GRENELLE DES TRANSPORTS ET DE LA QUALITE DE L'AIR
DU BASSIN ANNECIEN

Ensemble pour la santé, contre la pollution et les embouteillages !

Concertation LOLA – Les points clés

Un bilan assez sévère et des alternatives à vraiment étudier

Le bilan de la concertation publique LOLA, qui s'est déroulée du 17 octobre 2018 au 17 janvier 2019, a été établi par Isabelle Barthe, garante, et a été enrichi par le rapport technique produit par Béatrice Jarrige, experte trafic, deux personnalités indépendantes nommées par la CNDP[1].

Cette concertation, conforme à l'application de l'ordonnance du 3 aout 2016 sur la participation du public, constitue l'aboutissement de la demande du collectif Grenelle depuis 2014 d'ouvrir un grand débat, qui a donc finalement eu lieu sous l'égide d'une autorité neutre et nous nous en félicitons. Les conclusions des expertes confirment le bien fondé de nos affirmations quant à la faiblesse du projet présenté, la mise en doute de la modélisation choisie, l'ignorance du trafic induit, la non prise en compte des trafics saisonniers et l'absence d'alternatives sérieusement étudiées.

Si la garante salue "*une concertation très vivante*", elle souligne en revanche que celle-ci *"a été conçue davantage comme un dispositif d'information descendante […] sur un projet a priori validé avant le démarrage de la concertation que comme un véritable dispositif de concertation amont, qui suppose d'accepter de débattre de l'opportunité du projet.* Elle ajoute que "*la concertation a permis d'éclairer les maîtres d'ouvrages sur l'acceptabilité du projet, qui est incontestablement faible."*

Quant au projet lui-même, sa "*capacité […] à répondre durablement aux besoins de mobilité et de respect des objectifs environnementaux reste à démontrer" et il est nécessaire* « *de clarifier et compléter les prévisions de trafic, en effectuant une analyse des pointes saisonnières, qui manquent au dossier, ainsi que des effets d'aménagement et d'induction* », c'est-à-dire le phénomène de « trafic induit » par une nouvelle infrastructure routière.

Le Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) n'est pas épargné dans la mesure où "*le dossier de concertation LOLA part sur un BHNS dont la performance est limitée (site propre partiel et temps de parcours supérieur à la voiture) et un niveau de confort (transport debout, secousses, déversement en courbes) qui pourrait paraitre décalé par rapport aux enjeux de report modal du corridor.*"

Pour la garante, "*l'une des alternatives émergées de la concertation, la solution tram entre Annecy et Faverges, voire tram-train jusqu'à Albertville, a été régulièrement plébiscitée et s'est invitée y compris sur le territoire voisin de la Savoie*". L'experte trafic renchérit en affirmant que "*ce projet mériterait une analyse plus fine que le comparatif qu'a tardivement produit la maîtrise d'ouvrage*" et qu'il "*pourrait être économiquement sensé (le coût par voyageur serait compétitif) et les bénéfices environnementaux importants*". Elle critique les chiffrages produits par le bureau d'études BG pour une alternative tramway en relevant que "d*u côté de l'investissement, le comparatif proposé par les maîtres d'ouvrage parait surestimer les coûts".* Et d'ajouter qu'une analyse bien plus fouillée "*pourrait trouver sa place dans l'étude tramway sur le périmètre de l'agglomération que les élus du Grand Annecy ont souhaité à l'unanimité le 8 février dernier.*"

Le collectif Grenelle estime qu'après cette concertation le projet LOLA ne peut rester en l'état. Il demande instamment aux élus de reprendre le dossier sur la base des recommandations formulées par la CNDP et dans un premier temps d'élargir le périmètre de l'étude tramway à la rive Ouest du lac, voire à la liaison Annecy-Albertville.

[1] Commission Nationale du Débat Public

Une rapide synthèse des bilans

Les recommandations d'Isabelle Barthe aux maîtres d'ouvrage

Des propositions alternatives qui méritent une exploration approfondie

L'une des alternatives émergées de la concertation, la solution tram entre Annecy et Faverges, voire tram-train jusqu'à Albertville, a été régulièrement plébiscitée et s'est invitée y compris sur le territoire voisin de la Savoie.

L'annonce faite le 8 février dernier par le Grand Annecy d'étudier la faisabilité du tramway à l'échelle du bassin annécien dans le cadre de son PDU, a suscité un certain enthousiasme, mais aussi peut-être de faux espoirs. Cette étude concernera-t-elle la totalité du territoire de l'agglomération, donc potentiellement la rive ouest du lac, ou son centre urbain dense ?

Cette question mérite d'être clarifiée. Dans l'hypothèse d'une étude du Grand Annecy centrée sur le cœur d'agglomération, se poserait alors la question du périmètre d'étude de l'alternative tram-train. Les élus du Département ont à juste titre fait remarquer que les infrastructures ferroviaires ne font pas partie de leur domaine de compétence. Il s'agirait alors de se tourner vers la région Auvergne-Rhône Alpes, démarche d'autant plus pertinente que le territoire de ce projet alternatif concerne 2 départements de cette même région.

Ainsi que l'a relevé l'experte désignée par la CNDP, Mme Jarrige, au-delà de la querelle de chiffres sur les coûts d'infrastructure, la question de la faisabilité technique mérite avant tout d'être explorée, et plus précisément la capacité de l'emprise à accepter ou non la mitoyenneté d'une voie ferrée et de la piste cyclable. La commune de Lathuile et le Grenelle ont fait cette analyse et ils confirment que c'est possible.

La question du phasage

Un autre des enseignements de cette concertation concerne la perception des échelles de temps. Nombre de contributeurs se sont interrogés à la fois sur le sens d'un projet qui leur paraissait peu en phase avec l'époque et sur son articulation « 3 en 1 » qui ne semblait pas évidente. Alors que ce projet semble vouloir résoudre un problème existant, son horizon de mise en service, 2030 dans le meilleur des cas, en repousse les effets à moyen voire long terme. Ainsi, la question du phasage entre TC (BHNS) et tunnel a été récurrente.

On peut aussi noter que de nombreuses propositions d'amélioration de la situation à court ou moyen terme pourraient utilement être étudiées : création d'un lycée sur la rive ouest, facilitation du covoiturage et des modes doux, développement du télétravail et décalage des horaires de travail, limitation voire interdiction du trafic de poids lourds, etc… Certaines de ces propositions font d'ailleurs partie des axes de travail du PDU.

Recommandations aux maîtres d'ouvrage dans l'hypothèse d'une poursuite du projet

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, les recommandations de Madame Barthe seraient de trois ordres :

- Tout d'abord, ainsi que l'a relevé l'experte Madame Jarrige, il s'agirait avant tout de clarifier et compléter les prévisions de trafic, en effectuant une analyse des pointes saisonnières, qui

manquent au dossier, ainsi que des effets d'aménagement et d'induction. Il est nécessaire de changer le modèle prévisionnel en prenant en compte les trafics induits et la variable temps.

- Par ailleurs, on a vu l'aspect crucial des impacts du projet sur le secteur Seynod/Barral. Ainsi que le relève Madame Jarrige, la question de l'aménagement de la RD 1201, qui n'a pas été traitée dans le dossier est un préalable indispensable, ce qui suppose d'en intégrer le périmètre et les coûts au projet.
- Enfin, si cette hypothèse de poursuite du projet devait être retenue, Madame Barthe recommande aux maîtres d'ouvrage de poursuivre une démarche de concertation sous l'égide d'un garant de la CNDP jusqu'à l'enquête publique, selon les dispositions de l'article L121-16-2 du code de l'environnement, pour tenir compte tant de l'absence de consensus autour du projet que de la volonté marquée des acteurs et des citoyens d'être associés au processus de prises de décisions sur leur territoire.

Pour Béatrice Jarrige, il faut étudier l'opportunité d'une ligne de tramway Annecy-Faverges ou de tram-train Annecy-Faverges-Albertville

Elle demande des vérifications et compléments :

- sur le volet routier, dont le périmètre d'opération, les alternatives et phasages possibles, des sensibilités aux hypothèses et une vision du long terme (2050) devraient être présentés,
- sur le volet transports collectifs, pour lequel il est souhaitable, au-delà de l'étude comparative succincte produite par le bureau d'études BG/Artelia, d'étudier l'attractivité et la faisabilité d'une ligne de tramway Annecy-Faverges ou de tram-train Annecy-Faverges-Albertville.

Dans une optique de bonne compréhension du projet à l'échelle du PDU, le doublement de la RD3508 (contournement ouest d'Annecy) dans sa section sud devrait être intégré au périmètre.

L'augmentation du trafic sur la rive ouest ouvre une zone de pertinence pour un transport collectif performant donc suffisamment attractif pour obtenir le report modal nécessaire pour décongestionner totalement les rives du lac.

Le dossier de concertation LOLA part sur un BHNS dont la performance est limitée (site propre partiel et temps de parcours supérieur à la voiture) et un niveau de confort (transport debout, secousses et déversement en courbe impliqués par les bus) qui pourrait paraitre décalé par rapport aux enjeux de report modal du corridor (et rend optimiste la cible de 6000 voyages/jour visée).

La concertation a fait apparaitre une demande insistante pour un projet de tramway (ou tram-train). Un tel projet de desserte ferrée périurbaine, avec fréquence au quart d'heure sur voie unique, est rendu possible par l'existence de la plateforme de l'ancienne ligne ferroviaire Annecy-Albertville, fermée en 1938 mais dont l'accès à la gare d'Annecy est encore préservé. La réutilisation de cette plateforme, aujourd'hui transformée en voie verte, est une piste à étudier. A supposer que des études détaillées ne fassent pas apparaitre de difficulté majeure à faire coexister voie ferrée et piste cyclable, le projet pourrait être économiquement sensé (le coût par voyageur serait compétitif) et les bénéfices environnementaux importants.

Ce projet mériterait une analyse plus fine que le comparatif qu'a tardivement produit la maîtrise d'ouvrage.

Du côté des perspectives commerciales :

- La capacité d'une desserte en transport collectif rapide, confortable, accessible et fiable à attirer un volume de trafic de plus de 10 000 voyageurs par jour (12 000 sur la ligne 2 du tramway de Valenciennes) dépend d'une évolution des comportements des résidents qui ne parait pas inatteignable ; la stabilisation de l'infrastructure routière y aiderait.
- Le potentiel touristique de la ligne est une piste importante de recettes complémentaires.

Du côté de l'investissement, le comparatif proposé très tardivement par les maîtres d'ouvrage parait surestimer les coûts :

- Le tunnel de la Puya est potentiellement réutilisable par un tramway à moindre coût que par un bus (normes de sécurité différentes)
- Le tunnel de Duingt semble pouvoir accueillir le tram ; un itinéraire de contournement serait proposé aux cyclistes.

Ces points et d'autres mériteraient d'être expertisés dans le cadre d'une étude détaillée. Celle-ci pourrait trouver sa place dans l'étude tramway sur le périmètre de l'agglomération que les élus du Grand Annecy ont souhaité à l'unanimité le 8 février dernier.

L'experte porte par ailleurs un jugement sévère sur des incohérences entre LOLA et le PDU[2] : pour elle, LOLA parait peu en phase avec la troisième orientation stratégique du PDU (les changements de comportement). Le projet LOLA prend en effet pour postulat de base que les comportements ne vont pas changer. Et d'ajouter : en créant de la capacité routière il évite l'obligation de ces changements de comportement.

Le périmètre du projet LOLA est également remis en cause pour deux sections d'infrastructure qui ont un statut particulier :

- la RD1201 ou avenue d'Aix-les-Bains, dont le coût n'est pas chiffré et le caractère indispensable à la réalisation de LOLA n'est pas expliqué dans le dossier de concertation ;
- la RD3508 (contournement ouest d'Annecy) dans sa portion sud, dont le doublement est prévu mais non repris non plus au titre du projet LOLA, alors que ce devrait être le cas, car cet aménagement participe à un des objectifs du projet LOLA, celui du bouclement du contournement de l'agglomération.

[2] Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération d'Annecy