

Annecy, le 5 avril 2024

A l'attention du Conseil Départemental de la Haute-Savoie

Bonjour

Voici la contribution du collectif d'associations pour un Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien à la concertation sur la « modernisation de la RD3508 Sud entre l'échangeur de Gillon et le diffuseur Annecy Centre A41 ».

### **Les objectifs du projet**

D'abord nous constatons qu'il s'agit avant tout d'un projet routier, malgré l'enrobage vert qui occupe la moitié du dossier de concertation. Dans ce projet, quel pourcentage du budget est affecté à l'élargissement de la route par rapport au reste ? Certainement la plus grande partie et de loin. Nous déplorons au passage qu'il n'est pas fait mention du coût du projet pour les contribuables dans le dossier de concertation, dossier d'ailleurs bien mince et avare en informations.

On peut y lire, parmi les six objectifs du projet (page 8) :

- « Développer les modes de déplacement vertueux ». Est-il vertueux de favoriser avant tout le trafic automobile ?
- « S'intégrer dans la politique de développement des modes actifs du Grand Annecy ». Les aménagements cyclables sont obligatoires d'après la loi, et déjà en grande partie réalisés. En revanche, la loi n'oblige pas à élargir la route à 2X2 voies pour réaliser les tronçons cyclables manquants.
- « Améliorer le cadre de vie des riverains ». On peut en douter vu l'accroissement du trafic (« trafic induit »), donc de la pollution, que vont générer ces nouvelles voies.
- « En améliorant l'insertion environnementale de l'infrastructure ». Il nous semble pourtant que ce n'est pas en augmentant l'artificialisation des sols (encore une donnée non chiffrée dans le dossier) par davantage de bitume que l'on favorise l'insertion environnementale d'une infrastructure.

### **Le trafic induit**

Il s'agit donc principalement d'un projet d'élargissement de la RD3508 Sud à 2X2 voies, et donc de favoriser la circulation automobile.

Nulle part dans le dossier de concertation il n'est fait mention de la notion de trafic induit (voir encadré ci-dessous), phénomène pourtant bien connu de tous les spécialistes en transport. Tout nouveau projet routier augmente mécaniquement la circulation automobile, et donc la pollution et les émissions de GES, par effet de trafic induit : plus on fait de la place à la voiture, plus la voiture prend de la place. Le trafic peut être fluidifié quelque temps, incitant davantage d'automobilistes à emprunter la voie élargie, puis on se retrouve avec des embouteillages sur deux voies au lieu d'en avoir sur une voie unique. L'évaluation de ce trafic induit devrait donc figurer dans tout dossier de concertation sérieux sur ce type de projet.

En outre, ce trafic induit devrait être aussi mesuré plus largement à l'aune des projets routiers définis dans la convention signée en 2016 entre le Conseil Départemental et la Communauté de l'agglomération d'Annecy (aujourd'hui Grand Annecy), une convention de financement à hauteur de 432 millions d'euros pour les

transports dans l'agglomération, dont 80% concernent des projets routiers depuis en grande partie réalisés, parmi lesquels ne figurait alors qu'une étude sur la RD3508 Sud. Si l'on enlève (définitivement nous l'espérons) le tunnel sous le Semnoz (276 millions), et que l'on ajoute l'élargissement de la RD3508 Sud (80 millions si l'on en croit l'Essor Savoyard du 21 mars 2024), cela fait 236 millions, au bas mot, de projets routiers pour lesquels il n'existe pas d'étude d'impact globale, qui se prolongent les uns les autres et s'envoient mutuellement de nouveaux trafics.

**L'induction de trafic** désigne « *le volume de trafic supplémentaire qui n'existait pas auparavant, sous quelque forme que ce soit, mais qui résulte de l'ouverture ou de l'amélioration des infrastructures de transport* ». Elle conduit inéluctablement à une nouvelle saturation de plus grande importance. Connue des ingénieurs depuis 1956, ce phénomène est documenté en France dans une instruction de 1998 puis dans les rapports du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, en particulier celui du Sétra<sup>1</sup> de 2012.

Le trafic induit exprime à la fois une augmentation de la fréquence des déplacements due à l'offre nouvelle en matière d'infrastructure et/ou un report des autres modes de transport sur la route, et plus généralement une augmentation de la génération de trafic de toutes les zones concernées par l'amélioration (provisoire) des conditions de circulation sur le réseau routier (élargi).

### **Le projet de ZAE à Brassilly**

Le dossier de concertation occulte la mention d'un échangeur pour desservir la ZAE de 13 hectares en projet à Brassilly, bien que cet échangeur soit prévu par la mairie de Poisy. Ces deux projets (élargissement de la RD3508 Sud et création d'une ZAE à Brassilly) sont pourtant liés.

Ils sont tous deux porteurs de toujours plus d'artificialisation des sols et de déplacements en voiture.

### **L'impact climatique**

Nous sommes consternés de voir que nulle part dans le dossier de concertation il n'est fait mention de l'impact climatique du projet.

Nous sommes en 2024 et ambitionner de faire un projet routier sans mesurer cet impact, c'est tout simplement ahurissant. Les promoteurs du projet n'ont-ils donc pas entendu que l'année 2023 a été, et de loin, la plus chaude jamais observée ? Que chacune des neuf dernières années fait partie des neuf années les plus chaudes jamais observées ?

On peut lire par ailleurs dans le document de juillet 2023 intitulé « Doublement de la RD3508 Sud entre l'échangeur de Gillon et le diffuseur Annecy Centre A41, Déclaration d'intention » que « *Conformément au principe de proportionnalité attendu dans l'analyse des enjeux environnementaux d'un projet, l'état initial présenté ci-dessous ne reprend que les thématiques environnementales pour lesquelles les enjeux sont les plus forts. [...] Ainsi, les enjeux relatifs au climat [...] ne sont pas présentés dans le présent document.* »

Donc apparemment soit le climat n'est pas un enjeu fort, soit il est estimé que donner davantage de place à la voiture n'a pas d'impact sur le climat (malgré le chantier puis le trafic induit).

Il nous apparaît au contraire que ce projet est en totale contradiction avec les objectifs locaux, régionaux, nationaux (loi LOM) et internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour rappel, les transports sont pourtant le secteur le plus émetteur de GES dans le bassin annécien, avec 37% des émissions en 2022 (source: SCoT du bassin annécien).

### **La voie de covoiturage**

Certes nous lisons aussi que cette deuxième voie est « *destinée à être réservée au covoiturage, aux transports en commun et aux véhicules à très faibles émissions* » (page 10). Ceci est-il gravé dans le marbre ? Nous nous permettons d'en douter.

---

<sup>1</sup> Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements.

Nous constatons que sur la RD3508 Nord, le radar permettant de vérifier que la voie de covoiturage est respectée n'est toujours pas en service malgré ce qui avait été prévu, afin de ne pas froisser les automobilistes. M. Lionel Tardy, vice-président du conseil départemental chargé entre autres des routes et de la mobilité, estime que les voies ne sont pas en saturation et que si elles l'étaient, « *on pourrait commencer à mettre en place les voies de covoiturage et le radar mais ce n'est pas le cas aujourd'hui, donc ce n'est pas la peine d'aller embêter les gens* » (Essor Savoyard du 9 octobre 2023). Nous pensons au contraire qu'il serait avisé de mettre en place ces voies de covoiturage dès maintenant afin d'habituer les usagers, car si cela est fait quand les voies seront saturées (ce qui est déjà parfois le cas), la colère des automobilistes sera plus à craindre encore. Nous ne sentons donc pas de bonne volonté à mettre en place ces voies.

On peut aussi lire dans l'Essor Savoyard du 21 mars 2024, à propos de la première réunion publique consacrée à ce projet d'élargissement de la RD3508 Sud, la réponse de M. Tardy à une habitante s'interrogeant sur comment contrôler si ces voies de covoiturage vont être respectées : « *des caméras pourront être installées à terme et pourquoi pas un système "d'amendes automatiques"* ». « *Pourrons* », « *à terme* », « *pourquoi pas* »... Ces éléments de langage pour le moins ambigus nous font craindre là aussi un écran de fumée.

Par ailleurs, nous sommes réservés sur le fait de privilégier les véhicules électriques, tant que ceux-ci ont un coût qui les rend inaccessibles à une partie de la population, car cela favorise ceux qui ont les moyens de s'en acheter. Nous constatons aussi qu'il est curieusement prévu que ces voies ne soient réservées au covoiturage, aux VE et aux TC qu'« *à certains horaires* » (page 8). Ce que nous comprenons est qu'elles ne seront ouvertes à tous que quand la route ne sera pas saturée, c'est-à-dire quand elles ne seront guère utiles. Il vaudrait donc mieux selon nous que ces voies soit réservées en permanence, ce serait bien plus clair pour tout le monde. Enfin, est-ce que l'alternative de n'avoir qu'une seule voie de covoiturage, ouverte dans un sens ou dans l'autre selon le trafic pendulaire, a été étudiée ?

### **Conclusion**

Devant l'urgence climatique (liée aux émissions de GES) et sanitaire (liée à la pollution), que plus personne n'est censé ignorer car largement démontrée par les études scientifiques, il faut provoquer un report modal massif vers des moyens de transports moins émetteurs, et donc porter les investissements non pas sur les routes mais vers les transports en commun et les modes doux. Il serait plus responsable de mettre en place rapidement le réseau de TCSPi promis par le Grand Annecy afin de désengorger le trafic routier.

Enfin, le terme de « modernisation » donné à ce projet nous apparaît pour le moins galvaudé. Les porteurs du projet décident donc de ce qui est moderne ou de ce qui ne l'est pas. Apparemment, il est « moderne » en 2024 de favoriser encore et toujours l'automobile. Nous constatons que dans l'agglomération annécienne, les projets routiers avancent plus vite que ceux concernant les transports en commun, est-ce bien cela qui est moderne en ces temps de crise climatique ?

Le collectif d'associations pour un Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien formule donc un avis défavorable à ce projet.

Bruno d'Halluin et Ghislaine Lombart (Amis de la Terre en Haute-Savoie),

Olivier Labasse (BVV),

Jean-Pierre Couzat (France Nature Environnement Haute-Savoie),

pour le collectif d'associations pour un Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien (<https://grenelleannecy.net>).