



# Avis de l'Espace Citoyen sur le Plan de Mobilité du Grand Anecy

Novembre 2021



# Sommaire

Introduction .....	4
« Orientation 1 : développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous ».	4
L'orientation la plus importante du PDM en nombre d'actions et en volume budgétaire .....	4
« Axe 1 – Renforcer la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses » .....	5
« Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transports publics du Grand Annecy » .....	5
Action 2 – « Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture » .....	5
Action 3 – « Engager la réalisation d'un réseau de tramway et de bus à haut niveau de service de l'agglomération du Grand Annecy ».....	6
Action 4 – « Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses » .....	6
« Action 5 – Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Annecy ».....	6
« Action 6 – Définir et mettre en œuvre la transition énergétique de parc de véhicules de transport publics ».....	7
« Action 7 – Desservir les trois sites de montagnes autrement qu'en voiture (le Semnoz, les Glières, et la Forclaz) autrement qu'en voiture.....	7
« Action 8 – Déployer les navettes lacustres comme transports de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du lac d'Annecy » .....	7
« Axe 2 – Développer le réseau ferroviaire structurant et favoriser l'intermodalité » .....	7
« Action 9 – Mettre en place un « Réseau Express Métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy .....	7
« Action 10 – Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin-de-Bellevue en pôles multimodaux » .....	8
« Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées de l'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire » .....	8
« Action 12 – Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité ».....	8
« Axe 3 – Accompagner le rayonnement du Grand Annecy en améliorant les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux » .....	8
« Action 13 – Engager la réflexion et le travail partenarial avec les territoires voisins et partenaires » .....	8
« Action 14 – Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations ».....	9
« Orientation 2 : Favoriser les modes actifs ».....	9
Un point fort : la sécurité, mais des interrogations sur les moyens budgétaires dédiés à ce report modal, le plus ambitieux du PDM, et donc à traiter en urgence et en priorité.....	9
« Orientation 3 : Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité » .....	10

Un réseau routier sécurisé et innovant à dédier principalement aux transports collectifs et en modes doux. ....	10
« Orientation 4 : Inciter à l'évolution des comportements » .....	10
Des actions concrètes à partager et diffuser sur l'ensemble du territoire.....	11
« Orientation 5 : Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé, et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire ».....	11
Des actions positives et des propositions pertinentes, à consolider sur certains points.....	11
« Orientation 6 : Animer, suivre et évaluer le PDM ensemble » .....	12
Des leviers indispensables à maîtriser dans une organisation complexe.....	12
L'annexe accessibilité.....	13
Une réelle volonté d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite .....	13
Du PDU au PDM.....	13
L'avis de 2019 sur le PDU reste toujours d'actualité.....	13
Regard transversal sur les éléments financiers.....	14
Des efforts financiers à souligner qui n'assurent pas eux seuls l'atteinte des objectifs, sans des décisions fortes et contraignantes sur le report modal .....	14
Conclusion.....	15

## Introduction

La Loi d'orientation des Mobilités a imposé l'obligation de faire évoluer les PDU (plan de déplacements urbains) vers les PDM (Plan de Mobilité).

Ce document obligatoire détermine la politique de mobilité de l'Agglomération pour les 10 ans à venir.

Arrêté par les élus du Grand Annecy le 24 juin 2021, il constitue le volet mobilité non seulement du PCAET (sur lequel l'Espace Citoyen s'est déjà prononcé) mais également du PLUI-HM bio climatique (pour lequel une réflexion est également en cours au sein de l'Espace Citoyen).

L'Agglomération a soumis pour avis ce PDM aux personnes publiques associées et dans le prolongement de cette démarche a également saisi l'Espace Citoyen en date du 25 août 2021 pour une réponse avant le 25 novembre 2021.

Le document à étudier se présente sous la forme de 6 orientations stratégiques décomposées en 15 axes, soit 50 actions, auxquelles s'ajoutent une annexe environnementale et une annexe accessibilité.

**L'Espace Citoyen, déjà très sensibilisé à cette question, s'est mis en ordre de marche, adoptant une démarche spécifique pour formuler un avis dans les délais impartis.**

Ainsi il a été décidé de concentrer l'analyse sur les 50 actions et sur l'annexe accessibilité.

A la suite d'un appel au volontariat lancé au sein de l'Espace Citoyen une trentaine de ses membres ont manifesté leur intérêt pour ce travail et ont analysé les actions, réparties entre eux de façon aléatoire selon une méthode d'arpage.

Les réponses ont été coordonnées par 6 référents, membres du bureau pour la plupart.

**Au final, l'avis prend la forme d'une opinion exprimée sur chacune des 6 orientations et sur l'annexe accessibilité, et porte également sur le volet budgétaire du plan ainsi que sur le lien avec le PDU.**

L'Espace Citoyen tient à préciser que l'avis rendu à partir de cette démarche n'est pas un sondage, encore moins une expertise technique. Il traduit l'expression de citoyens intéressés par la vie de leur territoire et à ce titre confronté aux enjeux actuels et futurs de la mobilité au sein de l'agglomération du Grand Annecy.

Ainsi, si le plan de mobilité 2030 s'avère documenté, pertinent et ambitieux, il entraîne néanmoins des interrogations, des points de vigilance, voire des suggestions. C'est l'objectif de ce document que d'en faire part aux élus de l'agglomération du grand Annecy.

**« Orientation 1 : développer un réseau de transports collectifs attractif et performant pour tous »**

**L'orientation la plus importante du PDM en nombre d'actions et en volume budgétaire**

Elle comprend 14 des 50 actions du plan couvrant 57,6% du budget prévisionnel global, soit 179,7 millions d'euros sur 311 millions au total.

A ce titre, nous avons souhaité en faire une analyse plus détaillée que pour les autres thèmes.

## « Axe 1 – Renforcer la desserte du cœur d'agglomération et les liens entre secteurs denses et moins denses »

### « Action 1 – Augmenter l'offre et le cadencement du réseau de transports publics du Grand Annecy »

Nous pensons que l'augmentation de l'offre et le cadencement du réseau de transport public fait partie des actions contribuant le plus au report modal et à l'alternative à l'utilisation de la voiture, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la préservation de l'environnement.

Il nous paraît important de renforcer la fréquence des lignes au cœur de l'agglomération, notamment la ligne 2 Seynod-Pringy de la Sibra, , en particulier en soirée et les dimanches.

Nous remarquons que des villes de taille équivalente ne bénéficient pas des mêmes régularités de passages. C'est le cas par exemple pour Alby-sur-Chéran, moins bien desservie que Chavanod. Des passages par quarts d'heures et une amplitude de 6h à 23h seraient un objectif vers lequel tendre. De tels aménagements peuvent faire la différence en gain de parts de report modal face à l'autosolisme, évitant les bouchons de circulation et réduisant la pollution atmosphérique.

Enfin, nous soulignons l'importance des mesures d'aménagement physique des routes et de l'espace public favorisant le bus, sans coûts excessifs, à l'instar de la ligne 7 Annecy-Grand Epagny de la Sibra.

### Action 2 – « Développer de nouvelles liaisons TC offrant des conditions concurrentielles à la voiture »

Les corridors réservés aux transports publics nous semblent indispensables, tout particulièrement pour les trajets domicile-travail aux heures de pointe du matin et du soir.

Des liaisons tangentielles entre communes et quartiers contournant le centre-ville s'avèrent opportunes ; elles offrent des liens plus directs et des parcours optimisés (lignes express).

Les technologies en matière de mobilité évoluent rapidement. Aussi, nous préconisons une veille prospective vis-à-vis des futurs modes de déplacements. Cette veille pourrait être partagée avec les habitants.

En outre, une vigilance est de mise sur plusieurs questions dont la cohabitation entre véhicules de transport en commun et deux roues, l'impact financier des travaux de voirie, la répartition sur le territoire et la conception des lieux multimodaux (gares, parkings relais...)

Parmi les pistes à approfondir figurent le transport à la demande et ses diverses perspectives ainsi que le développement d'un covoiturage intelligent.

### Action 3 – « Engager la réalisation d'un réseau de tramway et de bus à haut niveau de service de l'agglomération du Grand Annecy »

:

« Les 6 secteurs identifiés pour un réseau de transports en commun en « mode lourd » nous semblent pertinents pour notre agglomération. A ce stade des études, il nous paraît fondamental de soumettre le projet à une démarche participative permettant aux habitants non seulement de réfléchir à l'infrastructure, son mode, son tracé, mais surtout à l'évolution des modes de vie, de déplacement, d'habiter, ...qui va avec ».

Cette action est indispensable pour doter l'agglomération d'un réseau rapide, sûr, efficace de tramway et/ou bus.

Des extensions ferroviaires vers Groisy ou des communes telles que Rumilly, Hauteville, Albens, à fréquences régulières avec arrêts aux communes pourvues de gares permettraient la constitution d'un réseau Rer Nord-Sud.

Nous souhaitons également que soit étudié un anneau de transport décongestionnant le centre-ville, en particulier pour les trajets domicile-travail en semaine sur des itinéraires tels que Seynod-Pringy, Epagny-Glaisins, ou des trajets depuis le sud de l'agglomération. Par ailleurs, le fait d'étoffer l'offre adaptée de parkings relais en lien avec le réseau de Transports en Commun serait de nature à inciter à laisser les véhicules en périphérie Nous y sommes tout à fait favorables.

### Action 4 – « Déployer une offre de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap et les habitants des secteurs peu denses »

Nous trouvons ce service est positif en ce qu'il peut contribuer au report modal. Il pourrait ne pas se concentrer aux seules heures de pointe pour les secteurs peu denses. Le proposer pour les secteurs ruraux des Bauges et de l'Albanais est intéressant à condition d'être rendu attractif par la flexibilité des horaires et des trajets. Deux questions pourraient être explorées, la première porte sur un mix transport scolaire et transport domicile-travail, la seconde concernerait les salariés d'entreprises où des formules d'horaires fixes, convenues entre partenaires sociaux, permettraient l'organisation de transports collectifs vers certaines zones d'habitation.

### « Action 5 – Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public du Grand Annecy »

Le Pass à points ainsi que l'information en temps réel aux arrêts sont de bonnes idées. En parallèle, nous pensons que la refonte du site de la Sibra, mieux adapté aux smartphones et aux tablettes est nécessaire.

Nous trouvons que les démarches auprès des établissements scolaires et des entreprises qui sont évoquées sont de bons moyens supplémentaires de booster la demande plutôt que de l'attendre.

## « Action 6 – Définir et mettre en œuvre la transition énergétique de parc de véhicules de transport publics »

Le développement progressif de véhicule à faible émission de gaz à effet de serre est appréciable. Nous pensons qu'il ne faut pas se limiter à l'électricité comme seule source d'énergie verte, mais explorer d'autres alternatives telles que le bio-carburant, l'hybridation, l'hydrogène notamment.

Nous nous interrogeons sur le devenir des bus à moteurs thermiques appelés à être remplacés par des motorisations plus écologiques.

## « Action 7 – Desservir les trois sites de montagnes autrement qu'en voiture (le Semnoz, les Glières, et la Forclaz) autrement qu'en voiture.

L'accès aux trois sites touristiques reste problématique malgré l'offre existante de transport collectif. Les besoins sont bien documentés et l'hypothèse d'une offre triptyque reliant les trois sites présente de l'intérêt.

La question du lien entre les parkings relais et les liaisons par cars se pose afin d'éviter l'engorgement du centre-ville et les embouteillages, ou de pouvoir accéder par Annecy-Nord pour rejoindre les Glières. Nous proposons que soient étudiés des cadencements plus fréquents, espacés de quarts d'heures en quarts d'heures plutôt que de demi-heures en demi-heures, avec un stationnement présent quelques minutes avant le départ.

## « Action 8 – Déployer les navettes lacustres comme transports de passagers reliant les communes du Grand Annecy riveraines du lac d'Annecy »

Cette action permet de désencombrer les rives du lac d'une partie de la circulation automobile. Renforcée en période estivale, elle pourrait être complétée d'une offre multimodale à tarif groupé.

Il s'agit d'une solution séduisante ; il conviendrait d'étendre les rotations entre communes riveraines aux fins de soirées pour les retours aux domiciles des riverains fréquentant les restaurants.

## « Axe 2 – Développer le réseau ferroviaire structurant et favoriser l'intermodalité »

### « Action 9 – Mettre en place un « Réseau Express Métropolitain » cadencé entre Rumilly et Groisy

L'amélioration de la circulation ferroviaire entre Rumilly et Annecy s'intègre au projet de Réseau Express Métropolitain adossé à la ligne reliant Annecy à Aix-les-Bains et appelée à être modernisée.

Ceci va dans le sens d'un meilleur report modal sur de courtes distances mais aussi vers des destinations plus éloignées telles que Valence ou Genève.

Toutefois, la préférence accordée au train serait favorisée par des tarifs attractifs, voire alignés sur ceux des bus, ainsi que par la possibilité de pouvoir embarquer son vélo pour parcourir le ou les premiers kilomètres avant l'accès aux trains ou à l'arrivée à destination.

« Action 10 – Aménager les gares de Pringy, Groisy et Saint-Martin-de-Bellevue en pôles multimodaux »

Ce projet d'utiliser ou de réutiliser des infrastructures existantes présente une belle opportunité.

Nous nous interrogeons sur la possibilité de tirer parti des infrastructures ferroviaires reliant la gare d'Annecy à la zone de Vovray :

Ne faudrait-il pas étudier un point d'entrée entre le secteur de Seynod à forte densité de population, ou plus au sud de ce secteur ?

A contrario, faut-il explorer un tout nouvel usage pour les surfaces artificialisées correspondant à cette ancienne ligne dans la recherche de solutions de décarbonation de l'agglomération ?

Enfin, nous suggérons également une réflexion à mener sur l'ouverture éventuelle à la concurrence de la Sncf susceptible de permettre de faire rouler entre Pringy et la gare d'Annecy des navettes toutes les quinze minutes.

« Action 11 – Créer des interfaces multimodales aux entrées de l'agglomération et aux nœuds stratégiques du territoire »

L'action vise à mailler le territoire d'un réseau structuré d'interfaces constitué des dessertes de transport collectif, de parkings relais ou de covoiturage, de solutions de stationnement, d'emplacements réservés, de bornes de recharge, de présignalisations amont, de cartes interactives. Elle recueille notre assentiment.

« Action 12 – Développer les services permettant l'accès à toute l'offre de mobilité »

Nous trouvons que les services proposés tels, l'harmonisation de l'offre de mobilité, les abonnements multimodaux (gammes tarifaires, billetterie régionale OUrA, offre Mobil'été) ou encore les solutions de simplification des parcours encouragent à prendre les transports en communs. Nous y sommes donc tout à fait favorables

« Axe 3 – Accompagner le rayonnement du Grand Annecy en améliorant les liaisons avec les réseaux régionaux, nationaux et internationaux »

« Action 13 – Engager la réflexion et le travail partenarial avec les territoires voisins et partenaires »

Il s'agit de simplifier les flux d'échanges entre le Grand Annecy et des territoires proches tels que Rumilly, Fier et Usses, Thônes ou la Vallée de l'Arve, ainsi qu'avec Chambéry dans le cadre d'un pôle métropolitain.

Le dialogue entre partenaires (entreprises, institutions, ...), édiles locaux, et habitants entrepris dans l'esprit et la forme d'une démarche de participation citoyenne, constitue une étape incontournable.

Entre les acteurs politiques annéciens autant que chambériens, la recherche de cohésion et de cohérence doit l'emporter sur la préservation des champs politiques respectifs.

#### « Action 14 – Favoriser la mise en place de liaisons performantes vers les grandes agglomérations »

Le projet revient à créer des conditions favorables d'échanges entre l'agglomération d'Annecy et des destinations régionales, nationales ou internationales., pour les clientèles touristiques comme pour les clientèles d'affaires.

Cette action est à considérer avec circonspection pour ce qui concerne le volet tourisme. Le tourisme est déjà très développé et le site d'Annecy bénéficie d'une notoriété acquise en France comme à l'étranger. Le risque existe d'une saturation telle que celle qu'affrontent avec beaucoup de difficultés des sites touristiques remarquables souffrant de sur fréquentation à l'instar de Venise, Barcelone, Amsterdam. Si des retombées économiques peuvent découler d'un accroissement du tourisme, ne peuvent être ignorés les impacts négatifs pour les résidents locaux sur le coût de l'immobilier, le coût de la vie, le développement anarchique des locations saisonnières, l'accès massif aux quartiers historiques, aux plages, aux sites environnants, ni les diverses autres nuisances induites par des effets de surpopulation.

#### « Orientation 2 : Favoriser les modes actifs »

Avis sur les actions 15 à 25

#### **Un point fort : la sécurité, mais des interrogations sur les moyens budgétaires dédiés à ce report modal, le plus ambitieux du PDM, et donc à traiter en urgence et en priorité**

Favoriser les modes actifs dans l'espace public en remplacement de la voiture individuelle consacre à bon escient la place importante à réserver aux différentes infrastructures liées au cycle. A cet égard, la notion de sécurité est à mettre en avant.

Sécurité du réseau tout d'abord, nous craignons que si les sommes budgétées s'avèrent insuffisantes (50 M € pour 260 Km), il faille alors poursuivre, pour une grande partie du réseau, une matérialisation à la peinture blanche de bandes réservées, plus ou moins interrompues et absolument non sécurisées. A cet égard, l'objectif de permettre un copartage vélo – engin de déplacement personnel (EDP) ne nous semble pas rassurant. Dans cette hypothèse, l'utilisation des trottoirs par les vélos risque de se poursuivre et, en conséquence, cette action sera incompatible avec l'aménagement d'un espace public et la sécurité des piétons.

Nous trouvons la désécuriser les zones cyclables autour des établissements scolaires particulièrement pertinente et vous encourageons vivement à la réaliser de manière prioritaire.

Enfin, la sécurité des places de stationnement vélos est également à mettre en valeur. Cette action est importante pour éviter le renoncement à l'usage du vélo par crainte de se le faire voler. (Vélo classiques et VAE très onéreux). Cela garantirait également la possibilité de garer son vélo de manière sûre lorsqu'il n'y a pas, ou insuffisamment, de place dans les garages à vélo des logements. Nous regrettons que les points de recharge en électricité pour les VAE individuel ou en libre-service ne soient pas étudiés, cela pourrait être ajouté dans ce plan d'action.

### « Orientation 3 : Engager une gestion innovante du réseau routier pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité »

Avis sur les actions 26 à 32

#### **Un réseau routier sécurisé et innovant à dédier principalement aux transports collectifs et en modes doux.**

Si l'objectif de cette orientation recueille aisément l'adhésion, les opinions exprimées font apparaître un fort doute sur l'atteinte de l'objectif de report modal alternatif à la voiture.

Notamment les actions 31 et 32 ne paraissent pas cohérentes avec les objectifs généraux du plan d'action. Faut-il en effet favoriser l'accès des véhicules individuels au cœur de l'agglomération ? Pour nous, cette logique longtemps prônée doit être remise en cause car elle ne correspond plus à la réalité du fonctionnement du territoire qui a plusieurs cœurs (zones d'emplois et d'activités économiques, centres urbains denses)

Pour les citoyens interrogés, cet axe « sécuriser et moderniser le réseau routier » doit passer en priorité par le transfert de l'usage de certaines voiries, de la voiture individuelle vers le transport en commun et modes doux.

Dans cette approche, mettre délibérément l'accent sur les transports en commun implique d'instaurer, enfin, une voie dédiée spécifiquement aux transports collectifs sur l'axe Annecy-Genève.

De même il apparaît nécessaire de disposer de transports en commun performants, irriguant au-delà de la zone urbaine les territoires ruraux (pays d'Alby, de Fillière...), voire au-delà des limites de l'agglomération (La Balme de Sillingy).

Parce qu'il n'y a pas de temps à perdre, il est recommandé également d'instaurer une ZFE plus large géographiquement et pas seulement lors des pics de pollution.

### « Orientation 4 : Inciter à l'évolution des comportements »

Avis sur les actions 33 à 41

## Des actions concrètes à partager et diffuser sur l'ensemble du territoire

Les actions présentées sont à mettre en complément et en renforcement de l'offre de transports en commun. On se référera utilement à la contribution de l'Espace Citoyen d'octobre 2019 sur l'accompagnement des changements de comportements en matière de mobilité

Le covoiturage dynamique et l'auto partage sont à développer également en zone rurale en complément d'une offre en transports en commun car ni le bus, ni le tramway, ne pourront irriguer les 34 communes du Grand Annecy d'une manière efficace.

La réduction des déplacements est un axe majeur et l'appliquer au personnel du Grand Annecy serait un message exemplaire, auprès non seulement des habitants du territoire mais également des entreprises.

En effet il convient de capitaliser sur les plans de déplacement de celles-ci, afin d'en amplifier les effets positifs. De manière plus générale, la recherche de partenariats avec le secteur privé est une voie à explorer.

Dans ce contexte, les tiers lieux sont à développer notamment dans les communes périurbaines afin de limiter les déplacements en direction du centre-ville.

Pour progresser constamment et rapidement dans toutes ces actions, libre cours doit être donné à l'innovation, l'expérimentation et la veille technologique.

Cette orientation du PDM est celle qui doit permettre d'être au plus près des spécificités de notre territoire et pour cela, elle doit être construite avec les habitants.

Selon nous, un des principaux facteurs de sa réussite est la cohérence des actions qui seront menées et leur adaptation aux caractéristiques du territoire.

C'est aussi un axe en lien étroit avec les objectifs du PCAET.

### « Orientation 5 : Redéfinir et aménager un espace public apaisé, de qualité et végétalisé, et garantir la cohérence entre mobilité et politique d'aménagement du territoire »

Avis sur les actions 42 à 48

## Des actions positives et des propositions pertinentes, à consolider sur certains points

Dans l'ensemble, les actions proposées dans cette orientation font l'objet d'un avis très positif des membres contributeurs.

Néanmoins subsistent quelques questions, notamment en relation avec le PLUIHMB.

Concernant la création d'espaces réservés pour anticiper la desserte en mobilité alternative, un guide des recommandations sera remis aux communes et aménageurs mais la multiplication des intervenants et des règles amène à se demander qui sera le décideur in fine.

Dans le cadre du PLUIHMB, les emprises au sol pourront-elles être imposées aux propriétaires privés ?

Il est recommandé que les surfaces à végétaliser et à désimperméabiliser fassent partie des indicateurs de suivi pour chaque commune.

Un point de vigilance est ressorti : la place des citoyens. A associer dès le début des projets bien sûr, mais également dans l'approche innovante de développement de l'urbanisme tactique. A l'analyse deux mots clés sont ressortis : expérimenter et retour d'expérience avant mise en place.

Le stationnement et sa gestion donnent lieu à une série d'actions formant un ensemble complet, mais nous avons quelques inquiétudes sur l'efficacité. Plutôt qu'une politique tarifaire potentiellement élitiste, ne vaudrait-il pas mieux fixer un certain nombre de critères contraignants s'inspirant de l'approche Crit'Air ?

Comment garantir la cohérence d'ensemble de ce plan au niveau de chaque commune est également un sujet d'interrogation

Enfin laisser venir les touristes jusqu'à l'hyper centre réduira l'efficacité du plan. Pourquoi ne pas dire aux touristes de se garer dans les Parking Relais en périphérie et visiter l'hyper centre et le lac en TC, à pied ou en Vélo'necy ? Cela irait dans le sens de volonté d'apaiser l'hyper centre. (Sans parler de l'impossibilité de dire d'une voiture si elle contient des touristes ou pas, d'où des « fraudes »).

## « Orientation 6 : Animer, suivre et évaluer le PDM ensemble »

Avis sur les actions 49 et 50

### Des leviers indispensables à maîtriser dans une organisation complexe

La volonté de mettre en place une gouvernance dédiée à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du plan de mobilité contribue fondamentalement à une bonne conduite du projet et l'Espace Citoyen apprécie particulièrement d'y être associé.

Dans cette organisation si la composition du comité des partenaires et son rôle consultatif n'appellent pas de questions particulières, il n'en est pas de même pour l'observatoire de la mobilité, instance pivot pour le suivi et la révision du plan.

En effet la multiplicité et l'hétérogénéité des acteurs, dont le choix n'est pas contesté, risque d'engendrer une complexité préjudiciable, sauf règles claires et partagées de fonctionnement.

Par ailleurs, pour réaliser la compatibilité carbone des mobilités du Grand Annecy, il conviendra de transformer en actions concrètes les intentions affichées, pour lesquelles il est difficile en l'état d'émettre un avis.

Il est mentionné l'ambition de postuler au concours Capitale Verte Européenne organisé par l'Union Européenne.

Ne mentionner cette ambition que pour la compatibilité carbone alors que ce concours couvre tous les aspects de la vie urbaine peut sembler réducteur.

Pourquoi ne pas l'utiliser comme l'ambition/la vision du Grand Annecy pour tous les projets structurants (PDM, PCAET, PLUi HMB) ?

## L'annexe accessibilité

### Une réelle volonté d'améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Selon les personnes en situation de handicap, il faut moderniser l'accessibilité en priorité par le transfert de l'usage des voiries vers les transports en commun et à modes doux.

A cet effet sont émises quelques propositions prioritaires en matière de transports collectifs :

- Augmenter le nombre d'Handibus et adapter régulièrement la formation des chauffeurs, notamment sur l'accueil des publics rencontrant des difficultés (non seulement les PMR mais aussi les personnes âgées...etc.),
- Porter une attention particulière sur le confort des futurs véhicules (BHNS/Tram), avec un apport supplémentaire de places pour les personnes en fauteuil roulant.
- Rendre les gares aisément accessibles aux PMR, ainsi qu'aux personnes âgées.
- Quant aux déplacements en mode doux, les personnes en fauteuils roulants ont le sentiment d'être délaissées au profit d'autres usagers et demandent des mesures favorisant leur sécurité. (Par exemple veiller à la qualité du revêtement des espaces utilisés par les fauteuils roulants et leur accessibilité aux pistes cyclables -notamment par le recours à des pictogrammes dédiés).
- De manière plus générale, pour suivre la mise en œuvre des actions de l'annexe accessibilité il est préconisé de renforcer et d'améliorer la coordination entre la CCA (commission communale d'accessibilité) d'Annecy et la CIAPH (commission intercommunale d'accessibilité des personnes handicapées) du Grand Annecy.

## Du PDU au PDM

### L'avis de 2019 sur le PDU reste toujours d'actualité.

En 2019 l'Espace Citoyen a émis un avis sur le PDU, et à ce titre exprimé 9 propositions :

- 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.

Ces suggestions restent d'actualité, rapportées au PDM qui les évoque, voire apporte des éléments de réponse. Pour l'Espace Citoyen, elles représentent les conditions de réussite du projet et appellent un puissant volontarisme des élus, débouchant rapidement sur des résultats concrets et visibles.

## Regard transversal sur les éléments financiers

### Des efforts financiers à souligner qui n'assurent pas eux seuls l'atteinte des objectifs, sans des décisions fortes et contraignantes sur le report modal

Les objectifs de répartition des déplacements par mode du PDM en 2030 sont fixés ci-après, au regard des parts modales actuelles mesurées par l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en 2017, soit :

- Une augmentation significative de 8 points de la part modale de la pratique du vélo pour atteindre 10% des déplacements à vélo à l'horizon 2030.
- Une augmentation de 3,5 points la part modale des transports en commun (TC), pour qu'elle représente 10% du total des déplacements
- Une augmentation de 1,5 points de la part modale les déplacements effectués à pied, pour qu'elle représente 26% du total des déplacements.
- Une diminution de 12 points de la part modale des déplacements en véhicules individuels pour ne plus représenter que 53% du total des déplacements

L'ensemble de cette stratégie se traduit par une estimation budgétaire pour le PDM à l'horizon 2030 chiffrée à hauteur d'un milliard d'euros si on inclut le 311 M € de cette version du PDM aux 678 M € de budget annexe en discussion pour le TCSPi.

Le budget du PDM aura donc été multiplié par 3, du PDU au PDM, voire par 10 avec l'avènement du TCSPi.

Le plus gros impact de report modal sont les déplacements en vélo (augmentation de 700% du budget de 11 M € à 78 M €) pour passer de 2% à 10% de part modale.

Le plus gros budget est dédié réseau de TC qui passe de 34,4 M€ à 180 M€ (voir 857 M€ si on inclut le TCSPi) soit une augmentation de 523% (voir 2500%) pour passer de 6,5% à 10% de part modale.

Le budget du **réseau routier** est en déclin de 10%, il passe de 56 M € à 50,5 M €

Le reste du budget (évolution des comportements et aménagement de l'espace public incluant les déplacements à pied,) est négligeable par rapport à ces grandes masses.

En conclusion, il apparaît que dans ces conditions, il faut 10 ans et un budget de 857 M € pour gagner 3,5 points de report modal sur le TCSPi.

Durant la même période si le dynamisme démographique se poursuit, 2000 habitants supplémentaires nets par an, vont venir augmenter les flux de circulation. Autrement dit, sans décisions fortes et contraignantes, la situation en 2030 pourrait ressembler à celle de 2017.

Comment gérer ce risque ? La réponse est difficile mais elle passe forcément par des mesures débouchant sur une amplification accrue du report modal. (voir à ce sujet *l'avis de l'espace citoyen « accompagner les changements de comportements vers les transports collectifs et les modes doux »-octobre 2019*)

## Conclusion

Quelles que soient les décisions prises in fine par les élus du conseil d'agglomération du Grand Annecy, l'Espace Citoyen appelle à une vigilance constante sur la cohérence entre les différents plans (PDM, PCAET, PLUIHMB ...etc.), sur le suivi précis et régulier des actions prévues et budgétées, et sur l'existence d'un dialogue dynamique avec les habitants du territoire.