



LE TEMPS  
DE LA CONCERTATION



# **Atelier thématique**

## **Les trajets domicile-travail et l'attractivité économique**

**Duingt le 12 décembre 2019**

**Compte-rendu synthétique**

**Lieu :** Duingt

**Horaire :** de 10h à 12h45

**Animation :** Fergus Mordacq, Ajuste

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

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

Jean-Louis Hyzard, vice-président de la CCI 74

Thierry Girard, directeur de la mobilité du Grand Annecy

Sébastien Gruffat, directeur des investissements, Département

Julia Philippe, chef de projet, Département

Romain Combes, consultant, cabinet Ecomobilité

## Déroulé

Introduction générale

1/ Présentation de l'étude du cabinet Ecomobilité par Romain Combes avec une introduction de Thierry Girard, directeur de la mobilité du Grand Annecy

Questions/réponses

2/ Intervention de Jean-Louis Hyzard, vice-président de la CCI 74

Questions/réponses

3/ Présentation des points clés du projet en termes de gains de temps prévus et performance du BHNS par Julia Philippe, chef de projet et Sébastien Gruffat, directeur des investissements, CD74

Questions/réponses

4/ Atelier de coproduction en table autour de 4 questions

5/Conclusion

Conclusion de Denis Duvernay

Conclusion d'Isabelle Barthe

## **1/ Présentation de l'étude du cabinet Ecomobilité par Romain Combes avec une introduction de Thierry Girard, directeur de la mobilité du Grand Annecy**

Thierry Girard replace le contexte. Le Grand Annecy est autorité organisatrice des transports urbains. Nouvelle loi oblige les entreprises de plus de 100 salariés à mettre en place des plans de mobilité. Le Grand Annecy souhaite les accompagner avec l'aide du cabinet Ecomobilité. Il s'agit pour le Grand Annecy de proposer aux actifs une alternative (TC ou cycles) crédible notamment en heures de pointe.

Le Grand Annecy, qui perçoit le versement transport versé par les entreprises, a augmenté celui-ci qui passe de 0,9% à 1,2%. C'est un effort certain pour les entreprises. Ce versement couvre 65% des dépenses de fonctionnement du réseau Sibra.

À la suite de l'introduction de Thierry Girard, le problème de la billetterie des bus est évoqué.

Thierry Girard explique la différence entre les cars Lihsa et les bus SIBRA, notamment sur l'accessibilité.

Sur le prix, il est indiqué que le même abonnement couvrira tout le Grand Annecy. Cependant il reste la « frontière » de Duingt au-delà de laquelle il y a un tarif régional.

Romain Combes présente l'étude d'Ecomobilité (cf. Présentation support). À propos des plans de mobilité des entreprises, Romain Combes explique les objectifs de ceux-ci et les limites de leur efficacité : il s'agit de stabiliser la part modale des voitures sur les trajets domicile-travail et de favoriser le report modal.

Thierry Girard complète le propos en donnant l'exemple du parc des Glaisins sur lequel il y aura à partir de fin avril 2019, 2 lignes dont une ligne à haute fréquence et à large amplitude horaire (6h-23h) pour offrir une alternative TC crédible.

## **2/ Intervention de Jean-Louis Hyzard, vice-président de la CCI 74**

Besoin de transports efficace pour les entreprises, Il faut savoir que les entreprises de plus de 10 salariés financent les transports en commun.

Exemple du projet de TC à Cluses pour lequel SOMFY contribue à hauteur de 700 000 euros.

Le bassin annécien est un territoire enclavé. Sur la rive Ouest il manquait auparavant des logements.

Exemple de Staübli qui se développe mais a également implanté deux sites vers Lyon. On peut se demander pourquoi. Il y a des besoins de transports vers Genève pour les cadres notamment. (aspect débattu avec la salle sur le nombre de personnes employées à Staübli qui ont besoin de ce type de déplacement)

Maintenant des logements sur la rive Ouest, notamment 600 à Saint-Jorioz.

Il faut régler le problème d'accessibilité des sites conjugué à la cherté du foncier.

Il faut également développer de l'activité sur la rive Ouest pour rapprocher activité et logement pour réduire les trajets pendulaires.

Le projet LOLA est un véritable progrès même si ce n'est pas la panacée.

### **3/ Présentation des points clés du projet en termes de gains de temps prévus et performance du BHNS par Julia Philippe, chef de projet et Sébastien Gruffat, directeur des investissements, CD74**

Julia Philippe présente notamment les temps de trajet prévus par le projet (cf. présentation support)

En ce qui concerne les reports modaux, Julia Philippe rappelle qu'il y a d'autres leviers que le temps de trajet.

Julia Philippe explique également le fonctionnement du feu du tunnel. Celui-ci sera actif entre 1 et 2 mn le temps que le trafic s'écoule un peu dans le tunnel pour revenir à un trafic de moins de 1000 v/H. Durant ce temps, l'information dynamique renvoie (durant 1 à 2 mn) le trafic sur la RD1508, où les véhicules peuvent attendre au feu avec une capacité qui permettrait le stockage de véhicules sans remontée de file.

A la question des investissements sur les communes traversées, Julia Philippe répond qu'il y a des modifications importantes des carrefours notamment à St Jorioz.

Aux objections liées au report de trafic d'une rive à l'autre, Sébastien Gruffat répond que la philosophie du projet et le message principal sont : il s'agit d'accéder au territoire, quelle que soit la rive utilisée.

Avec le BHNS la part modale monte à 6%. Ce report est effectivement amoindri par le gain de temps de parcours en voiture, mais il existe d'autres leviers pour l'améliorer.

S'il n'y avait qu'un BHNS seul (sans tunnel) la part modale augmenterait et peut-être la part modale de la voiture passerait de 75% à 68%, mais les bouchons resteraient, on aurait une saturation sur les deux rives.

Le TC seul ne peut résoudre les problèmes de congestion (des parts modales dans des agglomérations différentes les unes des autres sont montrées, cf. présentation).

*Avant le travail en table une remarque est faite sur les horaires des ateliers et la faible participation.*

*On fait aussi la remarque que les ateliers devraient avoir lieu en amont du projet plutôt qu'en aval.*

*Il est aussi dit qu'il n'est pas fait suffisamment place aux présentations du Grenelle.*

**Isabelle Barthe, garante de la concertation a répondu à ces dernières interventions.**

*Elle rappelle qu'ici effectivement il y a eu une saisine sur un projet relativement abouti avec des études complètes.*

*Cependant rappel des 3 possibilités de la concertation :*

- Le projet continue tel quel,*
- Il continue en étant modifié,*
- Il est abandonné.*

En ce qui concerne les projets alternatifs, Isabelle Barthe fait valoir qu'ils ont été présentés et que le Maître d'ouvrage devra apporter des réponses et analyser ces projets dans le temps de la concertation si possible et que cela sera versé au bilan.

#### **4/ Atelier de coproduction en table autour de 4 questions**

4 questions posées :

- **Quelles sont vos attentes par rapport à vos déplacements professionnels ?**
- **Quel regard sur l'attractivité et le développement économiques du territoire ?**
- **Selon vous, quels impacts le projet LOLA a-t-il sur les trajets dom-travail et l'attractivité éco ?**
- **Selon vous quelles améliorations apporter à ce projet pour améliorer les trajets dom-travail ?**

**Et/ou quelles autres solutions à mettre en place selon vous ?**

#### **Table 1 :**

**1/** On attend des transports performants, fiables, réguliers et économiques

**2/** Il faut une meilleure accessibilité et une meilleure mobilité. C'est ce que doit apporter le projet LOLA.

**3/** Ce projet favorise la voiture avec une petite amélioration des TC. Cela conduira à une augmentation du trafic. Si le choix est favorable à la voiture, cela incitera à l'usage de la voiture. Si la fluidité augmente, elle sera compensée tout de suite

Il semble que le projet n'entraîne qu'un faible report modal. Il y a une amélioration mais une faible attractivité.

**4/** Il faut immédiatement aller vers une amélioration des TC. De manière progressive, pas obligatoirement un tram-Train tout de suite. Il faut en revanche un site propre total en passant par le tunnel de la Puya. Le tunnel routier n'est pas la priorité.

#### **Table 2**

**1/** Attente d'une solution efficace, donc des TC attractifs qui compensent la perte de temps. S'il y a fluidité de la circulation automobile, il faut un TC très avantageux, hyperperformant.

**2/** La fluidité du trafic est un plus pour l'économie et le tourisme. Aux communes de mettre en place par exemple des navettes touristiques (exemples des navettes de Faverges également utilisées par les riverains).

**3/** Le projet LOLA est surtout attractif pour Annecy et Sevrier. Il y aura un surcroît de trafic au bout du lac, pour lequel ce n'est donc pas positif.

#### **4/ il faut du site propre partout et favoriser le report modal**

(ici à la table, désaccord sur le covoiturage : non pour les uns car encore la voiture, oui pour d'autres car facilité de mise en œuvre)

Il faut réfléchir à la mise en place du télétravail (il faut pour cela du haut-débit pour toutes les communes ; les tiers-lieux existent déjà).

Réfléchir au tram-train dans lequel on peut amener un vélo (pb du dernier km), réfléchir également au transport par câble.

#### **Table 3**

Réflexion sur le tunnel. Au lieu d'une sortie avec NVU coûteuse qui renvoie au centre d'Annecy, imaginer une sortie vers le Treige, vers Chauv-Balmont pour rejoindre directement la sortie de l'A41 Seynod-sud. Imaginer des services le long des voies type crèche.

#### **Table 4**

**1/** Que les déplacements ne bouffent pas tout notre temps, notre énergie et notre essence.

Pourquoi faire un projet tout voiture ?

Pourquoi pas favoriser le covoiturage, mais problème des petits trajets à cause des horaires.

Réfléchir au projet de monorail au-dessus de la piste cyclable qui présente plusieurs avantages en termes fonciers et de travaux moins gênants ou impactants.

### **5/ Conclusion**

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

Cette concertation et ces ateliers permettent à chacun d'apporter des idées.

On a besoin d'attractivité, c'est l'image de la Haute-Savoie.

On vient de perdre la ligne de TGV Annecy-Marseille. Dans la vallée de l'Arve, il n'y a plus de train jusqu'au Fayet.

Le projet LOLA n'est pas du « tout voiture ». On fait les deux (tunnel et BHNS) pour la cohérence et se donner plus de chances de réussite.

On sait faire, on sait financer. On a vu tous les élus. Il faut avancer, le département s'investit.

Faire un tram n'est pas aujourd'hui possible. Avec le BHNS, on fait 10 à 11 km de site propre, on pourra y mettre des rails plus tard. La réalisation d'un tram n'est plus de la compétence du Département aujourd'hui. Le Département a investi 92 M€ dans le ferroviaire, mais c'était dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Avec la loi Notre, on ne peut plus.

Il faut faire évoluer ce projet, notamment à Sevrier ou Saint-Jorioz. Il faut amener des solutions. On peut apporter des réponses sur l'efficacité et la performance du BHNS. Il y a sans doute des défauts. On ne peut pas mettre des vélos dans les bus ? oui mais quid des vélos dans les trams en heure de pointe ? Alors on crée des parkings vélos avec des consignes

Un BHNS en site propre, les gens le prendront, les mentalités évoluent, sur la Qualité de l'air, l'environnement. Il n'y a pas un monopole de la santé (chez les associations). Ne remettons pas à 20 ans de plus. J'assume cette décision. Ce n'est pas l'idéal mais commençons.

### **Isabelle Barthe, garante des concertations désignée par la CNDP**

Ces ateliers ne se déroulent pas tous dans des conditions optimales. On aurait aimé avoir de jeunes actifs sur ce thème. Mais un point intéressant est le fait qu'il soient localisés dans différentes communes. Cela permet d'avoir un regard précis sur des problématiques locales avec des questions précises sur le fonctionnement du projet à tel ou tel endroit.

La concertation n'est pas terminée.