

Projet de Liaison Ouest du Lac d'Annecy - CONCERTATION PUBLIQUE

ETUDE DE TRAFIC : MODELISATION STATISTIQUE

PREMIERES REMARQUES et 8 QUESTIONS aux organisateurs de la CONCERTATION

Remarque : Sur le document **ETUDE DE TRAFIC : MODELISATION STATISTIQUE**, pour la clarté du débat il aurait fallu utiliser les mêmes unités de mesure, de préférence en véh/j (**véhicules/jour**) plutôt qu'en véh/h (**véhicules/heure**)

Page 87 : « Lorsque le débit atteindrait 1000 véh/h/sens dans le tunnel, une barrière s'enclencherait afin d'en limiter l'accès eu égard à la réglementation en vigueur pour les tunnels urbains bidirectionnels. »

« En 2030, la capacité du tunnel serait dépassée pendant 137 jours ... »

« En résumé, l'occurrence de fermeture du tunnel serait faible en 2023 et élevée en 2030 avec environ *une* fermeture tous les trois jours. »

- **Est-ce à comprendre que dès son percement ce tunnel sera sous-dimensionné et ne sera pas en mesure d'absorber le trafic prévu ?**
- **Dépenser plusieurs CENTAINES de MILLIONS d'euros pour un tel résultat, n'est pas une énorme gabegie de l'argent public ?**
- **Est-ce à dire que l'on va délibérément contourner la législation en matière de sécurité ?**

En effet fermer le tunnel lorsque le débit atteindra 1000 véh/h/sens c'est un moyen de contourner la législation et **c'est ainsi reconnaître que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation dès la mise en service du tunnel.**

- **Ce projet ne serait donc pas conforme à la réglementation en vigueur ?**

Ce projet mettra gravement en cause la sécurité des usagers. **Qui osera porter la responsabilité et prendre le risque d'un accident, d'un incendie, voire d'une catastrophe similaire à celle du tunnel du Mont Blanc du 24 au 26 mars 1999** (tunnel monotube) qui a causé la mort de trente-neuf personnes dont trente-sept par asphyxie.

Après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc en 1999, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels routiers a été modifiée par étapes successives. Depuis 2005, les procédures applicables à tous les tunnels de plus de 300 m de longueur sont basées sur un dossier de sécurité et une autorisation de mise en service renouvelable tous les six ans, délivrée par le préfet qui détient un pouvoir de police spécial. Il est assisté en cela par la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers (Cnesor) et la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA). Les textes législatifs et réglementaires sont codifiés dans le chapitre VIII du titre Ier du Code de la voirie routière, intitulé « Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ».

Page 92 de l'ETUDE DE TRAFIC : MODELISATION STATISTIQUE et page 17 de la CONCERTATION PUBLIQUE :

Trafic journalier en situation de projet 2030

Il est indiqué **24 400 véhicules/jour à l'entrée SUD de Sevrier**, 19 000 dans le tunnel sous le Semnoz et 16 500 en direction de la Puya, soit $19\,000 + 16\,500 = 35\,500$ véhicules/jour en direction d'Annecy.

- **Ce qui reviendrait à dire que 11 100 véhicules/jour sont générés par Sevrier NORD (35 500 – 24 400) ?**
- **Comment sont calculés ces trafics et sur quelle base ?**

Un grand absent dans cette étude « l'effet GPS »

Il est facile de comprendre, particulièrement en saison de ski, que les touristes suisses, allemands ou italiens seront, à partir de l'A41, **automatiquement guidés vers Albertville via le tunnel sous le Semnoz**, ce qui engendrera un supplément de circulation de **plusieurs milliers 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.

➤ **Pourquoi avoir abandonné le tunnel de la Puya ?**

Le tunnel de la Puya, long de 1,6 km, se trouve sur le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer Anancy - 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 Beaurivage au faubourg des Balmette à Anancy, il est en bon état et peut être remis en service à peu de frais.

Dans son **communiqué de presse du 27 janvier 2014**, **Monsieur Christian Monteil**, Président du Conseil Général, avait prévu la remise en service de l'**ancien tunnel ferroviaire de la Puya** pour un transport en commun performant : « *Il s'agira pour le BHNS, de garantir **une desserte en site propre** sur la partie la plus pénalisante et la plus urbaine entre Anancy et Saint-Jorioz voire Duingt, puis Faverges à un horizon plus lointain et, **en réutilisant l'ancien tunnel ferroviaire sous le Semnoz**, ce qui permettra de garantir un temps de parcours rapide et stable et aussi d'augmenter les fréquences de l'offre actuelle.* »

Malheureusement cette heureuse initiative a fait long feu, en effet vouloir faire passer un bus dans un tunnel ferroviaire n'est pas la meilleure façon de faire et ... et il semblerait que c'était surtout une question de subvention.

Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) devrait utiliser sur rails l'**ancien tunnel ferroviaire** pour contourner la Puya et **arriver, sur la trace de l'ancienne voie de chemin de fer (toujours présente), au pôle d'échanges multimodal de la gare d'Anancy.**

NB : Transformer un tunnel ferroviaire en tunnel routier n'est pas la question !

➤ **Ce projet est-il conforme à l'Art. 11 du Protocole Transport de la Convention Alpine ?** (Dont la France est signataire).

Art. 11 du Protocole Transport de la Convention Alpine - Transports routiers

2. Des projets routiers à grand débit pour le trafic intra-alpin peuvent être réalisés, si :

b) Les besoins en matière de transports ne peuvent être satisfaits, ni par une meilleure utilisation des capacités routières et ferroviaires existantes, ni par l'extension ou la construction d'infrastructures ferroviaires ou fluviomaritimes, ni par l'amélioration d'un transport combiné, ni par d'autres mesures relatives à l'organisation des transports ;

NB : Le projet de construction du tunnel urbain de la ville d'Anancy, se trouve dans le champ d'application de la Convention Alpine. Pour déterminer si ce projet est concerné par l'Art. 11 du protocole transport de la Convention Alpine il convient de savoir que la RD 1508 est une route à grande circulation.

A Suivre ...

Claude Mauriange, Conseiller Municipal de Sevrier le 29 octobre 2018