



Concertation publique – doublement de la RD3508 – Sud

du mercredi 6 mars 2024 au mercredi 17 avril 2024

AVIS du Groupe politique & collectif de citoyens Oui Annecy

DEFAVORABLE – COPIE A REVOIR

1) Préambule

Rappel des objectifs écrits sur l'unique document de la concertation (18 slides)

*Le projet de **modernisation**, porté par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie avec le soutien de l'Agglomération du grand Annecy, consiste à **doubler la route départementale 3508 Sud** entre l'échangeur autoroutier d'Annecy centre (A41) et l'échangeur de Gillon à Epagny Metz-Tessy mais aussi le pont de l'A41 et le viaduc de Brassilly.*

Les objectifs poursuivis sont multiples :

- *Sécuriser les conditions de déplacement des usagers*
- *Favoriser les déplacements doux à travers un itinéraire cyclable dédié le long de l'infrastructure*
- *Développer des voies dédiées au covoiturage et aux transports en commun*

Ce projet prend en compte tous les enjeux liés à l'environnement et contribue à améliorer la qualité de vie des riverains.

On notera ici la sémantique : plutôt que de parler **d'élargissement ou de doublement**, le CD74 préfère parler de « **modernisation** ». Faudrait-il éviter de nommer ce projet par ce qu'il est vraiment, à savoir un élargissement d'un axe routier ?

2) Un dossier trop peu fourni en chiffres et en études

a) **Trafic routier**

Les chiffres de trafic utilisés en slide 7 (« 40 000 véhicules ») sont ceux de 2019. Pourquoi n'avoir pas communiqué ceux de 2022, en baisse par rapport à 2019 ? En réalité, grâce aux nouveaux comportements de travail et notamment le télétravail, couplé à l'augmentation des déplacements du quotidien à vélo, et sans doute, à l'augmentation du prix du carburant, le trafic routier a baissé sur cette section (voir Annexe 1 – chiffres du CD74 lui-même).

Afin de se faire une idée éclairée du projet, il faudrait des chiffres concrets.

Dans ce trafic, quelle part de véhicules légers (VL), de PL (poids lourds) ? Quel taux d'occupation de ces véhicules ? Sur l'agglomération Grand Annecy, une enquête avait été menée il y a quelques années. Le tx d'occupation aux heures pleines des pendulaires, était à peine de 1,1 par véhicule ce qui est extrêmement bas. On parle alors d'autosolisme.

b) Aucun diagnostic complet et projections

Le dossier ne détaille aucunement les O-D (les « origines-destinations ») sur les différentes portions de la RD3508, ainsi que les axes secondaires qui arrivent ou partent de la RD3508. En effet, un des arguments dans la présentation du projet, est de dire que le doublement permettra de « *soulager les voies urbaines locales* ». Quelles sont-elles ? Quelles projections de « *soulagement* » ? Combien de véhicules en moins en heures pleines ou est-ce que ce projet ne vise aucunement à réduire le trafic ? Combien de « minutes » gagneront les usagers motorisés grâce à projet ? Est-ce que cela vaut vraiment le coût d'investir autant, pour faire gagner quelques minutes ? Combien ? L'amélioration du trafic ne sera-t-elle pas de courte durée dû à **l'effet du trafic induit (aussi appelé paradoxe de Braess** https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess)

c) Aucun chiffrage € des différents aménagements

Il n'est fait aucune mention du coût total d'investissement estimé de ce doublement de voie rapide, et des créations d'échangeurs, ni la répartition financière entre l'agglomération du Grand Annecy, et le Conseil Départemental 74. C'est pourtant, au final, les contribuables locaux qui paient et qui devraient facilement, sur un tel document de présentation, en trouver le montant. Il n'en est rien.

Est-ce que ces montants d'investissements ne devraient pas plutôt **servir véritablement à la « dé-mobilité »**, en proposant une politique d'aménagements et de services, qui permettront de réduire le nb de véhicules/jour ?

d) Aucune ambition environnementale et sanitaire :

Alors que le Grand Annecy a voté un PCAET avec des objectifs clairs sur la baisse des GES notamment, et un objectif de neutralité carbone, à 2050, l'ambition prioritaire d'un tel projet (et donc écrit d'entrée de jeu sur le document de présentation) ne devrait pas être de diminuer les engorgements durant quelques heures de la journée, en ajoutant des voies de circulation, mais devrait faire en sorte que le nb de véhicules/heure, diminue, afin de baisser les GES dû au transport et les émissions de particules fines (freinages, gomme de pneus, etc...), dangereuses pour la santé des habitants du secteur.

Par conséquent, ce projet aurait dû faire la part belle, et uniquement la part belle, à la création d'une voie dédiée aux Transports en Commun (TC) ainsi qu'au covoiturage, et ceci de façon PERMANENTE. En effet, les automobilistes doivent voir passer à côté d'eux, la réelle plus-value à prendre un TC ou à faire du covoiturage, si l'on voulait respecter ce PCAET. L'agglomération soutient et finance un projet contradictoire avec son vote et son discours permanent dans sa Charte pour le Climat. Le Grand Annecy aurait dû faire revoir la copie de ce projet.

Sur le volet environnemental et naturel, aucun chiffre n'est donné sur l'imperméabilisation des sols qui sera généré par ce projet, même approximativement.

Quelle surface totale supplémentaire sera artificialisée ? Quelle est la surface d'emprise totale du projet (ce qui est différent de l'imperméabilisation) ? Combien de tonnes de terres seront excavées ? Où se situeront les passages faunes ? Où peut-on trouver une pré-étude environnementale ? Quelles

espèces ont été répertoriées ? Y'a-t-il des espèces protégées ? Combien de surface de bois seront détruites ? Y'a-t-il des arbres remarquables dans la zone de déboisement ?

Les nuisances sonores sont un aspect trop souvent oublié du volet sanitaire. Quelles projections sur les hausses des nuisances selon son éloignement de la RD3508 ? et si on est sur les hauteurs ? A combien sera limitée la vitesse (chaque km/h en moins, baisse les décibels générés). Les habitants actuels subissent déjà les nuisances sonores fortes de la RD3508. Il est proposé des murs acoustiques dans le document. Allons-nous nous retrouver avec un contournement routier totalement « barricadé » de murs acoustiques de chaque côté ? Comment s'assurer de leur efficacité ? Quelle durabilité ? En effet, le mur acoustique qui a été réalisé il y a plus d'un an, au-dessus de Cran Gevrier (rue des Paquerettes) est un échec, les nuisances n'ont pas baissées, et de surcroît, une quarantaine d'arbres ont été coupés, et jamais plantés.

e) La promotion d'une « voie verte » pour mieux « vendre » ce projet = Greenwashing

Il existe déjà une voie verte, reliant Cran Gevrier (rue du Jourdil), au Valparc (Poisy Sud) puis de la zone des Creusettes (Poisy) au Pont de Gillon. En aucun cas ce projet est une condition indispensable à une amélioration de la voie verte actuelle. Elle peut tout à fait d'ores et déjà bénéficier d'une meilleure liaison entre le Valparc et l'échangeur de Poisy, en restant à l'Est et à niveau de la voie rapide, puis suivant la voie de sortie pour revenir jusqu'au rond-point Est de Poisy, sans qu'un élargissement de la RD3508 soit réalisé. Et le CD74 pourrait d'ores et déjà travailler sur un tel projet.

De plus, la ville d'Annecy va réaliser sur l'année 2024, une piste cyclable bi-directionnelle sur la route de la Salle, reliant de façon sécurisé, la rue du Jourdil et l'entrée du Parc Altaïs, ce qui rendra encore plus « attrayant » les déplacements à vélo, et bouclera l'itinéraire « Gillon – Creusettes – Valparc – Parc Altaïs ».

En réalité, **avec la création de ce viaduc additionnel au-dessus du Fier, et la proposition de faire passer la voie verte sous le Viaduc, le cheminement vélo sera plus difficile** car plus pentu de part et d'autre du Viaduc. De plus, si la pente est supérieure à 5%, la voie verte n'est alors plus accessible aux PMR (normes). A la pratique, au quotidien, il est connu et reconnu qu'une pente supérieure à 7% doit impérativement être exclue d'une voie verte car elle sera un frein au développement de cet axe cyclable. Pour rappel, cet axe est catégorisé « structurant » dans le Schéma Directeur Cyclable de l'Agglomération Grand Annecy ([voir ICI](#)) Par conséquent, la voie verte n'est pas recommandée dans le guide technique. Aux vues des chiffres actuels et évolutions de la part modale vélo, d'ici 2030, le tx de déplacement à vélo au quotidien, aura encore largement augmenté. Une voie verte ne se prête effectivement pas à ce tracé. Il faut séparer les modes actifs : piétons d'un côté sur un cheminement d'1m50 minimum, et piste cyclable bi-directionnelle de 3m de large minimum. Ponctuellement, pour passer un court « point dur », il est possible de la transformer en voie verte (comme par exemple sur une passerelle en encorbellement le long du viaduc)

Pour rappel, depuis 4 ans, des comptages de cyclistes sont effectués chaque semestre par l'association Roule&Co, notamment au niveau de la sortie du Viaduc de Brassilly, au croisement avec la rue du Jourdil. Des compteurs Eco-Compteurs de l'agglomération du Grand Annecy sont également implantés sur le territoire, et il y en a un situé le long de la RD 3508 vers le pont de Gillon. Les chiffres sont en constante augmentation chaque année.

Lien vers les éco-compteurs : https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=3686&fbclid=IwAR0_Mq_v44RYLjS-QQwBNRkTufk6QdEftLpAkPaXvH-emNoZ1Akl3zrvWJI

(voir Annexes Eco-compteurs, copies d'écran)

f) Un échangeur « caché » dans ce dossier, vers une ZAE de Brassilly ?

Comme on peut le voir sur la carte (annexe – slide 9), il n'est fait aucune mention d'un échangeur supplémentaire qui serait créé vers une éventuelle ZAE de Brassilly qui artificialiserait plus de 13 hectares de terres actuellement perméables. Cependant, M. Bruyère, maire de Poisy, lors d'une réunion d'échanges en date du 20 mars 2023, a répondu à une personne de l'assemblée, qu'il y aura bien un échangeur supplémentaire pour accéder directement à l'éventuelle future ZAE de Brassilly, et que le CD74 l'avait bien prévu dans son projet de doublement. ([vidéo disponible ICI](#))

Or, comment une concertation publique peut-elle faire l'impasse sur la divulgation d'une telle information sur ces documents de concertation, d'autant plus qu'un tel échangeur remettrait évidemment en question les surfaces d'artificialisations des sols, et surtout, remettrait en question une partie du tracé de la piste cyclable à réaliser.

(Nous nous opposons à la création de cette ZAE de Brassilly, et de la création d'un échangeur routier supplémentaire, qui ne fera qu'augmenter « l'attractivité » de la solution du « *tout routier* »)

g) Une « voie intelligente » ambiguë

Dans la présentation, il n'existe aucun engagement ferme que les « voies intelligentes » soient tout le temps réservées aux TC et au covoiturage, afin de ne pas se retrouver dans le paradoxe de Braess. Au slide 8, il est écrit « *à certains horaires* » au paragraphe « développer les modes de déplacements vertueux ».

Ensuite, penchons-nous sur l'utilisation du terme « **déplacement vertueux** ». Le déplacement le plus vertueux, c'est celui que l'on ne fait pas. Puis, dans la hiérarchie des mobilités, c'est celui qui se fait par un mode actif (marche à pied ou vélo), puis c'est le Transport en commun. **En aucun cas, un véhicule motorisé, qu'il soit thermique ou électrique, ne permet de faire un déplacement vertueux.** A nouveau, nous sommes dans le « greenwashing ».

La voie additionnelle, qui va être créée dans chaque sens, doit être **IMPERATIVEMENT affectée, et ce, de façon permanente, aux TC et au covoiturage**. Ces voies « intelligentes » comme l'ont souvent nommé les élus du département, ne doivent pas être empruntées par les voitures ne transportant qu'une seule personne, même si elles sont électriques. Les véhicules électriques, de par la mise en place de la ZFE dès 2025, vont gagner des parts de marchés. Il y aura donc un risque que très rapidement, la voie « intelligente » soit congestionnée à certains moments de la journée et fassent baisser la vitesse commerciale des TC.

La règle doit être claire dès le début, et les 2 voies créées ne doivent pas l'être pour les autosolistes même électriques.

3) Les leviers d'actions à mettre en place avant d'en arriver à proposer un tel projet couteux

a) Développer les aménagements pour le covoiturage sans plus attendre !

L'un des 1ers leviers pour « fluidifier » le trafic, comme on l'entend souvent et on le lit souvent, dans les documents du CD74, c'est de réduire le nombre de véhicules circulant sur le même espace-temps. Ainsi, l'augmentation du tx d'occupation des véhicules fait mécaniquement réduire le nombre de véhicules circulant sur le réseau viaire.

Par conséquent, la priorité numéro 1, et à moindre frais pour les collectivités locales, est de développer des zones de covoiturage, stratégiquement situées (par exemple, optimisez l'espace sur le parking de Leroy Merlin, et réalisez un parking silo), mais aussi de favoriser la circulation des personnes pratiquant le covoiturage. A ce jour, le long de la RD3508, que ce soit depuis Sillingy ou Poisy ou Metz-Tessy ou Annecy-Nord ou la sortie d'autoroute Annecy-centre, il n'existe aucun parking de covoiturage clairement identifié et en capacité suffisante. Mais surtout, à ce jour, la « voie intelligente » qui devait être mise en place depuis 2023 suite au doublement de la RD3508 Nord depuis l'échangeur de Gillon, et jusqu'au viaduc du Vieran, n'a jamais été mise en service (voir Annexe 2). Mettez-là enfin en place !

Il faut également créer des « abris covoituré en attente » avec panneaux d'affichages de sa destination, afin de faciliter la prise d'un covoituré.

b) Mettre un TC dès maintenant sur la rd3508 sud pour créer une tangentielle reliant Sillingy à Poisy (Creusettes) à Cran / Parc Altaïs

Même s'il n'existe pas encore de voie dédiée TC sur cette section, il faut la mettre en place et ainsi observer sur le moyen terme, le report modal et s'il y a une baisse de trafic. 1 usager dans le bus en plus, c'est une voiture de moins sur la route.

c) Rendre gratuit l'autoroute A41 entre l'échangeur de Seynod et Annecy - Nord

Si vous aviez fait des études d'O-D, vous auriez pu informer le grand public du nb journalier d'automobilistes ou camionnettes, qui circulent sur le contournement 3508, plutôt que de prendre l'autoroute, pour des raisons purement financières, puis qui vont même jusqu'à Vieugy / Seynod par l'avenue d'Aix les bains, pour économiser aussi la section d'autoroute jusqu'à Seynod.

Plutôt que de dépenser des dizaines de millions€ sur ce projet, a-t-il été discuté/négocié de racheter des droits de concessions d'autoroute à la société qui la gère, afin de rendre cette portion d'autoroute gratuite ?

d) Subventionner les trajets réalisés en covoiturage via les plateformes dédiées

Le CD74 et l'agglomération pourraient, dans le cadre de l'article 35 de la loi LOM « verser directement ou indirectement une incitation financière aux conducteurs et passagers réalisant un trajet en covoiturage.

<https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/collectivites/campagnes-incitation-financieres/>

Avec des millions d'€ de ce projet, combien de centaines de milliers de trajets pourraient être réalisés en covoiturage plutôt que solo dans sa voiture ?

CONCLUSION

Ce projet est celui d'un autre temps, un temps où on pense encore qu'élargir les routes et rajouter des voies, va régler le problème de congestion du trafic, tout en ayant autant de réseau viaire à proximité. **Le trafic routier est comme un gaz : il se répand dans tous les interstices disponibles.** Et ce phénomène est amplifié depuis les dernières années, avec les google map, Waze, et autre gps, qui indiqueront toujours le chemin le plus rapide, quitte à faire passer dans des petites rues résidentielles. **Ce raisonnement, c'est comme si on essayait de résoudre le problème d'obésité d'une personne, en lui desserrant la ceinture. Et bien, ça ne fonctionnera pas.**

Il faut s'atteler à faire un **diagnostic complet (ce qui n'a pas été fait dans ce dossier de concertation, aussi fin qu'un papier à lettre)**, pour ensuite se donner les moyens de s'attaquer au problème de fond :

- ✓ Réduire l'autosolisme en favorisant le covoiturage pour ceux qui ne peuvent vraiment pas prendre de TC ou de vélo
- ✓ Développer les TC avec une offre compétitive : lignes tangentielles, voies dédiées pour que le TC aille plus vite que ceux en voiture, tarifs attractifs (ce qui est le cas avec les futurs tarifs Sibra), amplitudes horaires fortes
- ✓ Améliorer les infrastructures cyclables
- ✓ Aide à l'achat vélo
- ✓ Réduire les besoins de déplacements (ville du 1/4h, avoir un meilleur maillage des services publics sur tout le territoire)

Ce projet, s'il sort de terre, ne le sera pas avant 2030, dates de début des exclusions des vignettes Crit'Air 3, 4 et 5 de la ZFE. D'ici là, le report modal de la voiture vers les TC, le vélo, la marche, aura indéniablement augmenté. Un tel projet sera obsolète quand il sortira de terre et il aura été un gouffre financier pour le département, alors qu'il est nécessaire d'investir massivement dans les TC, les pôles multimodaux, les pistes cyclables, l'autopartage, etc...

L'enjeu majeur de cette aménagement, est de ne pas créer de trafic induit parce qu'on aurait fait un « appel d'air » à des voitures en plus puisque cela roulera un peu mieux pendant un temps.

L'objectif prioritaire de ce projet, doit être le report modal vers du TC ou du vélo, et doit être l'optimisation des véhicules pour combattre l'autosolisme.

- Quelques parties du projet envisageables :

Nous sommes globalement défavorables à ce projet pris dans son ensemble, dans les conditions qui ont été présentées dans le document et avec si peu d'éléments chiffrés.

...MAIS

Il nous paraît évidemment indispensable de créer des voies de bus dédiées, dans la logique du TCSPi du Grand Annecy, et **que ces voies soient 100% du temps uniquement réservées aux TC et engins de secours, et covoiturage avec 3 personnes ou +, afin qu'il ne soit pas créé un « appel d'air » à plus de voitures.** D'ici 2030, l'agglomération du Grand Annecy aura le temps de travailler un meilleur maillage de TC et de nouvelles offres pouvant utiliser ces voies de bus, et pouvant aller jusqu'à Sillingy voire au-delà/

...MAIS

Il nous paraît intéressant de créer effectivement la bretelle complète « La Salle » (et de supprimer la bretelle d'accès au viaduc de Brassily en venant de la rue du Jourdil, bien trop dangereuse et trop courte, ce qui provoque justement les congestions « brutales » et les remontées de files)

...ET

Nous sommes favorables à la création d'un piste cyclable (et non une voie verte) + cheminement piéton séparé, au niveau du viaduc et non dessous, et avec des pentes inférieures à 5% et avec une branche qui pourrait rejoindre directement la rue de la salle à l'entrée du parc Altaïs (tout en gardant l'accès cyclable par la rue du Jourdil également)

Nous sommes défavorables à la création d'un échangeur supplémentaire pour une éventuelle ZAE de Brassilly

Plus vous créez de routes, plus vous créerez de trafic



Annexes - Préambules

- 3 dates de réunions publiques programmées (Poisy / Epagny-Metz-Tessy / Cran)
- Genèse du projet disponible en ligne mais également en ligne sur : <https://actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/rd3508-sud-lancement-de-la-concertation-publique>
- Dossier : <https://www.calameo.com/read/006017689ef38f07f2582>

Annexe 1

Chiffres du trafic routier 74 : baisse de trafic entre 2022 et 2019 sur la RD3508 au niveau d'Epagny (donc avant l'échangeur de Gillon, dans la ligne droite) https://www.haute-savoie.gouv.fr/contenu/telechargement/43203/276354/file/carte_trafic_2022.pdf

Pourquoi le CD74 communique dans son dossier de concertation des anciens chiffres et non les plus récents qui sont inférieurs ?

N°	Route	SECTION	MJA 2022	MJA 2019	Variation 19-22	Pointe 2022	% PL
108	D1508	Epagny	37 787	41 907	-9,8%	47 553	3,80 %

Ainsi que sur la carte interactive, dont on a un historique plus ancien. <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=a1d8da43-de29-4950-91d3-0cfd757ad2b4&context=dsharelinkttl03020240328T211858278Z12543564237985137560>

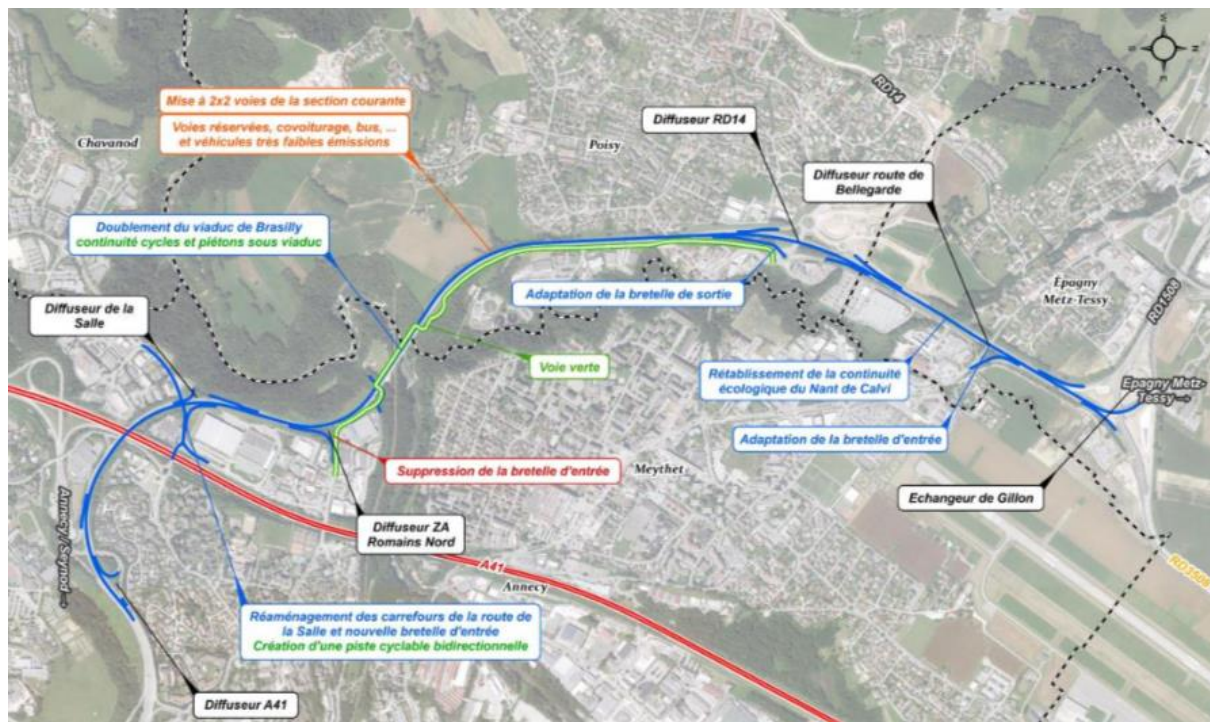
La section RD3508 sud, fait apparaître une baisse tendancielle (ne considérons pas les années covid)

Annexe 2

Page internet du CD74, sur la « voie intelligente » de la RD3508 nord, qui devait être mise en service au 1^{er} trimestre 2023. <https://www.hautesavoie.fr/mise-en-service-dune-voie-de-covoiturage-sur-la-rd-3508>

Mais dans des articles de presse, on a pu lire M. Tardy dire : « c'est fluide, il n'y a pas de raison de la mettre en service ». Qu'est-ce qui nous dit alors que pour la section sud de la RD3508, la voie « intelligente » sera cette fois-ci, mise en service comme on nous le dit dans ce dossier de concertation ? Les élus du Grands Annecy ont été bernés une 1^{ère} fois... Nous pourrions l'être à nouveau.

Annexe - Slide 9 : détails des aménagements et réaménagements de « diffuseurs » ou « échangeurs ».



Annexe PCAET

Rappel des engagements du PCAET Grand Annecy (Plan climat Air Energie Territorial)

2.2.3 Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) :

De l'ambition du Projet de Territoire « 2050 : le Grand Annecy Territoire exemplaire en matière de développement durable et d'innovation en Europe » découle la formulation de la stratégie du PCAET, qui doit contribuer à cet objectif.

Le Plan Climat Air Energie Territorial du Grand Annecy arrêté en octobre 2020 vise des objectifs de réduction des émissions de GES en conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone et fixe la ligne environnementale du PDM.

L'objectif défini dans le PCAET est celui de la neutralité carbone à 2050, qui passe à l'horizon 2030 par une division par 2 des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), afin de limiter le réchauffement climatique sur son territoire à +1,5°C à l'horizon 2050.

En termes d'émissions de GES, Les efforts de réduction d'émissions de GES visés par le PCAET en 2030 par rapport à 2015 sont les suivants :

- 45% d'émissions dans le secteur des transports, soit 128 880 tonnes en 2030
- 65 % d'émissions dans le résidentiel, soit 143 520 tonnes en 2030
- 61% d'émissions dans le tertiaire, soit 78 568 tonnes en 2030
- 26% dans l'industrie, soit 28 704 tonnes en 2030
- 13% pour l'agriculture, soit 8 372 tonnes en 2030

Annexes Eco-compteurs

Sur l'année complète 2023, c'est 90 152 passages de cyclistes au compteur d'Epagny-Viaduc-Brassilly



Sur le compteur près de Gillon, c'est 41 884 passages, sur l'année 2023 (sur 2022, il y a eu 3 mois où le compteur n'a pas fonctionné, donc on ne peut pas voir l'évolution)



Versus 36 822 passages en 2022



+ Chiffres des comptages manuels de Roule&Co : <https://www.roule-co.org/comptage/>

(uniquement réalisé entre 7h30 et 8h30 pour n'avoir que les « vélotafeurs »)