



**Roule & Co**  
21 avenue des Harmonies - Cran Gevrier  
74960 ANNECY  
[www.roule-co.org](http://www.roule-co.org) [info@roule-co.org](mailto:info@roule-co.org)  
Association pour la promotion du vélo

# ENQUETE PUBLIQUE

## PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) GRAND ANNECY

### CONTRIBUTION DE ROULE & CO

12/12/2019

### Résumé :

Roule & Co, association pour la promotion du vélo comme moyen de déplacement sur le bassin annécien, désapprouve le projet de PDU du Grand Annecy.

Nous saluons l'objectif de quintupler la part modale vélo. Malheureusement, les actions ne sont pas à la hauteur de cette ambition. Notamment :

- le financement des actions ayant un effet sur le report modal vélo est insuffisant,
- le projet de réseau express, certes intéressant, est une coquille vide,
- l'action 31 de réalisation des aménagements routiers, qui vise à faciliter l'usage de la voiture, va à l'encontre des objectifs même du PDU

Nous citons les actions avant de les commenter. Toutes les citations sont en bleu.

## 17 - Créer une charte d'aménagement de l'espace public pour les modes actifs

Il serait pertinent d'y inclure :

- Un principe d'arbitrage sur la répartition de l'espace public : lorsque l'espace est insuffisant pour aménager un passage pour tous les modes de transport, il convient d'arbitrer en faveur des modes actifs et des transports en commun.
- L'entretien et le déneigement, indispensables à l'utilisation quotidienne d'une infrastructure.

## 19 - Étendre le schéma directeur cyclable au territoire du Grand Annecy (300 km en 2030)

Le budget de 1,2 M€/an est en légère augmentation par rapport à celui d'aujourd'hui, et porte sur un territoire fortement élargi. Il est largement insuffisant pour assurer la multiplication par 5 de la part modale des cycles, annoncée en objectif, sachant qu'un kilomètre de piste cyclable coûte 350.000 € d'après le [Cerema](#).

## 21 - Aménager des voies vertes autour des établissements scolaires [...]

Les [voies vertes](#) impliquent une cohabitation entre cyclistes et piétons. Ce sont des axes destinés soit à la promenade, à une vitesse compatible avec la densité des promeneurs, soit à un déplacement utilitaire, si la fréquentation est assez faible pour ne pas générer de conflit.

Il est peu pertinent d'aménager de tels axes « autour » (?) des établissements scolaires. Pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes qui s'y rendent et favoriser ces modes, nous demandons de conserver les trottoirs et de créer des pistes cyclables. Nous approuvons l'idée d'[interdire la circulation des voitures aux heures d'entrées et de sorties des enfants](#). Dans cette phrase, il convient de remplacer « voire interdire » par « et systématiser l'interdiction ».

## 22 - Créer un réseau express vélo en site propre [...]

Nous approuvons cette intention avec enthousiasme, cependant :

*[...] réalisation d'une ligne par an.* Avec un budget de 400 k€/an, cet objectif est totalement irréaliste. La création d'un réseau express ne consiste pas à simplement mettre quelques panneaux de direction et de la peinture au sol, mais demande des modifications lourdes de voirie avec une redistribution de l'espace, des acquisitions foncières, des créations d'ouvrage (passerelles...). Pour passer de 30 à 100 km, il faudrait un budget de  $70 \text{ km} \times 350 \text{ k€} / 10 \text{ ans} = 2,45 \text{ M€/an}$ . Nous demandons de porter l'effort particulièrement sur les axes tels Annecy – Épagny-Metz-Tessy, Annecy – Seynod, Seynod – Meythet, Pringy – Annecy-le-Vieux, prometteurs d'un fort report modal : domicile-travail, courses, etc.

*Temps d'attente aux principales intersections maîtrisé.* Nous demandons plus d'ambition et une priorisation systématique du vélo après les transports en commun, en intégrant par exemple des ondes vertes 20 km/h en cas d'intersections à feux.

*Amélioration de la cohabitation entre piétons et cyclistes.* Ou comment tuer dans l'œuf un réseau express. Une cohabitation contraint le cycliste à rouler à 6 km/h pour respecter le piéton, conformément au code de la route. Elle est donc inappropriée sur un réseau express. Lorsque la place manque pour créer des sites propres cycles, nous suggérons de réduire l'espace du mode motorisé plutôt que celui du piéton, par cohérence avec les objectifs du PDU.

*Réaliser les études d'élargissement là où l'usage est fort, notamment sur la voie verte de la rive Ouest.* Le seul point qui nous semble actuellement nécessiter un élargissement est la traversée entre le Pâquier et Bonlieu. Quant à la piste cyclable de la rive Ouest, elle est sous-fréquentée même en heures pleines du matin et du soir. Nous sommes donc opposés à son élargissement, car nous souhaitons que les budgets dédiés au réseau express vélo soient uniquement consacrés à ce qui augmentera la part modale.

## 23 - Établir une stratégie de déploiement l'offre de stationnement vélo

*Sur le domaine public.* L'objectif de part modale du vélo étant de 10 %, nous demandons que 10 % des places de stationnement actuelles en voirie et en ouvrage soient converties en places de stationnement vélo de longue durée (type box vélo / consignes à vélo). De plus, nous demandons le report vers la chaussée des stationnements vélos existants sur les trottoirs, car le trottoir doit rester un espace réservé au piéton. Enfin nous demandons que certains stationnements soient compatibles avec les vélocargos / remorques à vélo.

*Une borne de recharge pour VAE par tranche de 20 places créées.* L'intention est louable mais les trajets domicile-travail ou utilitaires réalisés à vélo sont en général parfaitement compatibles avec l'autonomie des VAE actuels (40 à 80 km). De plus, en cas de trajet domicile-travail, l'utilisateur peut recharger facilement à son travail, puisqu'il suffit d'une prise de courant classique. Nous ne sommes pas opposés à une offre de recharge des VAE sur l'espace public, mais le ratio de 1/20 semble trop élevé au regard des coûts de déploiement de l'infrastructure que cela engendrerait.

*Sur le domaine privé.* Le problème primordial du stationnement résidentiel est l'absence ou l'insuffisance du stationnement vélo dans les immeubles collectifs. Même l'écoquartier des Passerelles – faisant pourtant référence sur notre territoire – est à la limite de l'acceptable, surtout si

on tient compte des vélos cargos et remorques. Nous demandons que le local vélo de tout nouvel immeuble propose autant de places qu'il y a de chambres dans cet immeuble.

## **24 à 26 - Accompagner l'ensemble de la démarche par une politique volontariste de services**

*Contribution [de cet axe de travail] à la réussite du PDU sur le report modal : 2/5.* Cette note est totalement sous-évaluée. Nous tenons à souligner que les services sont essentiels au report modal.

### **24 - Développer l'offre VélOnecy**

*Le saviez-vous ? À Bruxelles, plusieurs points vélos existent et certains proposent même un service pour réparer son vélo soi-même (avec mise à disposition des outils nécessaires) ou avec l'aide d'un professionnel.* Nous sommes heureux de découvrir ce qui se passe en dehors de nos frontières, mais saviez-vous qu'à Annecy, l'association Roule & Co propose exactement le même service depuis 10 ans avec des mécaniciens diplômés salariés ? 1200 adhésions par an à notre association prouvent son bien-fondé. Nous demandons que le PDU prévoie une aide à la création et au financement d'ateliers supplémentaires (par exemple sur le secteur de Novel) ou à la structuration d'un atelier itinérant.

### **25- Promouvoir l'usage des engins de déplacements personnels (EDP) [...]**

Nous pensons que ce nouvel usage mérite réflexion avant toute décision de le soutenir, notamment en ce qui concerne le modèle free-floating des EDPM (trottinettes électriques en libre-service) :

- Aujourd'hui, l'espace de stationnement de ces engins est pris gratuitement sur l'espace réservé aux piétons, ce qui génère des obstacles à la circulation de ces derniers, voire de l'insécurité.
- La faible durabilité de ces engins pose un problème environnemental. Alors que Roule & Co voit passer dans son atelier des vélos de plus de 30 ans encore parfaitement fonctionnels, les trottinettes électriques ne sont pas conçues pour durer : la Fédération des Professionnels de la Micromobilité indique que leur durée de vie est d'environ six mois, et de trois à six mois pour les batteries. De plus, le matériel en free-floating est peu respecté.
- L'usage de ces engins remplace-t-il un trajet en voiture ou un trajet à pied ?

### **26 - Encourager les nouvelles pratiques de mobilité auprès des jeunes**

Le budget étant un problème primordial pour les étudiants, il convient de développer l'usage du vélo simple auprès de cette population avant de miser sur le VAE, même si les deux sont compatibles. Nous recommandons l'implantation sur le campus d'un atelier d'autoréparation comme celui de Roule & Co, avec vente de vélos d'occasion à petits prix.

Nous demandons aussi de développer les ramassages scolaires avec des vélos utilitaires 9 places, de type [S’Cool Bus](#), pour les écoles maternelles, des réseaux de pédibus et vélobus pour les écoles primaires et élémentaires. Il faut soutenir l'apprentissage du vélo en horaires scolaires et périscolaires pour que chaque élève de CM2 quitte l'école avec le [Savoir Rouler](#).

## **27 à 31 - Améliorer les conditions [...] de fluidité du réseau routier [...]**

Améliorer la fluidité du réseau routier, c’est saboter les actions visant à diminuer l’usage de la voiture individuelle et à atteindre l’objectif de report modal. La perte de temps dans les embouteillages est la seule incitation forte à passer au vélo ou aux transports en commun – à condition que ceux-ci soient libérés des embouteillages. Un trajet de 10 km doit devenir plus rapide en vélo ou en transports en commun qu’en voiture.

## **27 - Garantir la sécurité de tous sur la route**

Cet objectif devrait faire consensus.

*respect [...] de la zone 30.* La création d’une zone 30 ne consiste pas à simplement demander aux usagers de bien vouloir réduire leur vitesse. Elle nécessite des modifications de voirie tels que des rétrécissements et des chicanes, afin qu’il devienne déraisonnable de rouler à plus de 30 km/h.

Aujourd’hui, l’automobiliste ne risque pas grand-chose à mettre les cyclistes en danger, par l’ouverture d’une portière bien sûr, mais aussi par le non-respect des distances de dépassement, de la priorité, des bandes cyclables et des sas cyclables. De plus, il ne perçoit pas que ces comportements sont dangereux. Nous demandons une campagne de communication à ce sujet, mais aussi la verbalisation des comportements dangereux.

## **29 - Mettre en place une voie réservée dynamique TC/ Covoiturage [...] sur l'axe La Balme de Sillingy - Annecy - Hôpital.**

*Définir les modalités de fonctionnement [...].* Pour éviter que la voie dynamique engendre trop d’embouteillages en heures de pointe, il convient d’accompagner cette mesure par la création de P+R et par une bonne communication, pour laisser une chance aux usagers de changer de mode de transport. C’est ce qui n’a pas été fait lors de l’expérimentation désastreuse de la voie bus-vélo sur le nord de l’avenue de Genève.

## **31 - Réalisation des aménagements routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie**

Cette seule action du PDU suffit à anéantir l’effet de toutes les autres. Le développement de l’usage des véhicules motorisés est incompatible avec celui de l’usage du vélo (et des transports en commun).

Prenons pour preuve l’étude du projet LOLA. Annoncé comme un projet de mobilité globale sur le secteur Ouest du lac d’Annecy, il n’envisage aucun développement de la part modale du vélo. Pire,

en page 64 de l'étude de trafic, il est indiqué que le report modal VP > vélo serait 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 circulaire sera meilleur par rapport à la situation de référence grâce au tunnel sous le Semnoz et au BHNS en rive Ouest.

Nous avons donc là une infrastructure cyclable existante, de qualité telle qu'elle pourrait appartenir à un réseau express, qui peine à gagner 1 à 2 % de report modal face à une infrastructure routière saturée. Et une étude nous montre qu'en désaturant l'infrastructure routière, la part modale vélo n'augmentera pas.

Nous ne comprenons pas que le Grand Annecy continue à multiplier les projets routiers tout en annonçant page 25 son intention de diminuer le nombre de déplacements motorisés au bénéfice du vélo. L'expérience montre que tout développement des infrastructures routières pour tenter de fluidifier le trafic génère un trafic supplémentaire induit à terme.

### **36 - Créer un réseau d'ambassadeurs de la mobilité**

Dans le cadre de cette action, nous proposons le développement et le soutien financier de la vélo-école adulte de Roule & Co. Ce service s'adresse à des adultes novices (avec un double enjeu : de mobilité, mais aussi social, avec l'acquisition d'une autonomie dans les déplacements) et à des adultes sachant faire du vélo mais manquant de confiance pour rouler vers leur travail en heure de pointe par exemple. Les bénéfices sont remarquables ; il convient que l'action publique soutienne et démultiplie cette initiative.

### **41 - Déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit des autres usages**

*Orienter les pendulaires vers les Parcs Relais.* Très bien. Les touristes aussi ! De belles villes touristiques se sont débarrassées des voitures en proposant des navettes entre des parkings-relais et l'hypercentre. Pourquoi pas Annecy ? Les projets de parking en ouvrage en hypercentre appartiennent à une ère révolue.

Avec 35 à 50 places chacun, les 15 parcs relais ont une capacité totalement insuffisante. De plus certains sont utilisés pour le covoiturage vers la Suisse. Ils doivent être agrandis et multipliés, et surtout être accessibles à pied, à vélo et en bus. Ils doivent être faciles à trouver pour toute personne arrivant sur le territoire.

*Développement de conditions d'accessibilité en cœur d'agglomération pour les usagers de longue durée « vertueux » (vignette Crit'air).* C'est une incitation à continuer à aller en ville en voiture. Hybride, électrique, essence ou diesel, une voiture reste une voiture et sa seule présence (en nombre) est un frein majeur au développement du vélo.