



Plan de Déplacement Global



UN PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN ALTERNATIF



Une alternative au Plan de Déplacement Urbain d'Annecy



Il s'agit ici de proposer des « actions socles » alternatives pour le PDU du Grand Annecy.

Les propositions du Grenelle faites en réponse et en comparaison à celles du document du PDU proposé par l'agglomération, doivent aboutir à un Plan de Déplacement Global

Les 4 grands objectifs du PDU et du PDG



1° **Garantir la qualité de l'air** : l'objectif à l'horizon 2030 est de baisser les émissions de GES de 40 % et de diminuer la pollution notamment aux particules fines de 30 %

2° Répondre de manière maîtrisée **aux exigences de mobilité** associées au développement économique et démographique du territoire

3° Mettre en œuvre les conditions d'un changement de pratiques de mobilité plus **favorables à l'environnement**

4° Garantir d'ici à 2030 l'atteinte des **objectifs fixés par la Loi de Transition Énergétique (LTE)**

Principes



- **Un cœur d'agglomération apaisé**
- le report modal de la voiture (utilisée actuellement à plus de 80%) sur les Transports en Commun (TC), Alors que l'apaisement passe par :
 - des cheminements piétons,
 - des pistes cyclables sécurisées et sans discontinuités.
 - ne pas créer de parkings en centre ville, et créer des parking-relais en bordure d'urbanisation.

Principes



Sur l'hyper centre,
comme sur les corridors
interurbains:

- nécessité d'articulations entre **parkings relais et TC**
- nécessité de **parkings vélos sécurisés**
- liaisons de TC cadencées, fréquentes et aux horaires élargis. La durée des trajets, la ponctualité et le confort sont des éléments décisifs pour un report modal sur les TC.

Le Grand Annecy en chiffres



- **34 communes,**
- **206 000 habitants**
- **10 800 actifs frontaliers**

- **50.000 véhicules/jour (Annecy-Genève), et des flux importants domicile-travail.**



Actions Sociales

Les propositions du Grenelle

Propositions



Modernisation du réseau ferroviaire autour du Léman Express

- Il faut acter une diminution du temps de parcours entre Annecy et Genève : **moins d'une heure**

- Les études en cours par la SNCF Réseau (doublement de voies, automatisation, accroissement des cadencements et des temps de parcours, réaménagement des gares) rendent possible cet objectif.
- Ces améliorations permettraient d'accroître considérablement le report modal depuis l'A41, vers Genève.



Modernisation de l'axe Aix-Annecy -la Roche

Réhabilitation de la ligne
Annecy Faverges pour un
tram (ou un tram- train)
sur la rive ouest du lac



Etude et mise en place d'un réseau de Transports collectifs en site propre (TCSP), à moyen et long terme, attractif et performant reposant a priori :

- **sur 2 axes Nord-Sud et Ouest-Est (la Croix), en site propre intégral et en mode électrique,**
- **de type tramway , tram-train ou de type PRT guidé ,en correspondance étroite avec le Léman Express en service dès fin 2019**



**Sur la rive ouest, afin
d'éviter le tunnel du
Semnoz,**

la priorité du TC en site propre à 100% est objectivement évidente, à moindre coût et travaux, simplement en réhabilitant la ligne ferroviaire d'Annecy gare à Faverges tout en conservant la voie verte



En complément, un réseau de BHNS et bus et la nécessité absolue de **créer des lignes de bus transversales en respect de la multi polarité de la ville nouvelle d'Annecy,**

- exemple sur l'axe transversal Annecy-le-Vieux/Pringy.
- La centralisation des lignes de bus sur Annecy-gare ne répond pas à tous les besoins.



Si les coûts fonciers d'acquisition des corridors de BHNS sont pris en compte, il est essentiel de souligner que :

le tramway est un investissement à Long Terme beaucoup moins coûteux, et de plus ses coûts de fonctionnement sont moindres



Tramway Annecy -
Faverges

250M€

Tunnel +BHNS
Annecy -Duingt
Nouvelle Voie Urbaine

287 à
301M€



Un allongement des pistes et circuits cyclables, seraient nécessaires sans discontinuités dangereuses.

- Des réseaux cyclables protégés, entretenus et signalisés.
- La multi modalité entre les TC, le vélo et la marche est particulièrement adaptée au milieu urbain.
- Les parkings à **vélos** doivent être partout sécurisés.



Actions complémentaires

Les propositions du Grenelle



Développer des navettes lacustres de qualité, à propulsion propre.

- Pour l'accès au Semnoz, ne peut-on mettre en place un TCSP guidé pour les périodes chargées de l'hiver ?
- Pour desservir l'ouest de l'agglomération, il y a un **beau projet « FIL » entre Sillingy et le cœur d'agglomération.**



La réalisation du tunnel et du «BHNS associé», comme celle des autres projets routiers, ne permettra pas de respecter les engagements pris pour le climat ni pour la décongestion de la rive ouest (congestion transférée et amplifiée notamment de St Jorioz à Sevrier !)

- Le BHNS sert à justifier le tunnel, mais si ce tunnel fonctionne le report modal ne se fera pas.
- Il y a donc incohérence dans cette association
- Tunnel + BHNS avec le respect de la LTE.



L'étude TTK présentait le scénario 3, qui incluait un projet de tramway ou un TCSP guidé, comme le plus intéressant à tous les points de vue.

- La réduction du trafic automobile, de la pollution de l'air qui en découle, avec les conséquences que l'on connaît sur la santé, ne pourra résulter que d'une action vigoureuse en faveur d'un Transport en Commun performant et régulier.
- Les réunions publiques ont soulevé cette demande des habitants du Grand Annecy.