



Roule & Co
21 avenue des Harmonies - Cran Gevrier
74960 ANNECY
www.roule-co.org info@roule-co.org
Association pour la promotion du vélo

CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET LIAISONS OUEST
DU LAC D'ANNECY

CONTRIBUTION DE
ROULE & CO

18/12/2018

Concertation LOLA : Contribution de Roule & Co

Table des matières

Avant-propos	2
1. Sur la forme de la consultation	3
2. Critique du projet	3
2.1. Absence de variante	3
2.2. Absence d'objectif de réduction des émissions atmosphériques.....	3
2.3. Sous-estimation du trafic induit	4
2.4. Incohérence avec les objectifs du PDU	4
2.5. Absence d'objectif de report modal.....	5
2.5.1. Absence de report modal vélo	5
2.5.2. Report négligeable vers les transports en commun.....	6
2.6. Actualités et stratégie d'aménagement du territoire	6
3. Propositions.....	6
3.1. Développer le report vers le vélo	6
3.1.1. Parts modales actuelles et objectif	7
3.1.2. Infrastructures favorisant la cyclabilité	7
3.1.3. Incitations à l'usage du vélo	8
3.1.4. Communication	9
3.2. Transports en commun performants	9
3.3. Infrastructure routière à Sévrier	9
3.4. Développement du covoiturage.....	9
4. Conclusion	10
4.1. Concernant le vélo.....	10
4.2. Concernant le projet.....	10

Avant-propos

Les extraits des documents proposés à la consultation sont en bleu, et précédés d'un lien vers le document en question. Les numéros de page sont ceux affichés par le navigateur et non ceux marqués sur la page en question.

Abréviations

LOLA	Liaison Ouest du Lac d'Annecy, projet qui fait l'objet de la concertation
PDU	Plan de déplacement urbain
BHNS	Bus à haut niveau de service
NVU	Nouvelle voie urbaine
HPM	Heures de pointe du matin
HPS	Heures de pointe du soir
VP	Voitures particulières
VAE	Vélos à assistance électrique
voy	Voyageurs
NOx	Oxydes d'azote, polluant atmosphérique
PM	Matières particulaires en suspension, polluant atmosphérique

1. Sur la forme de la consultation

- La première réunion publique s'est tenue à Annecy le 17 octobre en salle Eugène Verdun qui a une capacité de 200 places environ. Cette salle était sous-dimensionnée. De nombreuses personnes étaient à l'extérieur et n'ont pas pu participer au débat, et beaucoup ont rebroussé chemin en voyant qu'il n'y avait plus de place dans la salle. À titre de comparaison, la réunion publique de Sévrier a attiré 600 personnes dans une salle également bondée.
- Absence de réunion publique à Saint-Jorioz et à Duingt, communes les plus impactées par le projet. Les ateliers thématiques sur quatre communes de la rive ouest sont une réponse partielle, mais traitent un seul thème et nécessitent une inscription.
- Absence de réunion publique dans le quartier Barral / Zanaroli, le plus impacté sur Annecy.

2. Critique du projet

2.1. Absence de variante

Pas d'alternative, pas de variante. Le projet tunnel+NVU+BHNS forme un tout. Les citoyens n'ont pas d'étude comparative avec d'autres scénarios, par exemple un BHNS seul ou un tramway seul. D'autres études ont été commandées par le maître d'œuvre, mais les citoyens ne savent pas pourquoi les solutions proposées ont été rejetées.

2.2. Absence d'objectif de réduction des émissions atmosphériques

L'[étude ATMO 2030](#), page 42, conclut

- pour les émissions de NOx et de PM : à **une nette diminution en raison de l'amélioration des technologies sur les véhicules et [du] renouvellement du parc automobile**
- et que **les émissions totales de CO2 augmentent de près de 14 %.**

Le premier point signifie qu'on compte uniquement sur le renouvellement du parc de véhicules, évidemment à la charge de leurs propriétaires, pour réduire cette catégorie de pollution ! La

baisse annoncée est à créditer à cet hypothétique renouvellement, et aucunement au projet.

Le deuxième signifie qu'on se résigne à l'augmentation du CO₂ émis, et donc à l'effet de serre. Or, pour atteindre les objectifs de réduction de 40 % en 2030 par rapport à 1990, il est littéralement vital d'œuvrer à la baisse de ces émissions.

Le projet n'a donc aucune ambition de réduire les émissions atmosphériques, alors que c'est un engagement de la France¹, qui doit se traduire dans les PDU et les aménagements de mobilité.

2.3. Sous-estimation du trafic induit

Le trafic induit par le projet est calculé sur des bases présentées en page 34 de l'[étude de trafic, modélisation statique](#) :

Pour le projet, il a été évalué l'impact engendré par :

- L'induction de trafic liée au développement du territoire avec la croissance des frontaliers,
- Le report d'itinéraire depuis l'A41 vers la RD1508 pour les trajets Haute-Savoie Nord <> Albertville.

Or les nouvelles voies routières créent aussi une augmentation du trafic local, jusqu'à ce qu'elles soient à leur tour saturées. On observe par exemple que la réalisation d'une voie rapide pour « rapprocher » une population de son lieu de travail a pour effet de repousser d'autant plus loin les lieux de résidence de cette même population, et que la durée moyenne des transports reste la même.

2.4. Incohérence avec les objectifs du PDU

Voici trois des six orientations stratégiques du PDU du Grand Annecy :

- Favoriser l'usage des modes doux
- Redéfinir et aménager un espace public apaisé et de qualité
- Inciter à l'évolution des comportements

Or le projet LOLA est clairement incohérent par rapport au PDU :

- Aucun objectif de report modal vers le vélo n'est affiché. Il est à noter qu'un réel développement des transports en commun induirait également un développement des modes doux, notamment lié au fait que le « dernier kilomètre » pour se rendre ou quitter l'arrêt s'effectue très souvent à pied.
- Une stagnation des émissions polluantes et une augmentation du trafic routier sont antinomiques avec un espace public apaisé et de qualité.
- Les reports modaux annoncés par les études de trafic ne montrent aucune évolution des comportements. C'est normal car les citoyens restent encouragés à utiliser leur véhicule au quotidien.

¹ Lors du Grenelle de l'environnement de 2007, la France s'est engagée à diviser par quatre les émissions à l'horizon 2050, par rapport à celles de 1990.

2.5. Absence d'objectif de report modal

Compte tenu des conditions actuelles difficiles de circulation, un des objectifs devrait être de réduire le nombre de véhicules motorisés en circulation, donc de provoquer un report modal important. Or aucun objectif de report modal vers d'autres modes de déplacement n'est annoncé.

Pire, le report modal spontané qui se produirait sans projet est contrarié par celui-ci. En page 98 de l'[étude de trafic](#), on lit :

Le trafic total sur [la RD1508 et la RD909a] est légèrement plus élevé en situation de projet (+ 2 300 véhicules/jour) du fait d'un report modal (vélo, covoiturage) **moindre**, l'offre capacitaire du tunnel répondant mieux à la demande d'écoulement du trafic.

2.5.1. Absence de report modal vélo

Le développement du vélo devrait être une composante essentielle de tout projet de mobilité, comme dans de nombreuses agglomérations de France et d'Europe, les actions en sa faveur étant reconnues comme les plus rapides et les plus économiques à engager face aux problèmes de congestion.

Les objectifs du PDU en matière de report modal vers le vélo sont indiqués page 63 de l'[étude de trafic](#) :

Pour le report vers les vélos, il a été appliqué les parts modales retenues en objectif pour le PDU. Cela se traduit de la manière suivante :

Pour les déplacements de moins de 3 km :

- en cœur d'agglomération : 25 % des trajets UVP reportés à vélo (soit un objectif part modale vélo comparable à la part modale actuelle de la marche, selon l'EDGT),
- hors cœur d'agglomération : 10 % des trajets UVP reportés à vélo.

Pour les déplacements de plus de 3 km :

- en cœur d'agglomération : 15 % des trajets UVP inférieurs à 8 km reportés à vélo,
- hors cœur d'agglomération : 3 % des trajets UVP inférieurs à 8 km reportés à vélo.

Or le vélo est totalement absent du projet LOLA. Il est cité uniquement pour préciser que la voie verte sera préservée (alors qu'aucun autre projet ne la menace), dans une ambition de la conserver pour son attrait touristique.

La page 64 de l'[étude de trafic](#) indique un report modal VP > vélo de 0,9 % en HPM et de 1,6 % en HPS. Puis, il est précisé sur la même page :

Ces hypothèses de report modal n'ont pas été retenues pour la situation de projet car le fonctionnement circulatoire sera meilleur par rapport à la situation de référence grâce au tunnel sous le Semnoz et au BHNS en rive Ouest.

2.5.2. Report négligeable vers les transports en commun

Un des objectifs devrait être de développer les transports en commun. Le BHNS proposé est très loin de remplir cet objectif : l'[étude de trafic](#) indique en page 66 :

Le report modal VP > BHNS permettrait de diminuer de 32 à 64 UVP/h deux sens confondus le trafic sur la RD1508 entre Faverges et Annecy, ce qui représente un peu moins de 1 % du trafic circulant sur la rive Ouest du lac en heure de pointe.

Pour donner ses chances aux transports en commun, il faut cesser de développer les infrastructures routières. Non seulement la course en avant des aménagements routiers est inapte à fluidifier le trafic (voir point 2.3 : Sous-estimation du trafic induit), mais elle réduit l'efficacité de l'antidote que sont les transports en commun. À ce sujet, voir le paradoxe de Downs-Thomson², du nom de deux chercheurs qui ont observé dès 1962 et 1977 que « les tentatives pour améliorer les conditions du trafic en augmentant la capacité des routes peuvent mener à une détérioration des transports publics. Dans ce cas, une partie des déplacements va être transférée des transports publics vers les transports privés, jusqu'à ce qu'un nouvel équilibre soit atteint là où chaque système est de moins bonne qualité qu'auparavant. »

2.6. Actualités et stratégie d'aménagement du territoire

Les actualités sociales (mouvement des gilets jaunes) que connaît la France en cet automne 2018 mettent clairement en avant les problèmes induits par 70 ans d'aménagement du territoire axés sur l'utilisation de la voiture individuelle. Face aux enjeux climatiques, tout le monde s'accorde à dire qu'il faut sortir de cette logique pour les déplacements. Le gouvernement peine à mettre des actions en place car les citoyens n'ont généralement pas d'alternative à la voiture individuelle.

La réaction des citoyens montre que le cheminement vers une baisse de la dépendance à la voiture individuelle sera très long et très complexe. Le projet LOLA va à l'encontre de ce sevrage et de toute action de fond qui pourrait être mise en place. Un tel projet va conditionner notre territoire et nos habitudes de mobilité pour des dizaines d'années à venir.

3. Propositions

3.1. Développer le report vers le vélo

La rive ouest est dotée d'une **infrastructure de qualité** à partir des Marquisats. Les discontinuités sont inexistantes et les intersections avec des voies motorisées bien maîtrisées (passage sous la RD1508 à Saint-Jorioz). Elle permet d'accueillir près de 10.000 cyclistes par jour en pointe lors de la période touristique (chiffre dont aiment se targuer l'agglomération ou le département) mais reste largement sous-exploitée pour les déplacements utilitaires.

² http://www.grame.org/les_transports_apres_Kyoto.pdf

3.1.1. Parts modales actuelles et objectif

En semaine et en dehors des périodes touristique et hivernale, les comptages effectués par Roule & Co aux Marquisats donnent 160 cyclistes/h en HPM. Par comparaison au comptage des voitures au centre de Sévrier entre 8h et 9h en HPM (1030, page 10 de l'[étude de trafic](#)), on trouve déjà une part modale de 13,4 % de vélos. En période hivernale, l'attractivité du vélo diminue fortement et sa part modale se situe autour de 2,7 %³.

Étant donné la qualité de l'infrastructure existante (dont l'attractivité peut encore être améliorée, cf. paragraphe suivant) et la forte congestion existante sur la voie routière attenante, l'objectif spécifique de part modale cycle pourrait être identique à celui du cœur d'agglomération : 15 % en moyenne sur l'année.

Cet objectif semble réaliste et cohérent : d'une part, le plan vélo annoncé par le gouvernement en septembre 2018 prévoit de tripler la part modale vélo d'ici 2024. D'autre part, plusieurs villes françaises se dotant de voiries cyclables performantes visent également 15 % de part modale cycle : Strasbourg, Toulouse. Enfin, la C2A (ancienne communauté d'agglomérations d'Annecy) avait également cet objectif, dans un contexte certes plus urbain que celui du Grand Annecy actuel, mais proche de celui des rives du lac.

Pour cela, la voiture ne doit pas être favorisée par une quelconque infrastructure routière et des actions doivent être mises en place dans le cadre du projet de mobilité en rive ouest pour que le vélo devienne une solution attractive et crédible : voir ci-dessous.

3.1.2. Infrastructures favorisant la cyclabilité

Entre la voie verte du lac et les infrastructures cyclables existantes en centre-ville, il faut traiter la **zone de discontinuité entre les Marquisats et Bonlieu**. L'itinéraire cyclable théorique invite à rouler sur la chaussée, certes limitée à 30 km/h, mais en configuration 2x2 voies et avec un trafic très intense. Cette solution est rédhibitoire pour une majorité de cyclistes. Nous préconisons :

- la création d'une piste cyclable bidirectionnelle utilisant une des 4 voies de circulation, ou
- la création de 2 voies en site propre bus + vélo, utilisant deux des 4 voies de circulation.

Il faut également une **offre forte de stationnement sécurisé**, bien au-delà des simples lyres qui ne mettent pas le vélo à l'abri du vandalisme et des intempéries. Cette demande est d'autant plus forte que les vélos à assistance électrique de 1500 € ou plus deviennent courants.

- Box vélo sur les parkings relais (Sévrier, Saint-Jorioz) permettant la multimodalité voiture + vélo ou vélo + bus
- Box vélo en centre-ville d'Annecy permettant la multimodalité vélo + bus (pas uniquement à la gare)

³ Le 6/06/2016, dans le cadre d'une étude de pertinence du déneigement de la voie verte, le SILA nous indiquait 60 passages de cycles entre 7h30 et 9h30 en semaine en hiver.

- Box vélo disséminés sur tout le territoire, à proximité des zones d'activité et de commerce, et sur simple demande d'usager (il existe des solutions de box amovibles très rapides à installer sur voirie de stationnement voiture).

Il est nécessaire de prévoir un **éclairage** de la voie verte, car les retours du travail se font la nuit en hiver, et de nombreux citoyens appréhendent les zones sombres (risque d'accident, d'agression). Il existe des solutions d'éclairage à détection et respectueuses de la faune.

Un **élargissement** de la voie verte permettrait d'en faire un maillon d'un « réseau express vélo » à l'échelle du Grand Annecy. Cet élargissement doit permettre le dépassement vélo-vélo en réservant un espace pour les piétons.

Ne pas oublier de réaliser un **jalonement** indiquant la distance et temps de parcours, notamment depuis les centres-villes des communes de Sévrier, Saint-Jorioz et Duingt. Les panneaux devront être visibles depuis la route, afin de faire réfléchir les automobilistes à la pertinence d'un report vers le vélo pour leur trajet.

Bien sûr, l'**entretien** de la voie cyclable doit être défini et appliqué : feuilles mortes, neige, etc.

3.1.3. Incitations à l'usage du vélo

Une voirie de qualité n'est qu'un des éléments d'une politique cyclable pouvant entraîner un report modal conséquent.

- Essai longue durée gratuit : un parc de vélos, de vélos électriques de différentes gammes, de vélocargos, d'accessoires vélo sont prêtés gratuitement pendant 1 semaine. L'automobiliste voit si la solution vélo est pertinente pour ses trajets quotidiens et peut passer à l'achat en toute connaissance de cause.

- Accompagnement individualisé. Des ambassadeurs vélos formés étudient avec l'automobiliste ses déplacements quotidiens et les freins à l'abandon de sa voiture : aide au choix du matériel vélo, au choix d'un itinéraire sécurisé, permettant par exemple de déposer des enfants à l'école à vélo avant de continuer vers le travail, accompagnement sur le trajet domicile-travail pour dissiper l'appréhension de rouler dans la circulation, étude de la multimodalité vers le train, vélo-école pour donner des conseils personnalisés de comportement dans la circulation. Tous les freins à l'utilisation du vélo doivent être levés. **Roule & Co** connaît le territoire et les problématiques, et pourrait effectuer cet accompagnement.

- Incitation financière
 - Obligation du « forfait mobilité durable » défini par le gouvernement, qui incite les entreprises à indemniser à hauteur de 400 € les frais d'utilisation du vélo
 - Aide à l'achat de vélo et VAE ou location longue durée gérée par Velonecy.
- Services sur l'itinéraire voie verte : accès à des pompes en libre-service, ateliers de réparation gratuits (par exemple 1 fois/semaine, 7h – 9h et 16h – 18h), petit-déjeuner offert 2 fois par mois pour discuter des améliorations possibles.

3.1.4. Communication

La communication actuelle est souvent orientée sur le vélo loisir, et stigmatise les cyclistes (cf. les campagnes « Le code de la route, c'est aussi pour les cyclistes » et « tolérance zéro pour les cyclistes qui roulent sur les trottoirs »). Or l'objectif est de donner envie aux automobilistes de passer au vélo. Voici quelques idées.

- Installer des panneaux à message variable en entrées de ville, comparant en temps réel les temps de parcours vélo/bus/voiture nécessaires pour rallier un point donné (la gare par exemple).
- Installer un totem de comptage vélo : permet de visualiser le nombre de cyclistes passant par jour ou par an. Il doit être installé sur une zone où la piste cyclable jouxte la route. Ce système existe déjà dans de nombreuses villes et motive la pratique.
- Sortir de la logique vélo = hypercentre = trajet court. Développer une communication mettant en avant les temps de parcours Annecy – Saint-Jorioz = 25 minutes, Annecy – Sévrier = 15 minutes, Sévrier – Les Glaisins = 30 minutes.
- Centrer une campagne de communication sur les cyclistes annéciens du quotidien. L'objectif est de montrer que tous les profils (tous âges, hommes et femmes, tous profils sociaux) peuvent se déplacer à vélo, sans être particulièrement sportifs. Jean-Luc Rigaut, qui se déplace régulièrement à vélo pour ses rendez-vous professionnels, pourrait être le premier de ces cyclistes du quotidien.

3.2. Transports en commun performants

Les effets positifs du BHNS tel qu'il est prévu étant quasiment anéantis par le tunnel routier, il nous semble judicieux de rechercher une solution de transport en commun performant et attractif sans nouvelle voie routière. En effet, les modes de transport étant en concurrence pour un certain nombre d'usagers, toute nouvelle voie routière compromet le succès des offres de transport en commun.

3.3. Infrastructure routière à Sévrier

Pour la cyclabilité, l'efficacité des transports en commun et l'agrément de tous au **centre de Sévrier**, nous préconisons (en l'absence de tunnel) de faire passer le trafic motorisé traversant par une trémie monodirectionnelle de 300 m, dont le sens de circulation serait commuté matin et soir.

3.4. Développement du covoiturage

Le taux d'occupation d'une voiture est généralement compris entre 1,05 et 1,3. [L'étude de trafic](#)

(page 63) estime au maximum à 2,3 % le report vers le covoiturage. Cette valeur est basée sur les pratiques actuelles et ne tient pas compte des effets d'une politique locale forte.

La Loi d'Orientation sur les Mobilités, présentée le 26 novembre 2018, donne des leviers aux collectivités locales pour développer cette pratique :

- Création de places de stationnement réservées
- Mesures financières incitatives (forfait mobilité durable)
- Voirie réservée

Des supports numériques performants existent déjà, (applications de covoiturage dynamique, etc...). Par ailleurs, les parkings de covoiturage sont indispensables au développement de la pratique. Enfin, la communication revêt une importance cruciale, et doit être inscrite dans les objectifs de report modaux du projet de mobilité ouest.

4. Conclusion

4.1. Concernant le vélo

Les infrastructures cyclables coûtent beaucoup moins cher que les routières, de même que leur entretien. Il est généralement admis que le budget d'une politique cyclable efficace est de 15 €/habitant/an, soit environ 3 M€/an pour l'ensemble du territoire du Grand Annecy. La consultation *Imagine le Grand Annecy* a fixé un objectif de 300 km de réseau cyclable d'ici 2030. De plus, le plan vélo annoncé par le gouvernement en septembre permet de financer localement des infrastructures cyclables via le fond national « mobilité active » doté de 350 M€.

Le plan vélo annoncé a également permis de rappeler les gains amenés par le développement du vélo :

- La santé
- La transition écologique et énergétique
- L'attractivité des villes
- L'accès à la mobilité pour tous au moindre coût
- La création d'emplois

Il est une composante indispensable du package non routier qui permettra de résoudre les problèmes de mobilité ouest (avec les transports en commun, le covoiturage, etc.)

4.2. Concernant le projet

Il est évident qu'il faut agir face au problème de mobilité sur la rive ouest du lac. Mais le projet LOLA est fondé sur une logique des années 1970, qui ne prend pas en compte l'urgence climatique et environnementale d'aujourd'hui. Nous pensons que l'argent peut être mieux utilisé dans le développement des alternatives à la voiture. Faisons un choix politique en accord avec les priorités de notre temps.

« Si un projet est en suspens depuis trente ans, c'est qu'il n'est pas opportun »

D'après Élisabeth Borne, ministre des transports, lors de l'annonce de l'annulation du projet A45 Lyon – Saint Etienne en octobre 2018.