projet

La modélisation

Une étude de trafic a été conduite pour ce projet en s'appuyant sur un modèle informatique de simulation de trafic routier. La modélisation est une représentation simplifiée de la réalité. C'est un outil qui permet de comparer des tendances entre plusieurs scénarios mais qui n'a pas la prétention de donner une représentation exacte du réel.

Le modèle est élaboré grâce aux données collectées sur le territoire : comptages routiers, temps de parcours, enquêtes origine-destination. Il permet ensuite de projeter la situation du territoire à moyen et long terme en tenant compte de l'évolution démographique, des projets d'urbanisme et du développement des transports, pour évaluer l'impact du projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy.

Pour cette étude, un scénario prospectif 2030 a été élaboré et analysé.

Les hypothèses de croissance démographique et de croissance urbaine retenues pour établir les modélisations sont celles du Scot* du bassin annécien.

Elles correspondent à une population totale de 195 000 habitants environ à l'horizon 2030 pour l'agglomération d'Annecy, ce qui représente une augmentation d'environ 26 000 habitants sur la période 2011-2030 soit une augmentation de 18 000 habitants sur la période 2018-2030.

Cette croissance démographique génère environ 42 000 déplacements motorisés supplémentaires / jour sur la période 2018-2030.

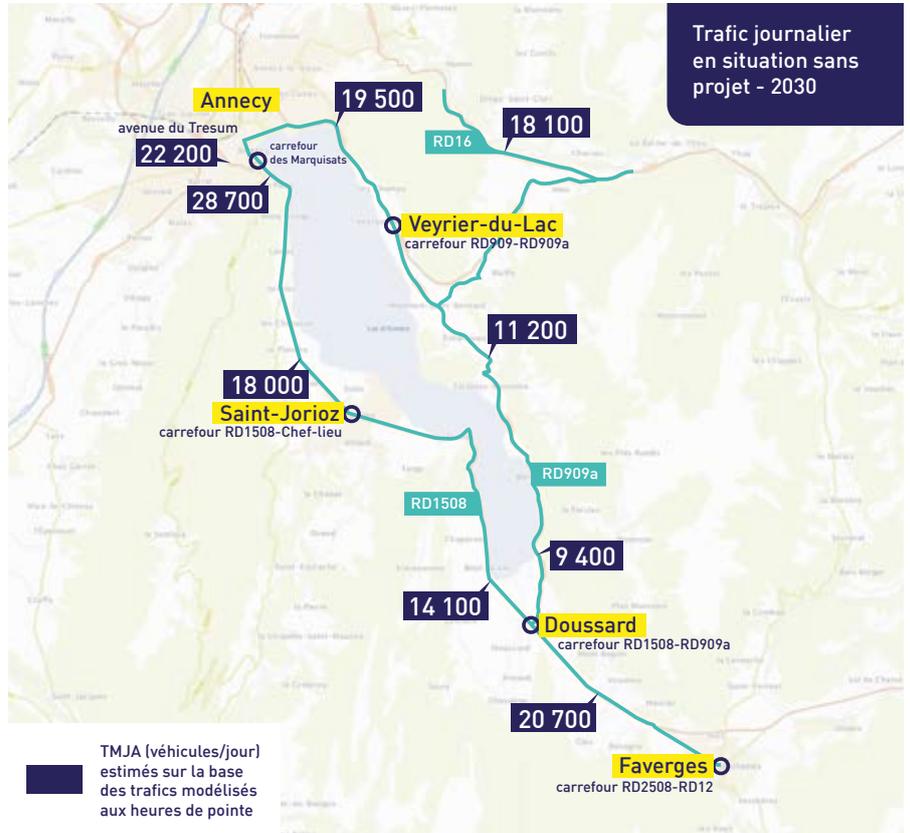
***Le Scot, c'est quoi ?**

Adopté en 2014, le Schéma de cohérence territoriale est un document de planification établi pour assurer un développement durable et équilibré du bassin annécien, ce pour les 20 prochaines années. Le Scot du bassin annécien constitue désormais un document de référence pour l'ensemble des politiques d'aménagement et d'urbanisme mises en place dans les communes et intercommunalités.

Situation sur les routes départementales en 2030 **sans** projet

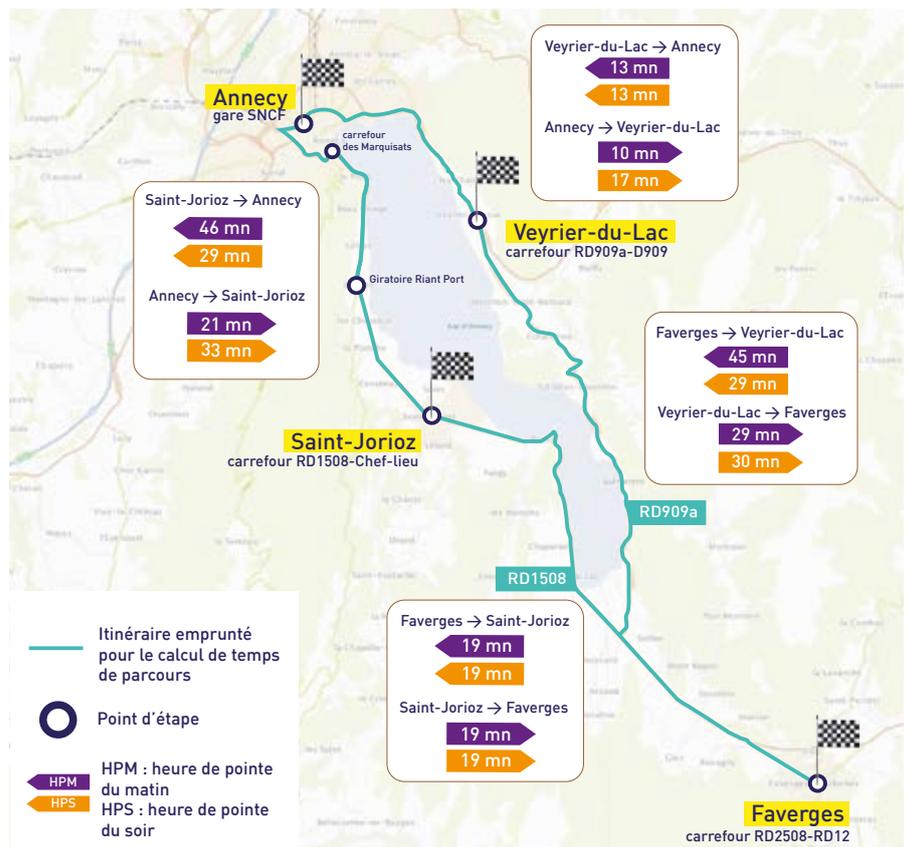
Un trafic en hausse notamment en rive Est

- Les perspectives d'urbanisation et le développement économique du territoire entraîneront, malgré de nouveaux usages alternatifs à l'automobile, une croissance du trafic motorisé, en particulier pendant les périodes de pointe du matin et du soir sur tous les tronçons routiers des rives du lac d'Annecy.
- Par rapport à la situation actuelle, la croissance de trafic attendue en 2030 est significativement plus forte sur la RD909a car, pour éviter les points de congestion en entrée Sud d'Annecy, les automobilistes se reporteraient sur l'itinéraire de substitution en rive Est et par le Col de Bluffy et la RD16.
- La croissance de trafic serait de l'ordre de 14 % sur la période 2017-2030, soit environ + 1 %/an.



Des temps de parcours très élevés et aléatoires

- Sans le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy, la modélisation montre une forte hausse des temps de parcours associée à cette augmentation du trafic, en particulier dans le sens le plus chargé des rives du lac, le matin en direction d'Annecy et le soir en sens inverse.
- La situation la plus critique serait vécue à l'heure de pointe du matin, période relativement contrainte pendant laquelle les motifs de dépose vers les pôles d'enseignement et les motifs domicile-travail sont les plus contraints en termes d'horaires.
- Sans le projet, le trajet Faverges → Annecy est estimé en moyenne à un peu plus d'une heure via la RD1508 et 1 heure via la RD909a. Du fait de la saturation, le temps de trajet pour rejoindre Annecy serait très peu fiable.



Situation sur les routes départementales en 2030 **avec** projet

Des trafics en forte baisse sur le secteur des Marquisats et sur la RD909a

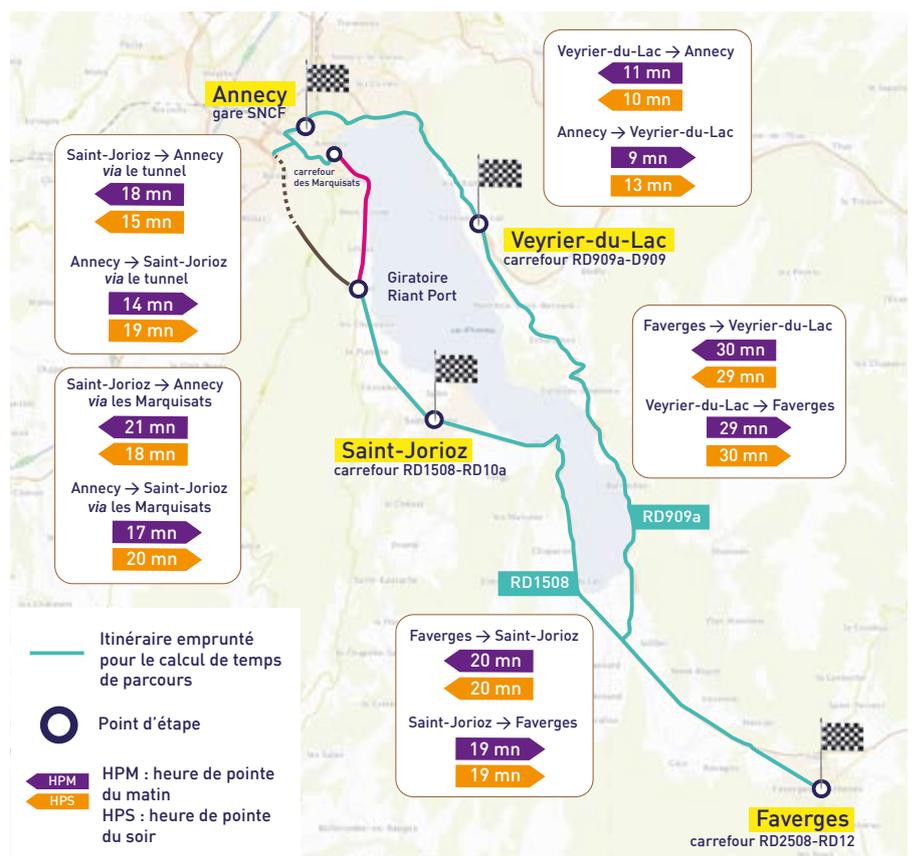
- L'amélioration très nette des conditions de circulation sur la rive Ouest du lac engendrée par le projet entraînerait un report de trafic de la RD909a sur la RD1508 jusqu'à Sevrier.
- Le trafic diminuerait presque de moitié sur la RD1508 en traversée des Marquisats aux heures du matin et du soir.
- La RD909a serait également délestée à l'approche d'Annecy.



Des temps de parcours inférieurs à ceux d'aujourd'hui, très inférieurs à ceux sans projet et plus fiables

- Le projet permettrait d'améliorer les temps de parcours pour tous les usagers circulant sur les rives du lac d'Annecy.
- Même en situation de pointe du trafic, les temps de parcours prévisionnels sont inférieurs aux temps de parcours actuels, que l'utilisateur emprunte le tunnel ou qu'il emprunte la RD1508 jusqu'au secteur des Marquisats.
- Avec le projet, le trajet Faverges → Annecy en heures de pointe du matin est estimé à environ 40 minutes quel que soit l'itinéraire emprunté.

Cela représenterait un gain moyen d'au moins 20 minutes par rapport à la situation sans projet et une fiabilité du temps de parcours accrue.



La fréquentation du BHNS en 2030

Sur la RD1508, le report modal* des véhicules particuliers vers le Bus à haut niveau de service (BHNS) est déterminé par le modèle en comparant pour chaque déplacement individuel le coût généralisé du véhicule individuel au coût généralisé du transport collectif. Pour les transports collectifs, ce coût généralisé comprend le temps de parcours (dont les temps de correspondance le cas échéant) et le coût du titre de transport en s'appuyant sur le coût annuel d'un abonnement Sibra (transports urbains de l'agglomération d'Annecy). Pour les véhicules individuels, le coût généralisé comprend notamment le temps de trajet (incluant la congestion routière) et le coût du stationnement à Annecy.

Le report modal obtenu correspond à une réduction du trafic sur la RD1508 de 50 à 70 véhicules par heure et par sens de circulation.

Le projet permettrait une hausse de la fréquentation des transports en commun en rive Ouest d'environ 25 % par rapport à la situation sans projet. Les prévisions de fréquentation du BHNS à l'horizon 2030 sont de près de 6 000 passagers/jour.

Et cette prévision ne tient pas compte d'autres leviers de report modal qui existent : les incitations à l'usage des transports collectifs, les horaires de travail aménagés, le développement de l'écocitoyenneté, etc.



Le BHNS du Mans.

liaisons
Ouest
du lac
d'Annecy

Les temps de parcours estimés du BHNS

- Moins de 30 minutes entre Annecy-Gare et Duingt-Église pour une distance totale de 12,5 km
- Annecy-Gare – Saint-Jorioz : 22 minutes
- Annecy-Gare – Faverges : 47 minutes

L'objectif de vitesse moyenne commerciale est de 25 km/h.



*Le report modal, c'est quoi ?

Le report modal est le changement d'un mode de déplacement pour un autre effectué par les usagers. L'expression est le plus couramment utilisée dans le sens de la promotion des alternatives à l'automobile, typiquement la marche, le vélo ou les transports en commun.

La prise en compte de l'environnement

L'environnement autour du lac d'Annecy, notamment en rive Ouest subit de nombreuses pressions. Il est fragilisé par l'urbanisation et la pression foncière. Le PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal) de la Rive gauche comme le Scot visent à préserver les espaces naturels et paysagers. La pollution de l'air et les problèmes acoustiques sont également des sujets prégnants ici. Le projet doit prendre en compte toutes ces problématiques.

Une étude d'impact environnemental avant toute enquête publique

Si le projet se poursuit à l'issue de la concertation, il évoluera en un avant-projet pour lequel une étude d'impact sera réalisée. Tous les impacts environnementaux du projet seront analysés et feront l'objet d'une évaluation, notamment : **impacts sur la qualité de l'air ; effets sur la faune et la flore, en particulier au niveau du massif du Semnoz ; impacts acoustiques du projet dans les zones les plus sensibles ; impacts du chantier lui-même.**

Une étude anticipée sur la qualité de l'air pour la concertation

Pour les besoins de la concertation publique voulue par le Département de la Haute-Savoie et le Grand Annecy et au vu de l'importance et de la sensibilité du sujet dans l'espace public, il a été décidé de mener avec ATMO Auvergne-Rhône-Alpes* une étude anticipée sur la qualité de l'air. Celle-ci a permis d'obtenir une modélisation des émissions de polluants à l'horizon 2030 sans projet et selon différents scénarios d'aménagement du projet.

Nous vous donnons ici un aperçu de ces résultats. L'étude complète réalisée par ATMO est disponible sur le site internet dédié au projet www.liaisonsouest-lacannecy.fr

Une baisse globale de la pollution en 2030 grâce à l'évolution du parc de véhicules

Le renouvellement et la modernisation du parc des véhicules motorisés à l'horizon 2030 devrait amener une baisse sensible des émissions par rapport à la situation actuelle, ceci malgré un niveau de trafic qui augmente notablement.

Sur le périmètre étudié, on attend d'ici 2030 une baisse globale des émissions liées au trafic routier :

- -50% du dioxyde d'azote (NO₂)
- -40% des particules PM_{2,5}
- -15% des particules PM₁₀

Le projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy sans impact sur la qualité de l'air globale

En situation de projet en 2030 :

- Il y aurait une variation minime des émissions de polluants par rapport à la situation 2030 sans projet (+ 1% pour les Nox et 2% pour les PM₁₀ et PM_{2,5}).
- Les seuils réglementaires européens seraient respectés pour tous les polluants mesurés.
- La valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour les particules fines serait dépassée de manière identique pour les situations sans projet et avec projet, mais dans une plus faible proportion qu'aujourd'hui.

Polluants mesurés et leur origine

Les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5})

Le chauffage au bois est le principal émetteur de particules fines (plus de 55% des émissions en Haute-Savoie), les transports en émettent une part significative (près de 20%).

Les teneurs en particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) sont préoccupantes en hiver, notamment au niveau des axes de fort trafic : croisement RD3508/RD1201, croisement RD1501/RD3508.

Les Nox (oxydes d'azote)

Les transports sont le principal émetteur de NO₂.

Le dioxyde d'azote (NO₂) est en lien avec la mobilité quotidienne (en particulier domicile-travail), notamment à cause de la combustion des moteurs diesels. Les grands axes de circulation sont tous concernés par ces émissions.

Le benzène

Le benzène est produit lorsque des composés riches en carbone subissent une combustion incomplète. Les principales voies d'exposition de la population au benzène sont les vapeurs d'essence, les gaz d'échappement, les émanations industrielles, la fumée de cigarette ainsi que la combustion du bois.

Un projet aux effets localisés

Les modélisations montrent que le projet aurait des effets localisés.

Le projet entraînerait une baisse sensible des émissions de PM₁₀ sur l'avenue des Marquisats, sur l'avenue du Rhône et sur la rive Est.

Parallèlement, Il y aurait une augmentation des émissions à proximité immédiate de certains tronçons de la RD1508 par rapport à la situation sans projet. Une attention particulière sera notamment portée aux émissions de polluants aux extrémités du tunnel.

*ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, c'est quoi ?

C'est l'observatoire de surveillance de la qualité de l'air agréé par le ministère de la transition écologique et solidaire en Auvergne-Rhône-Alpes.



CONCERTATION PUBLIQUE

Exprimez-vous !

du 17 octobre au 31 décembre 2018

**Participez à la concertation publique sur le
projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy**

Venez aux réunions publiques

Le 17 octobre à Annecy - salle Eugène Verdun à Bonlieu à 19 h

Le 8 novembre à Faverges - salle polyvalente à 19 h

Le 19 novembre à Sevrier - complexe d'animation à 19 h

Le 13 décembre à Veyrier-du-lac - salle de la Veyrière à 19 h

- Prenez connaissance du dossier de concertation et des différentes études menées sur le site liaisonsouest-lacannecy.fr.
- Inscrivez-vous sur le forum internet du site. Vos commentaires et réflexions seront officiellement enregistrés et pris en compte pour le bilan de concertation.
- Participez aux ateliers thématiques.
- Suivez l'actualité et les rendez-vous de la concertation sur le site, en vous inscrivant pour recevoir notre newsletter mail et sur les réseaux sociaux.
- Inscrivez-vous pour les visites du tracé du projet de liaisons Ouest du lac d'Annecy en bus avec des arrêts sur des lieux clés du projet.



www.liaisonsouest-lacannecy.fr