



## ENQUETE PUBLIQUE PDU du GRAND ANNECY du 15-11 au 15-12-2019

### Avis de l'association agréée « Bien vivre à Veyrier-du-Lac » (BVV) sur le projet de PDU

L'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Grand Annecy qui se déroule du 15 novembre au 16 décembre 2019, est appuyée sur un document de 172 pages, sans compter ses annexes (plus de 500 pages), censé éclairer les 200 000 habitants du Grand Annecy. Le « *Projet pour les mobilités de demain* », selon son intitulé flatteur, ne restera pas dans les annales, en tous cas pas celles de l'urbanisme ou de l'aménagement du territoire, ni celles de l'information des citoyens. A cette dernière fin, il faut mieux prendre connaissance de l'avis des personnes publiques associées, les Services de l'Etat sous la signature du Préfet de la Haute-Savoie le 17 octobre et la mission régionale d'Autorité Environnementale Auvergne- Rhône-Alpes avec son délibéré du 5 novembre.

Le collectif des 14 associations pour un « Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien », dont fait partie BVV, échaudé par les présentations des projets LOLA et PDU par les Maîtres d'ouvrage lors des concertations publiques de 2018 et conforté par le bilan de la Garante et le rapport d'expertise de la CNDP, en fait aussi une analyse non dénuée de perspicacité, qui cherche en vain les justifications de la promesse introductive d'une « *transition vers un système de mobilité vertueux, en cohérence avec les territoires, les enjeux environnementaux et les grandes réflexions structurantes engagées* » ou des réponses aux objectifs de « *garantir les conditions d'un cadre de vie de qualité* » et « *d'œuvrer pour un changement des pratiques de mobilité* ».

« *Le rapport doit [devrait, ce qui n'est pas le cas, Ndlr] présenter les différentes options possibles permettant de répondre à l'objectif du plan, ainsi que les avantages et inconvénients de ces différentes options* » comme le remarque l'Autorité environnementale qui « *recommande en outre de justifier que le plan d'actions du projet de PDU permettra d'atteindre les objectifs d'évolution des parts modales* » ; elle « *recommande aussi d'approfondir les impacts du projet de PDU sur la répartition spatiale des logements, l'étalement urbain et la consommation d'espace* ».

Les ambitions de report modal d'ici à 2030, passage de la **voiture de 65%** des déplacements à **53%**, des Transports Collectifs (TC) de **6,5% à 10%** (soit un **développement de + 50%**), du vélo de 2% à 10%, de la **marche à pied** de 24,5% à 26% apparaissent déconnectées des investissements et posées sur des hypothèses discutables du modèle de trafic comme, à titre d'exemple : « *pour un itinéraire modélisé, lorsque le coût de déplacement en TC est égal au coût de déplacement en véhicule personnel (VP), alors 50% de la demande de déplacement s'effectue en TC et 50% en VP* » ; nous savons tous que d'autres facteurs interviennent, comme le temps de trajet, la fiabilité des horaires, le confort du TC (bus ou tramway), la proximité de la desserte etc.

L'augmentation de la part modale des transports en commun nous semble être l'objectif à prioriser, bien devant les EDP, vélos, trottinettes... motorisés ou non, dont la dangerosité pour les piétons et les pratiquants n'est pas sans poser des problèmes, et qui excluent des gens (âges, activités professionnelles, voyageurs avec bagages...) et parfois tous (météo...). La création de parking en hyper centre, comme on vient de l'apprendre pour celui de 720 places projeté à côté de la préfecture, paraît incohérente avec l'annonce de l'objectif de baisse de la *part modale de la voiture de 3 points en zone urbaine*. Avec à la clé 35 millions € de dépenses supplémentaires pour la voiture.

Le « *déploiement d'une politique de stationnement permettant de libérer l'espace public au profit d'autres usages* » (action 41) doit ne pas être qu'une annonce valise de plus et s'appliquer avec un grand discernement quant à la fonctionnalité de la localisation et le respect des paysages. Par exemple ne pas transformer la rive Est et l'étroit coteau de Veyrier -du-Lac, considérés comme corridor d'accès et « *entrée d'agglomération* » en zone de stockage de voitures « *P+R urbains* ».

Les services de l'Etat notent que les hypothèses mériteraient d'être mieux argumentées et que « *l'objectif de part modale du vélo affichée à 10% sur l'ensemble du territoire - contre 2% en situation actuelle - est ambitieuse, sachant que sur la rive Ouest du Lac d'Annecy supportant la voie verte, la part modale Vélo n'atteint aujourd'hui que 5% des déplacements* ». BVV rappelle que contrairement à la rive Ouest du Lac d'Annecy, horizontale ou presque, la rive Est se caractérise par un relief accidenté et que Seynod ou les Glaisins sont des collines. Comme de plus en plus de voir le font entendre avec réalisme et agacement : « *Y-a pas que le vélo dans la vie* » ((Que choisir- Décembre 2019) et d'autres modes sont à suivre en adaptant aux vrais besoins des usagers des réseaux de transports en commun propres et performants.

En 2016 avait été signée une convention de financement global de **432 millions €** entre le Conseil Départemental et la C2A (devenue Grand Annecy) dont 80% fléchés pour 9 projets routiers. Le PDU reste flou sur les coûts, comme le remarquent les Services de l'Etat : « *Les coûts d'investissement indiqués pour la réalisation des aménagements routiers ne comprennent pas l'intégralité des montants des projets qui sont listés. Ce point mériterait d'être précisé dans le document afin d'assurer une cohérence entre les pièces qui le composent* ». « *Sur les 48 actions, seules 18 sont estimées en fonctionnement ou en investissement* ».

Dans sa hotte de 48 actions disparates - « *On additionne "des éléphants et des souris"* » souligne l'Autorité Environnementale -, le PDU en cache une qui fait figure de dinosaure, par son poids et par son anachronisme en ces temps d'urgence climatique. L'action N°31, « *Réalisation des aménagements routiers en partenariat avec le département de la Haute-Savoie* », noyée dans la masse, a plus d'impact budgétaire et environnemental que toutes les autres réunies ; le projet LOLA (avec sa Nouvelle Voie Urbaine et son tunnel routier sous le Semnoz) représentent les 2/3 des financements comme le relève l'Autorité environnementale dans un chapitre dédié ; le bilan de la Garantie de la CNDP y est cité : « *La question de la cohérence du projet Liaisons Ouest Lac d'Annecy avec l'objectif de report modal d'une part et les ambitions en matière de politique d'amélioration de la qualité de l'air d'autre part a été maintes fois soulevée. L'experte désignée estime que la démonstration n'est pas faite en l'état* ». En conséquence, « *L'Autorité environnementale recommande de ne plus considérer le projet LOLA comme une donnée d'entrée du PDU, et donc de suspendre dans l'immédiat la poursuite de ce projet de façon à approfondir les études amont et la réflexion, y compris sur les autres solutions possibles...* ».

L'action n° 3 doit déboucher sur la décision de mettre en place, ou non, un réseau de tramways, dont on ne connaît toujours pas les tracés, seul à permettre un report modal significatif de la voiture individuelle vers les TC. Le tracé sur la rive Ouest, seul à pouvoir diminuer les embouteillages, a été régulièrement demandé lors des concertations LOLA et PDU. Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent, comme en 2008 lors de la campagne des municipales ?

« *Concilier le dynamisme du territoire avec une amélioration de la qualité de vie et de l'air* » annonce dans son introduction le Président du Grand Annecy. Il n'est pas assuré que l'habitant soit effectivement placé « *au cœur du développement d'une mobilité durable* ». Le secteur couvert par le PDU, celui des transports, est de loin celui qui pèse le plus (46%) en matière d'émissions de gaz à effet de serre (et 42% pour le seul CO2) dans notre territoire. C'est donc sur lui qu'il faudrait agir en priorité pour limiter la hausse des températures à +1,5° dont se réclament les signataires de l'accord de Paris. Les objectifs chiffrés du projet de PDU en termes de réduction d'émissions de GES (-13% pour le CO2 d'ici 2030) n'apparaissent pas crédibles au vu de la politique de mobilité du Grand Annecy, même si l'on tord un peu les hypothèses d'urbanisation (trop importante), et suffisants au regard des engagements locaux, nationaux et internationaux qui tablent sur une réduction des émissions de -45%. Avec une trajectoire pour le CO2 d'ici 2030 dessinée dans la loi LOM votée le 18 novembre 2019 à ne pas ignorer.

Pour toutes ces raisons, incohérences, insincérités ou maladroites involontaires, BVV souhaite que le projet soit clarifié dans sa présentation et amélioré dans son contenu.

Pour BVV, le Président,  
Olivier Labasse.