

« ***Il y a plus de noblesse à renoncer à une folie que de persévérer dans l'erreur.*** »

Sortons de cette hypocrisie qui consiste à mettre en œuvre le **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et lancer, en même temps, des projets routiers qui vont à l'encontre des buts de ce plan.** Le plan climat air énergie territorial (PCAET) défini à l'article L. 222-26 du code de l'environnement, document-cadre de la politique énergétique et climatique de la collectivité est un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire.

Si le lac d'Annecy est (pour combien de temps encore) un des plus pur d'Europe, c'est en grande partie grâce aux efforts réalisés depuis 1957 (fondation du Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy) pour restaurer la qualité de ses eaux à l'initiative d'annéciens "visionnaires", avec à leur tête le **Docteur Paul Servettaz** et le **Sénateur-Maire Charles Bosson**, efforts poursuivis par l'ancien **Député-Maire Bernard Bosson**. Ne détruisons pas ce qu'ils ont mis si longtemps à construire et soyons fiers de préserver leur œuvre.

Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur le bien-fondé d'un nouveau tunnel sous le Semnoz. En attendant posons-nous deux questions : **Le trafic sera-t-il diminué en amont du tunnel (Duingt - St-Jorioz) ? La capacité de la RD 1508 sera-t-elle augmentée ?** Si nous pouvons répondre **NON** à ces deux questions, alors la nécessité d'un nouveau tunnel ne se posera plus et nous aurons économisé des centaines de millions d'euros d'argent public.

NB : Si les effets du tunnel peuvent paraître positifs pour **SEVRIER Nord** (*Pour les commerçants le chiffre d'affaire sera en berne*) ils seront d'autant plus catastrophiques **en amont du tunnel** notamment pour les automobilistes coincés dans d'interminables bouchons entre **DUINGT et SAINT-JORIOZ**.

Le (nouveau) tunnel sous le Semnoz est une folie.

Une folie dans tous les sens du terme, destructeur de l'environnement inefficace et obsolète qui finira par coûter **plus de 400 millions d'euros** au contribuable. Est-ce bien raisonnable en cette période de disette financière pour ensuite crier famine auprès de l'état pour obtenir une dotation de fonctionnement supplémentaire ?

Laisser croire aux automobilistes coincés dans les embouteillages bi quotidiens de la RD1508 que le tunnel sous le Semnoz serait la **seule solution est un mensonge éhonté**. En effet, particulièrement en saison de ski, le touristes suisse, allemand ou italien sera automatiquement rediriger vers **Albertville via le tunnel sous le Semnoz**, ce qui engendrera un supplément de circulation de 15 000 véhicules par jour, c'est **l'effet GPS**. Preuve pas l'exemple : Trop de bouchons sous le tunnel de Fourvière ? La faute aux GPS ! Si les automobilistes sont victimes des encombrements sur l'A6 au niveau du tunnel sous Fourvière, c'est à cause des GPS. Selon le Progrès, cet axe qui passe par le centre-ville de Lyon, est systématiquement indiqué par les appareils des automobilistes. Il s'agit en effet du trajet le court en termes de kilomètre.

L'incendie du tunnel du Mont Blanc et les conséquences d'un tunnel monotube.

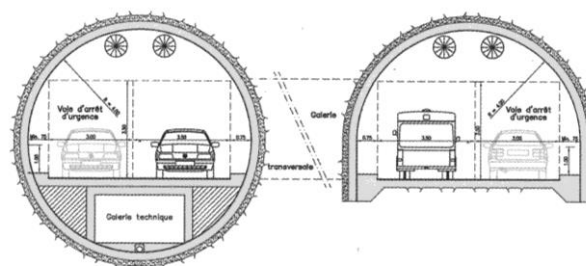


Depuis l'incendie du tunnel du Mont Blanc du 24 au 26 mars 1999 (tunnel monotube) qui causé **la mort de trente-neuf personnes** dont trente-sept par asphyxie, les corpus réglementaires français et européen, concernant la sécurité des tunnels, ont profondément évolué. Les textes réglementaires pour la construction et l'exploitation ont subi des modifications par étapes successives. Notamment la **Directive 2004/54/CE du**

Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité

minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167, 30.4.2004, p. 39-91) qui vise à garantir **que tous les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres**, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet, et faisant partie du réseau routier transeuropéen, satisfont aux nouvelles exigences de sécurité harmonisées. En particulier l'Art. 2.1.2 : « En tout état de cause, lorsque, pour des tunnels en projet, les prévisions à 15 ans montrent que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation, **un tunnel bitube à circulation unidirectionnelle est mis en place** pour la date à laquelle ce chiffre sera dépassé. »

Profil à 2 x 1 voie pour gabarits de hauteur max. 3.50 m.



solution bitube

Le 3 novembre 2017, l'incendie du tunnel du Mont Sion sur l'A41, n'a pas fait de victime, c'est un tunnel bitube de 3,1 km conforme à la norme européenne.

QUE FAIT-ON MAINTENANT ?

Le 20 juin 2014 le Conseil Municipal de **Sevrier a voté à l'unanimité** une motion concernant les problèmes de circulation et **les solutions alternatives susceptibles d'alléger la circulation sur la RD 1508. Le 8 décembre 2014 soit 6 mois après, le Conseil Général a répondu défavorablement aux différentes propositions contenues dans la motion.** L'avis du conseil municipal de Sevrier n'a donc aucune valeur ? Et pourtant la commune de Sevrier est directement concernée par les projets du Conseil départemental.

La seule question qui vaille pour l'instant est ; **QUE FAIT-ON MAINTENANT ?** pour améliorer la situation des usagers de la rive ouest du lac d'Annecy. Devons-nous attendre les bras ballants une décennie de plus avant de mettre en œuvre, même à titre expérimental, **des solutions alternatives respectueuses de l'environnement**, sans investissement lourd ? Une **route à grande circulation, la RD 1508**, coincée entre lac et montagne susceptible d'accueillir plus de **13 723 * véhicules en même temps au même endroit** c'est tout simplement une impossibilité technique. Aller à Annecy, le matin ou en revenir le soir en voiture ou avec les rares transports en commun est une véritable galère.

* **26 908 habitants** (15 048 habitants de la Communauté de communes des Sources du Lac d'Annecy et 11 860 habitants de l'ex Communauté de communes de la Rive Gauche du Lac d'Annecy) ce qui fait avec un coefficient **0,51 véhicule par habitant** (au-dessus de la moyenne nationale), $26\,908 \times 0,51 = \mathbf{13\,723}$ véhicules.

Or, il y a d'autres solutions (parmi celles proposées par le Conseil Municipal de Sevrier le 20 juin 2014) qui devraient faire l'unanimité et démontrer **une véritable volonté politique et**

administrative de faire le bien public. Et enfin de donner à nos enfants et petits-enfants la possibilité de continuer à respirer un air non pollué au bord d'un lac toujours aussi pur.

Ces trois mesures ont prouvé leur efficacité et sont réalisables immédiatement et à peu de frais :

1. Interdiction de circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes entre 7 h et 9 h et entre 17 h et 19 h. (Code de la route Article R411-18 « **Le préfet peut interdire** temporairement la circulation d'une ou plusieurs catégories de véhicules sur certaines portions du réseau routier. **Des arrêtés du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports peuvent interdire** la circulation d'une ou plusieurs catégories de véhicules durant certaines périodes, certains jours ou certaines heures sur tout ou partie du réseau routier... »

2. Basculement du trafic de transit à destination d'ALBERTVILLE sur les autoroutes A40, A410, A41, A43 et A430 par la mise en place d'une signalisation appropriée aux frontières et sur les grands axes de circulation du département. Des mesures similaires ont démontré leur efficacité lors des **jeux olympiques d'Albertville de 1992.**

3. Étalement du trafic de pointe sur une plus grande plage horaire par harmonisation sur la base du volontariat des horaires des grandes entreprises et administration. Un décalage de quelques minutes en période de pointe évite la formation de bouchons et augmente la fluidité. Il s'agit d'harmoniser les horaires d'ouverture et de fermetures des grandes entreprises et des administrations du bassin annécien. L'étalement du trafic de pointe, **c'est des milliers d'heures de travail récupérées, des milliers de litres de carburant économisés** et donc moins de pollution dans un milieu aussi sensible que le lac d'Annecy. NB : **Une initiative similaire a été mise en œuvre avec succès par la SNCF.**



Si ces trois mesures sont mises en œuvre, une grande partie des difficultés de circulation seront résolues. Les écailles nous tomberont des yeux et nous verrons, si nous avons encore besoin d'un tunnel supplémentaire.

Et enfin si cela ne suffit pas il faudra bien un jour

limiter voire interdire la circulation de tous véhicules polluants, la mise en place de la **vignette CRIT'Air** est un premier pas. C'est pourquoi il est indispensable de proposer un système de transport propre à satisfaire la plupart des automobilistes.



Il s'agira d'une véritable opération de séduction qui mettra en avant **la régularité, la rapidité, le cadencement élevé, l'amplitude horaire importante, le confort et les tarifs attractifs.** Un système de transport **automatique modulaire, performant, économique et non polluant.** Indépendant des voies existantes, il pourra desservir l'ensemble de la population.

Un système qui s'intègre au paysage du lac d'Annecy. Pratiquement sans emprise au sol, qui demande peu de travaux, donc pas de manque à gagner pendant les travaux pour les commerçants. C'est à ce prix que le pari peut être gagné, il faut l'envisager sérieusement.

Inciter les automobilistes à laisser leur véhicule sur les Parking Relais et utiliser les transports en commun, développer le covoiturage sur l'ensemble des rives du lac d'Annecy et du pays de Faverges, sont les étapes nécessaires et préalables pour fluidifier la circulation sur la RD1508.

La solution est électrique et ferroviaire

La solution est électrique et ferroviaire toute autre solution est contraire à l'intérêt général de lutte contre la pollution. Proposer un **pseudo BHNS** (Bus à Haut Niveau de Service) d'un autre siècle, **diesel** coincé dans la circulation actuelle est non seulement **un abus de langage mais une véritable tromperie** qui n'est pas de nature à inciter l'automobiliste à abandonner sa chère voiture tellement confortable, même si elle pollue un maximum à rouler au pas.

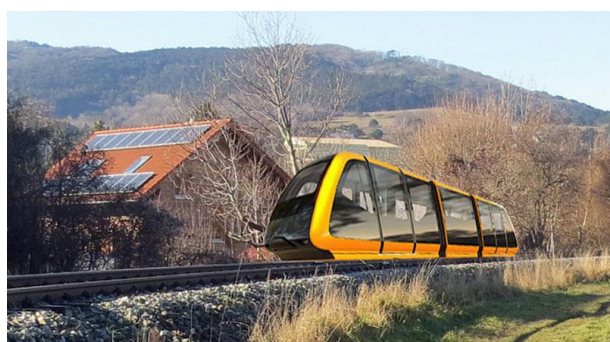
Utopie ?



Lundi 24 octobre 2022, il est 8 h 20, j'ai rendez-vous au Parc des Glaisins à 9 h, il est temps de me mettre en route.

Aujourd'hui je me déplace autrement, sans la voiture. Il fait beau, je me rends à vélo au **parking de covoiturage du Port de Sevrier**, j'introduis mon ticket dans la borne, après quelques minutes

d'attente, une cabine, sans conducteur arrive pratiquement sans bruit. Je prends le tramway du futur, une sorte de tram individuel, les cabines aux formes rondes capables d'accueillir jusqu'à huit passagers, ou quatre passagers avec vélos et poussettes, foncent à près de 50 km/h sur des rails d'acier, à plusieurs mètres au-dessus du sol, il n'y a pratiquement pas d'emprise au sol.



Alternative aux transports urbains classiques, ce système silencieux et propre, s'intègre parfaitement dans le paysage du lac d'Annecy, il lui donne une image de modernité.

En quelque sorte la synthèse du transport individuel et collectif. Juste le temps d'admirer le paysage exceptionnel du lac d'Annecy de passer le **tunnel de la Puya*** et après 10 mn je suis au

pôle multimodal de la gare d'Annecy. Je prends la navette pour le parc des Glaisins, je suis sur place à 8 h 50. Le temps de reprendre mon vélo et me voilà frais et dispo à mon rendez-vous sans problème de stationnement. C'était vraiment rapide et agréable. Et en plus **ce système de transport coute moins de 10% du prix d'un nouveau tunnel sous le Semnoz !**

Mais voilà çà n'était qu'un rêve, qui sait, peut-être plus proche de la réalité ...

Le tunnel de la Puya



Tête de tunnel au nord de Sevrier Beau-Rivage



Tête de tunnel faubourg des Balmettes à Annecy

* Le tunnel de la Puya, long de 1,6 km, se trouve sur le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer Annecy - Ugine - Albertville (45,300 km), Mise en service par le PLM le 3 juin 1901. Fermeture au service voyageurs le 5 mai 1938 et celui des marchandises en 1966. Le tunnel ferroviaire de la Puya relie le Nord de Sevrier Beauvillage au faubourg des Balmettes à Annecy, il est en bon état et peut être remis en service à peu de frais.

« Les utopistes d'aujourd'hui ne sont-ils pas les bienfaiteurs de l'humanité de demain ? ».



n°26 - Annecy, le tramway rue Vaugelas.

© BOOK-MAKER éditions - coll. privé.

Nos anciens ont su, malgré la crise ou justement à cause d'elle, investir pour l'avenir, construire des lignes de chemins de fer et de tramways. Il va falloir maintenant faire preuve, sans à priori, de volonté, d'audace et d'imagination.

Que demander de plus ? D'y réfléchir avant de se lancer dans des solutions coûteuses et déjà obsolètes.

Un tram à Annecy ce n'est pas nouveau ! Ci-contre le tramway (à vapeur) rue Vaugelas à Annecy vers 1898.

Claude Mauriange, Conseiller Municipal de Sevrier le 24 octobre 2017

Les suggestions sont les bienvenues : mauriange.claude@orange.fr