



LE TEMPS
DE LA CONCERTATION



Atelier thématique

Le trafic et les modélisations

Saint-Jorioz le 29 novembre 2018

Compte-rendu synthétique

Lieu : Saint-Jorioz

Horaire : de 19 h à 21 h 45

Animation : Fergus Mordacq, Ajuste

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

Béatrice Jarrige, experte indépendante nommée par la CNDP

Sébastien Gruffat, directeur des investissements, Département

Thierry Girard, directeur de la mobilité, Grand Annecy

Julia Philippe, chef de projet, Département

Benoit Joguet, cabinet Transmobilités

Daniel Collomb, cabinet BG Ingénieurs

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

Déroulé

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

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

Présentation du modèle de simulation de trafic par Benoit Joguet, cabinet Transmobilités

Présentation du Grenelle par Olivier Labasse (1^{ère} partie)

Partie résultats de l'étude de trafic par Transmobilités

Présentation du Grenelle par Olivier Labasse (2^e partie)

Atelier de coproduction en table autour de 4 questions

Conclusion de Béatrice Jarrige

Conclusion d'Isabelle Barthe

1 Introduction Isabelle Barthe

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

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

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

2 Un mot de Béatrice Jarrige

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

Il s'agit également de poser des éléments de vocabulaire (cf. présentation), de mettre la même chose derrière les mots, notamment pour report modal, parts modales et thème de l'induction de trafic.

Quand un projet améliore l'attractivité du déplacement en voiture individuelle, on fait du report modal des TC ou du vélo vers la voiture : on perd des déplacements en vélo ou en TC.

Définition Induction : c'est le trafic en plus généré par une infrastructure. Il s'agit bien de gens qui ne se déplaçaient pas avant. Cette notion pose une difficulté, on en a l'intuition et des retours d'expérience mais les modèles classiques comme ici ne sont pas à l'aise pour simuler ce genre de chose. Donc ils ne prennent pas en compte l'induction, juste des reports soit de modes soit d'itinéraires.

Il faut dans tous les cas que les hypothèses soient explicites.

3 Présentation du modèle de simulation de trafic par Benoit Joguet, cabinet Transmobilités (cf. présentation support)

Quelques points saillants :

La modélisation du réseau viaire prend en compte toute la rive Ouest et Est, Seynod, Annecy jusqu'à Epagny. Cela ne se limite pas au périmètre du projet

A de nombreux points du réseau, on compare les mesures réelles effectuées avec les résultats du modèle pour s'assurer de sa pertinence (cf. présentation). Les résultats ne se superposent pas exactement car vous n'avez jamais exactement le même nombre de véhicules à un point donné selon les jours.

Sur chaque tronçon, on a des paramètres de vitesse, de capacité, et leur typologie.

En matière de démographie du secteur à horizon 2030, le scénario de référence est construit à partir du Scot qui est le document réglementaire voté. Tous les acteurs publics ont pour objectif d'atteindre ce qui est dans ce document cadre.

On a intégré ces développements de logements ainsi que des hypothèses de nombre de personnes par logement : évolution de la population + 3000 habitants 2 rives du lac et Communauté de communes des Sources du Lac (CCSL).

Avec la mobilité d'aujourd'hui = 8 800 déplacements/J trafic supplémentaire de l'ordre de 8000 véhicules/j

Remarque d'Isabelle Barthe : nous avons 42 000 véhicules/j sur l'ensemble du territoire et 8 800 ici avec les mêmes parts modales d'aujourd'hui sans considérer d'évolution de comportement.

Depuis 1999, les données INSEE ont montré 3700 habitants supplémentaires. Le Scot prolonge cette statistique. L'évolution des frontaliers est intégrée dans le Scot.

On prend également en compte dans la modélisation les différents projets routiers programmés.

On a quantifié les trafics longue distance. Le report de trafic dû au changement d'itinéraire de l'A41 vers la RD1508 est estimé à 350 véhicules/j.

Les trafics touristiques hivernal et estival ne sont pas pris en compte ni les jours de pointe

L'outil est capable d'évaluer le report modal en comparant pour la voiture, les temps de parcours, le coût du stationnement, les temps perdus et pour les transports en commun, le temps de trajet, le temps perdu aux arrêts et le coût du ticket.

Question concernant le taux de poids lourds sur la RD1508 :

Réponse : Le taux de poids lourds est de 4%. Cela comprend les camions et les cars puisque le compte est fait à partir de l'écartement des essieux et ne distingue pas ces deux types de véhicules.

4 Présentation du Grenelle de l'environnement par Olivier Labasse (1^{ère} partie)

Présentation du Grenelle et de sa représentativité : collectif représentatif de 13 associations à vocation différentes : 3 ont pour objet les transports dont FNAUT ou ARDSL (ferroviaire) d'autres sont familiales d'autres sont engagées dans la protection de l'environnement (« *nous ne sommes pas une clique de minoritaires* »). Ce sont des associations agréées.

« Nos Objectifs sont partagés avec Jean-Luc Rigaut (président du Grand Annecy) et Christian Monteil (président du Département) : la diminution des embouteillages, la diminution de la pollution, des impacts climatiques, l'amélioration mobilité et l'amélioration de la protection du lac. »

Plus présentation (cf. présentation support)

Question à Béatrice Jarrige sur l'impact du doublement de la RD3508 au sud et le fait qu'il ne soit pas intégré pour les modélisations.

Réponse de Béatrice Jarrige : Il y a une notion de projet et d'intention du maître d'ouvrage. Si LOLA est considérée comme le bouclage du contournement, la logique plaide pour intégrer ce morceau d'infrastructure (Doublement de la RD 3508 Sud).

Remarque du maître d'ouvrage : le contournement existe déjà et l'objet est de le doubler. Pour le doublement de la RD3508 Sud, nous sommes à un stade d'intention alors que sur les autres opérations, il y a un accord politique sur la réalisation avec des travaux engagés ou une DUP déclarée. C'est pourquoi ces projets ont été intégrés à la modélisation. Pour la RD3508 sud, il y a seulement un accord pour réaliser des études et celles-ci n'ont pas commencé.

Intervention des Amis de la terre : C'est un problème pour l'évaluation environnementale. Car il y aura une induction de trafic qui viendra de ce doublement, il ne faut pas chipoter sur les dates. Il faudra voir la réalité des impacts.

Réponse du maître d'ouvrage : Si l'étude est réalisée, elle sera intégrée dans l'étude d'impact environnementale dans intégralité, mais aujourd'hui aucun travail n'a commencé.

Un désaccord est constaté par les amis de la Terre sur la non-intégration de la RD3508 Sud dans la convention de financement entre le Département et le Grand Annecy

Réponse de Transmobilités : éclairage technique : du point de vue de la modélisation, l'intégration d'un doublement de la RD 3508 Sud ne modifierait les chiffres globaux qu'à la marge voire pas du tout.

5 Partie résultats de l'étude de trafic par Transmobilités

À l'horizon 2030, sans le projet LOLA, on constate une augmentation du trafic très forte en rive Est car c'est un itinéraire de délestage. Moins sur la rive Ouest car elle déjà saturée.

Globalement la gestion de la circulation serait très difficile, notamment sur le secteur des Marquisats.

Avec LOLA, Le trafic chute en rive Est et augmente fortement en rive Ouest car il y aurait un report de la rive Est car l'itinéraire rive Ouest devient plus intéressant en termes de temps de parcours et se fluidifie :

Comment améliorer la fluidité entre Sevrier et Saint-Jorioz alors que l'on passe de 17 000 à 24 000 véhicules/j ?

Pour garantir la fluidité malgré l'augmentation de trafic, on redessine et redimensionne tous les carrefours (dont le feu de Saint-Jorioz qui est supprimé pour un giratoire en cohérence avec le réaménagement de la mairie à court terme). On augmente la capacité des voies d'entrée en giratoire. Cela augmente la capacité de façon importante. On a des outils certifiés pour cela.

Exemple : avenue du Rhône, le carrefour Banque de France était saturé. Le rond-point a amélioré le trafic.

Question : Tous les carrefours sont retravaillés. Alors pourquoi ne pas les redessiner sans tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage : Il resterait le problème du secteur du marquisat avec des difficultés supplémentaires.

Question : Problème de capacité du tunnel ; comment ça marche en heure de pointe avec limite de 1000 véhicules/h ?

Réponse de Transmobilités : il est possible en heure de pointe que le tunnel atteigne sa capacité maximale réglementaire autorisée : nous avons calculé que cela pouvait arriver 137 fois par an. Cela nécessite de bloquer son accès durant quelques minutes le temps que le trafic à l'intérieur soit absorbé. Durant ce temps, le trafic est soit redirigé sur les Marquisats, soit stocké en entrée de tunnel. Le gain est nécessairement fort car 1000 véhicules ont emprunté le tunnel. Ce sont des microcoupures

Réponse du maître d'ouvrage : On a fait un tunnel urbain monotube avec une obligation de sécurité. Ce n'est pour du transit mais pour du trafic de territoire sans générer trop de trafic.

Question : 24 400 véhicules/jour au sud de Sevrier 19 000 tunnel et 16 500 vers Annecy : on aurait généré entre Sevrier et le tunnel 11 000 véhicules/j, c'est une impossibilité absolue. Il semble par ailleurs que la RD912 ne soit pas prise en compte.

Réponse de Transmobilités : La RD912 est bien modélisée dans le modèle même si elle n'apparaît pas sur ces schémas. Le trafic supplémentaire vient bien de l'urbanisation entre les deux points à l'horizon 2030.

Le maître d'ouvrage pointe une erreur sur le schéma : la flèche qui indique le lieu de comptage devrait être sur rond-point de St Jorioz.

Question : Quelle est la hauteur sous plafond du tunnel ?

Réponse de BG : Il y a eu une première étude pour un tunnel bitube il y a plusieurs années. Nous sommes maintenant sur l'étude d'un tunnel monotube bidirectionnel avec une bande de secours au milieu et une galerie de sécurité latérale. La hauteur est de l'ordre de 8 à 10 mètres.

Question : Un tunnel urbain ne devrait pas faire cette hauteur, en laissant le problème des poids lourds internationaux et l'induction des véhicules aux périodes touristiques avec l'effet GPS (nous avons estimé 15 000 véhicules/j de plus en ces périodes).

Réponse de BG et du maître d'ouvrage : Il s'agit d'un tunnel urbain car nous sommes dans un contexte d'agglomération. Il n'a jamais été prévu que les poids lourds soient interdits, seuls ceux contenant des matières dangereuses sont interdits.

Remarque d'un participant sur les dangers des tunnels et avec l'exemple de l'accident du tunnel du Mont Blanc.

Question : A la Sortie du tunnel sur giratoire, on sera bloqué avec le problème des voitures qui arrivent à gauche.

Réponse du maître d'ouvrage : Il est prévu un shunt (ou by-pass) du rond-point qui permettra de s'insérer facilement directement sur la RD1508 en direction de Saint-Jorioz.

6 Présentation du Grenelle de Olivier Labasse (cf. présentation) (2^e partie)

Remarque Olivier Labasse : « En ce qui concerne les modélisations, il faut faire attention car il arrive que l'on modifie les hypothèses pour avoir les résultats qu'on souhaite atteindre. »

Etats des lieux rive Est et Ouest :

Remarque sur la fluidification : « mot magique qui dans le département égale le nom de la contradiction. Plus le tuyau est large, plus il y aura de véhicules. Les ingénieurs le savent, la loi de Johnson non contestée. »

Nous nous basons sur

- le diagnostic de l'étude Transitec Systra qui date de 2013
- Etude TTK seule étude multimodale avec 3 hypothèses
 - o A : Tunnel BHNS = 30 % trafic en plus
 - o B : TCSP guidé sans tunnel report modal
 - o C : Pas de tunnel et un tramway jusqu'à Faverges : 20 % trafic en moins

Réponse du maître d'ouvrage : Question sur l'origine de ces 20%.

On a fait des simulations sans tunnel avec changement de comportement.

En ce qui concerne l'étude TTK, celle-ci analyse les options de transports en commun sans prendre en compte le trafic ni la congestion. Le résultat du scénario C de l'étude TTK est 4000 v/j en moins sur la RD1508 sur 24 à 26 000 attendus, ce qui n'est pas suffisant pour résoudre le problème de congestion.

Retour à la présentation Grenelle

Pour la RD909, les derniers comptages à Veyrier ont eu lieu en 2012

Depuis les TC sont déficients et réservés à des publics captifs et il y a une augmentation de trafic.

Des études du Département pour la voie vert en rive Est projetaient d'importantes augmentations de trafic en rive Est .

Conclusion : la mobilité c'est la liberté la fluidification c'est la congestion.

Réponse du maître d'ouvrage : Les chiffres en rive Est sont anciens, du début années 2000. Ne mélangeons pas différentes études sur différentes périodes dans des contextes différents. On ne peut pas les comparer. Il faut garder de l'humilité. Il arrive que les projections soient fausses, exemple de Pringy.

Remarque d'un participant : A Saint-Jorioz pour 30% de trafic en plus, on va avoir 2X2 voies au centre de Saint-Jorioz entre les deux ronds-points. Comme aménagement urbain au centre de Saint-Jorioz, c'est problématique. Restons-en à 18 000 v/j voire moins avec un tram et un transport en commun fiable. Avec un grand projet on pourrait basculer vers les transports en commun au lieu de la voiture. Même au niveau du gouvernement on commence à y penser.

Question sur le fait que le projet peut évoluer.

Réponse d'Isabelle Barthe : le principe d'une concertation sous l'égide du code environnemental, c'est qu'on y parle de tous les aspects d'un projet y compris de son opportunité. Il y aura un bilan :

Le maître d'ouvrage aura plusieurs choix : arrêter, faire évoluer le projet, le poursuivre tel quel. Mais le choix doit être motivé à l'aide du bilan.

7 Atelier de coproduction en table autour de 4 questions

Question 1/ Selon vous, en quoi les caractéristiques du projet LOLA (tunnel + NVU + BHNS) permettent de répondre à cette ambition ? Votre réponse / pourquoi ?

Question 2 / Quelles seraient selon vous les améliorations possible du projet ? Votre réponse / pourquoi ?

Question 3/ Selon vous, ce projet est-il susceptible de favoriser l'usage d'autres modes de déplacements : transports en commun, modes actifs (marche, vélo) ? votre réponse / pourquoi ?

Question 4/ Selon vous, d'autres solutions d'amélioration de la mobilité sur les rives du lac permettraient-elles de répondre à cette ambition et avec quels avantages/inconvénients votre réponse / pourquoi ?

Table 1

1/ Il y aura peut-être une amélioration en rive Est sûrement aux Marquisat mais pas à Saint-Jorioz

L'ambition du projet est ratée à Saint-Jorioz

2/ Nous aimerions avoir un vrai transport en commun bien plus performant que ce qui est prévu. Le BHNS par les Marquisats perd toutes ses qualités. Il n'a aucun intérêt car il existe déjà des bus là-bas. L'itinéraire du tunnel de la Puya serait un raccourci.

3/ Comme le transport commun serait non performant, il n'y a pas de raison qu'il favorise d'autres usages ou modes de déplacement.

4/ Il faut essayer de faire le transport en commun performant tout de suite. Et si cela n'est pas suffisant, alors vous pourrez étudier le tunnel.

Table 2

1/ idem, rive Est au détriment de la rive Ouest, Annecy au détriment des riverains de la nouvelle voie urbaine.

2/ un préalable : dissocier les 2 projets pour commencer par un BNHS véritable sans interruption.

Faire venir les bus de la Sibra jusqu'à Duingt. Relativement rapidement. Plus accessibilité des bus (vélos, poucettes, fauteuils)

3/ Si le tunnel se fait, le message serait : prenez votre voiture. Si abandon du tunnel, cela signifierait obligation d'utiliser d'autres modes. Il faut inciter plutôt que faciliter voiture.

4/ Alternative PRT Tram bus hybride, lequel est le meilleur ?

Pas de compétences techniques pour choisir mais on pense au confort, à la fiabilité et à la rapidité de mise en œuvre.

Dans la présentation des chiffres du trafic on ne parle jamais de Seynod-Vovray. Or il y a une augmentation de 11000 véhicules/j

Problème d'information des habitants de ces secteurs. Regret d'être oubliés.

Réponse du maître d'ouvrage : Sur le site on mettra des cartes plus précises sur ces secteurs.

(post-atelier, une réunion spécifique sur le secteur Seynod-Barral-Vovray a été organisée le 8 janvier 2019)

Table 3

1/ Point positif : les temps de trajet qui s'améliorent

Point négatif : l'augmentation globale du trafic et de la pollution et le faible impact du BHNS car peu de report modal

2/ Faire un vrai transport en commun en site propre intégral avec une mise en service plusieurs années avant le tunnel

3/ On ne voit pas quel autre transport serait favorisé car on privilégie le tout voiture. Il faut mettre le TC en service plusieurs années avant le tunnel.

4/ Un vrai transport en commun guidé qui pourrait faire basculer la façon de se déplacer (et qui pourrait accueillir les vélos)

Table 4

1/ Il faut distinguer la mobilité de la voiture, il y a d'autres choses.

Le tunnel favorise la mobilité de la voiture sans apporter de solutions globales

2/ Suppression du tunnel sous le Semnoz routier, problème de géologie du terrain et coût

3/ Point négatif, ça ne favorise pas autre chose que la voiture et cela décourage le report modal

4/ Pour la mobilité, plus de voies pour les vélos et de stations sécurisées.

Il y a des voies vertes mais il faut réussir à se garer à Annecy et retrouver son vélo. Sécuriser les petits tronçons, mailler. On est découragé par les tronçons qui bloquent et qui empêchent un trajet complet en vélo. La moitié des personnes qui ne prennent pas le vélo vous disent que c'est parce que c'est trop dangereux.

Pour le BHNS il faut de fortes fréquences et tard le soir.

Peu de réflexions sur la traversée des routes. Il y en a plus sur la zone Seynod où on travaille pour ne pas faire de coupure urbaine. Il n'y a pas ce type de réflexion à Saint-Jorioz.

Duingt est un village de vieilles maisons, dommage d'y faire croître le trafic. Si le trafic double à Duingt, il y aura le problème du virage à 30 km/h

Table 5

1/ Nous avons le sentiment que le projet est un contournement global d'Annecy.

Le tunnel va désengorger les Marquisats et la Puya et rien de plus pour les riverains de la rive Ouest

2/ On voudrait séparer les deux projets car il y a un amalgame.

Il faut améliorer l'existant au niveau des bus. Sur certains tronçons Duingt-Sevrier, il faut mettre des bus en sites propres. On pourrait déjà tester avec les bus actuels.

Peut-être améliorer la fluidité des ronds-points. Tester sur les existants et améliorer le diamètre de certains.

Deux sont prévus à Saint-Jorioz. Mais s'ils sont petits il n'y aura pas de fluidité.

Ce doit être une première étape avant de savoir si on fait le projet de tunnel ou non.

3/ Non absolument pas car tout pour la voiture

Effectivement c'est une zone à faible densité mais personnes n'est prêt à utiliser deux modes de transports. Mais c'est l'affaire de chacun avant d'être du collectif

Mais l'abandon du tunnel pousserait à l'alternative. Il faut y réfléchir

4/ Un transport en commun en site propre intégral. Tester avec les bus actuels, sur le circuit actuel. Cela pourrait être une solution d'avenir.

Il faut contrôler le transit des poids lourds.

Table 6

1/ Seul point positif : les transports en communs sont améliorés.

2/ Contre le tunnel. Il faut un aménagement des transports en commun qui incite les usagers à changer de comportement. On privilégie trop la voiture.

Des informations qui permettent aux gens de changer. Il y a de mauvaises représentations sur l'usage du vélo : comment être présentable au bureau comment s'habiller.

Améliorer le transit, faire une étude plus poussée

3/ Non, on encourage à utiliser son véhicule seul. C'est un projet qui a vocation à désengorger Annecy et la rive Est. La rive Ouest est plus polluée. « Et je fais tout pour ne pas polluer ».

4/ Transport en commun en site propre intégral et encourager les autres moyens et changer les représentations. Des gens ont changé.

Inciter au co-voiturage grâce aux réseaux sociaux.

Remarques du maître d'ouvrage

On a beaucoup parlé de transport performant, fiable et rapide. On a souvent opposé BHNS et tramway. Le BHNS proposé a du site propre, 11 km sur 12. Pas forcément dans les deux sens, mais avec une qualité forte. Puis, outre les infrastructures, il y a la flexibilité du service.

Ce qu'il n'y a pas ici c'est le lien entre la ligne rive Ouest et son accroche avec l'ensemble du réseau Sibra. On arrive à l'Hôtel de ville. Tout ne doit pas aller obligatoirement à la gare.

Avec le mode bus, il peut être intéressant de desservir l'Hôtel de ville et d'aller directement avenue de Genève. Il y a des possibilités de diversion des flux à Sommeiller par ex.

Conclusion de Béatrice Jarrige

Il n'y a pas beaucoup à rajouter. Il y a une quasi-unanimité des tables. Vous avez beaucoup parlé du transport en commun et des solutions du BHNS alors que la présentation portait sur la voiture et les études de trafic.

J'ai entendu l'idée de temporalité, de phasage, de commencer par un transport en commun ambitieux avant le tunnel.

Merci à ceux qui ont rappelé les études anciennes et ne pas oublier ce qui a été fait sur le territoire.

Conclusion d'Isabelle Barthe

Je suis frappée par la qualité du travail en atelier. Des éléments précis pourront être exploités. La première partie était intéressante car il y a eu le temps de décortiquer les données de la maîtrise d'ouvrage, d'avoir des clés de compréhension. Merci au Grenelle pour son regard et pour le travail très détaillé qui permet d'approfondir les notions et de nourrir le débat.

Mme Jarrige va nous aider à comparer ces différents regards. Je remercie toutes les personnes du collectif Grenelle.