L'Espace Citoyen
du Grand Annecy
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

# Avis de l'Espace Citoyen
# Plan de Déplacement Urbain

novembre 2019

# 1 Avis sur le Plan de déplacement urbain

Le Plan de Déplacement Urbain du Grand Annecy a été arrêté par le conseil d'agglomération en juin 2019 après deux années de travail, de nombreuses réunions techniques et d'études préalables, et un processus d'élaboration qui a mobilisé de nombreux acteurs.
L'enquête publique est fixée de mi novembre à mi décembre 2019 c'est dans ce cadre que l'Espace citoyen produit sa contribution.
Il s'agit pour nous de faire une lecture citoyenne d'un document très dense, très technique et en l'état peu accessible au grand public.

# 2 Le contexte de départ

Le PDU pose en introduction deux données chiffrées dont l'impact devra être pris en compte dans l'évaluation de l'atteinte ou non des objectifs fixés par les élus.
**"D'ici 10 ans, le Grand Annecy aura accueilli 30 000 habitants de plus et 15 000 emplois".**

L'ambition affichée : prendre en compte les évolutions, anticiper les nouvelles dynamiques de mobilité, **garantir à chacun des conditions économiques, environnementales et sociales de déplacement acceptables**.
Cette ambition est résumée dans le triptyque : qualité de l'air / qualité de vie-ville / ville de proximité.
Ce PDU prend en compte la nouvelle dimension de l'agglomération.

Il exprime le souhait de porter attention à toutes les catégories d'usagers - jeunes, actifs, entreprises, seniors, personnes en précarité, personnes en situation de handicap, touristes et visiteurs.
La phase de concertation publique a été "phagocytée" par le dossier LOLA.

Ce PDU se décline en six orientations et 48 actions.
Il se positionne au cœur d'un dispositif complexe, constitué de 9 autres schémas ou programmes de planifications applicables sur le Grand Annecy (cités pages 8 et 9 du PDU).

# 3 Quelle lecture citoyenne pour ce Plan de Déplacement Urbain

L'exercice n'a pas été facile pour les membres du groupe de travail. Il y a beaucoup d'éléments dans ce PDU et il faut reconnaître ici la qualité globale des documents.
C'est un document dense et plutôt technique foisonnant de chiffres. Pour autant, **les objectifs et actions manquent souvent de précisions et d'objectifs mesurables permettant son suivi**. Un calendrier des actions plus offensif est attendu. **Les engagements financiers**, pourtant clés pour sa mise en œuvre opérationnelle, **n'apparaissent pas à la hauteur des enjeux d'une nouvelle mobilité dans le Grand Annecy**.
Bien que l**e PDU annonce que la part modale de la voiture doit se réduire, nous n'observons pas de hiérarchisation des objectifs, actions et moyens permettant cette réduction.**
Il manque également une stratégie globale pour favoriser le changement de comportement des auto solistes vers les modes doux de transport ou les transports en commun.

**Pour produire notre avis, nous avons fait le choix de faire nos remarques à partir de chacune des six orientations proposées par le PDU.**

## 1) Développer un réseau de transports collectifs attractifs et performants pour tous

14 actions sont identifiées, toutes répondent à un besoin et paraissent en cohérence avec l'objectif de développement du réseau de TC. Nos remarques :

- **Il est attendu une vraie programmation des nouvelles offres** (lignes transversales, nouvelles fréquences et amplitudes horaires).
- Il faut accélérer l'alignement des réseaux LIHSA et SIBRA pour plus d'efficacité (éviter les doublons, accessibilité).
- Le schéma de parking relais montre des emplacements trop proches du centre, des P+R à Alby et à La Balme sont nécessaires pour capter les entrées.
- Proposition d'une convention avec Fier et Usses pour étendre le réseau SIBRA sur ce territoire.
- **Le projet de tramway ne doit pas être "l'arbre qui cache la forêt", et mobiliser des moyens au détriment d'une extension spectaculaire des sites propres pour les bus.**
- Le renouvellement du parc par des bus "propres" doit faire l'objet d'une programmation précise.
- Les indicateurs de suivi et d'évolution de la fréquentation ne sont pas valides eu égard au mode actuel de contrôle d'accès.
- Il faut mettre en place un dispositif magnétique unique inter modal unique et supprimer la vente dans les bus.
- Il nous semble aussi que les différents modes de transport en commun (bus, BHNS, TAD, tram, navettes lacustres, Lhisa/ Sibra) sont traités comme des organisations séparées. Une gestion commune de tous ces modes est indispensable pour en optimiser l'usage et l'intermodalité (ex. : horaire des bus connectés avec ceux des navettes lacustres, complémentarité des trajets et horaires, offres Lihsa et Sibra…).

## 2) Favoriser les modes actifs

11 actions sont déclinées. Nos remarques :

- Les actions renvoient toutes à la question du partage de la voirie et à la gestion des conflits d'usages. Les usagers ont besoin de clarté dans ce domaine et les choix doivent être assumés.
- La charte d'engagement devrait exprimer une volonté politique d'aménagement et poser les grands principes retenus.
- **Priorité à donner à la réalisation d'un réseau cyclable** cohérent, fiable et sécurisé (identifier les freins existants, **fixer les objectifs de réalisations avec les communes**).
- La qualité d'un réseau cyclable ne s'évalue pas uniquement au nombre de kilomètres mais à sa fluidité ( limitation du nombres d'arrêts).
- Sécuriser le foncier nécessaire dès maintenant.
- Ne pas concevoir les couloirs bus comme la bonne réponse à la circulation cycliste.
- Supprimer les pistes mixtes cycles/piétons qui mettent en dangers les uns et les autres.
- Mettre en place une communication claire sur qui peut rouler et à quel endroit, selon le mode.
- Concernant l'usage des EDP ("Equipement de Déplacement Personnel", exemple : overboards, trottinettes…), il s'agit pour la collectivité d'anticiper ou d'être réactive face à ces nouvelles pratiques.
- Sécuriser la circulation piétonne et en particulier les traversées de voiries par une signalétique spécifique.

## 3) Améliorer le réseau routier, son usage et son fonctionnement

5 actions identifiées. Nos remarques :

- **La création des nouvelles voiries vise à faciliter l'accès des voitures au cœur de l'agglomération, en contradiction avec les objectifs d'en diminuer le nombre.**
- Quelle cohérence entre le projet BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) sur la RD 1508 nord et la ligne BHNS existante (ligne 7).
- La zone faible émission ne peut avoir d'impact réel si on ne l'étend pas (prise en compte de la zone urbaine). Il est nécessaire d'améliorer l'information en amont.
- **Faire de la "ville de demain" sans voiture, plus qu'un slogan, mais un vrai projet en identifiant les conditions pour y parvenir.**

## 4) Inciter à l'évolution des comportements

9 actions identifiées. Nos remarques :

- **Une majorité d'actions consacrées à un "autre" usage de la voiture plutôt qu'au changement de mode**
- Un engagement positif dans les plans de déplacement d'entreprise à consolider et développer
- **Satisfaction de voir le projet d'ambassadeurs de la mobilité mais où sont les moyens pour leur mise en œuvre ?**
- Nous portons à l'analyse de ce chapitre le document réalisé par l'espace citoyen "Accompagner les changements de comportements vers les transports collectifs et les modes doux".

Du point de vue de l'Espace Citoyen, toutes les actions de ce PDU devraient avoir un volet d'action pour entraîner les utilisateurs vers un changement de comportement et le budget correspondant.

## 5) Redéfinir et aménager un espace public apaisé et de qualité

5 actions identifiées Nos remarques :
**Les actions de ce chapitre ont vocation à être travaillées avec la population.**

- Il faut mettre en œuvre la règle: supprimer une place de parking de surface pour chaque place de parking créée et les dédier au TC ou mode doux.
- Dimensionner et organiser les parcs relais pour qu'ils puissent capter les visiteurs (navette vers le centre).
- Faciliter le déploiement de livraisons de proximité par transports électriques et vélos cargos.
- Réaliser un plan d'action pour les livraisons de l'e-commerce.

## 6) Garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire

Nos remarques :

- Les textes relatifs à la politique d'aménagement du territoire sont identifiés mais il apparait d'avantage d'intentions que d'actions.
- La création d'un guide pour mettre en conformité les PLU au PLUIHD, doit être une priorité pour que le PDU puisse être mis en œuvre sans délais et sans obstacles (impact du foncier).
- **Quels moyens pour maitriser le foncier des futures voiries TC et vélos ?**
- Ce PDU s'appuie plus sur des données issues de sondages que sur une vision de l'organisation urbaine du futur.

# 4 En conclusion

Ce Plan de déplacement urbain recense beaucoup d'actions qui pourraient répondre à la mise en œuvre d'une mobilité adaptée aux enjeux de qualité de vie, de qualité de ville et de qualité de l'air, mais pour qu'il ne reste pas un catalogue de bonnes intentions **nous proposons** de :

- Donner la priorité aux moyens pour une offre spectaculaire de transports en commun et modes doux.
- Faire que les actions destinées à améliorer l'accès des voitures à notre agglomération soient redirigées en majorité vers les TC et modes doux.
- Faire de l'annexe accessibilité un plan d'action avec des objectifs opérationnels.
- Mettre en place les modalités et les moyens financiers d'un accompagnement du changement.
- Concevoir un dispositif de suivi et d'évaluation utilisant des bases sérieuses, mesurables et des critères fiables.
- Mobiliser les communes avec l'intercommunalité.
- Aller au-delà des objectifs "acceptables" pour définir des objectifs ambitieux à la hauteur de la qualité que nous voulons assurer à notre territoire.

Il faut faire de ce PDU un véritable projet politique qui mobilise les habitants et utilisateurs de ce territoire pour spécifier ce que seront les déplacements dans le Grand Annecy en 2030 (une mobilité différente de celle de 2019).
Tel qu'il est, ce PDU ne permettra pas d'atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, ni d'éviter l'embolisation par les véhicules personnels.

C'est un défi pour les élus, qui devront faire preuve de détermination pour prendre les décisions difficiles mais nécessaires, afin que dans dix ans on puisse faire le constat que la ville de demain c'est aujourd'hui.

# L'Espace Citoyen du Grand Annecy

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Grand Annecy
46, avenue des Iles
BP 90 270 • 74 007 Annecy
Tél. 04 80 48 07 32
espacecitoyen@grandannecy.fr

**L'Espace Citoyen c'est quoi ?**

Il s'agit d'**une instance de démocratie participative** constituée de membres bénévoles issus de la société civile et de représentants des institutions et associations du territoire, qui effectue des **missions de consultations et de propositions** sur les orientations majeures des politiques locales. Véritable **outil d'aide à la décision**, l'Espace Citoyen accompagne le **Grand Annecy** dans l'évolution du bassin de vie en formulant des avis citoyens. Dans les différentes thématiques abordées, il s'applique à traiter **des sujets et des enjeux d'avenir concernant directement la population** : la mobilité urbaine, la place des jeunes dans le territoire, le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), etc.

Création graphique : globule verte