



OL- 12/02/2021

Veyrier-du Lac 2021 : une politique de mobilité globale et un plan de circulation « toutes saisons » apaisé pour les habitants

RÉSUMÉ OPÉRATIONNEL

« **Plus jamais ça !** ». Tel a été le leitmotiv prononcé par la Présidente lors de la conférence des mobilités saisonnières du Grand Annecy (GA) en décembre dernier. En ligne de mire, les embouteillages de la **rive Ouest** du Lac d'Annecy avec **23672** véhicules en jour de pointe sur la RD 1508 à Sevrier. Ce mot d'ordre nous sommes nombreux à l'avoir proféré sur la **rive Est** et dans le village de Veyrier-du-Lac rendu « invivable » avec **22072** véhicules en jour de pointe sur la RD 909 et 358 poids lourds quotidiens.

Sur la rive Est, il y a plus de touristes que d'habitants en été (9164 lits touristiques versus 6351 habitants) et le trafic de transit s'ajoute à celui des excursionnistes à la journée au détriment des résidents et des piétons, survivants d'un autre monde. D'un point de vue rationnel, l'expansion illimitée du tourisme est une absurdité en soi du fait du confinement géographique du bassin du Lac et de la mise à mal des ressources naturelles et des sites.

Les problèmes de mobilité dans l'agglomération ont des causes bien connues et documentées par les services de l'Etat, BVV et d'autres acteurs depuis une trentaine d'années ; à l'urbanisation « galopante »¹ dans le bassin annécien s'est ajoutée la confusion entre urbanisation et urbanisme (dont la politique de transport est une composante majeure). La priorité a été donnée à la **voiture individuelle** (65% de part modale des déplacements - source projet PDU 2019 du GA et **85% des déplacements domicile-travail** pour Veyrier-du-Lac -source PLU) par rapport aux **transports collectifs** (**6,5%** de part modale).

L'**Induction de trafic** par des **aménagements routiers inappropriés** aux sites et inconséquents, comme la « rectification de la géométrie » de la RD909a le long du petit Lac sous couvert de voie verte², a ajouté à l'utilisation des **rives du Lac comme itinéraire de transit automobile ou de délestage**. Le projet LOLA (Liaison Ouest Lac d'Annecy) et son tunnel routier sous le Semnoz augmenterait de **+ 36%** à **+ 44%** le trafic routier selon les sections en rive Ouest par rapport aux projections du même consultant sans tunnel et sans nouvelle voie urbaine d'accès pour 2030³ ; ou, par rapport à 2015, de **+ 47%** à **+ 61%** en heure de pointe du matin. La notion de trafic induit, connue en France des ingénieurs depuis une instruction de 1998 et le rapport du Setra de 2012, mériterait de l'être des décideurs annéciens.

Si l'on peut induire du trafic, on sait aussi en déduire ; à la création de trafic répond « **l'évaporation de trafic** » ; les villes modernes l'expérimentent. C'est ce que le « *Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien* » propose pour les rives du Lac, avec le retour du **tramway** Annecy-Faverges⁴ et ce que nous vous invitons à partager ici pour la rive Est et Veyrier-du-Lac particulièrement.

Les engins de déplacements personnels (EDP), dont le vélo, « musculaire » ou électriquement assisté, ne constituent pas la solution modale universelle. Tant s'en faut sur la rive Est contrainte et escarpée.

Le **diagnostic** des problèmes à résoudre, les objectifs à partager, les leviers d'actions à disposition et les recommandations de **solutions** font l'objet de ce nouvel opuscule de BVV. Dans le respect du site.

Olivier Labasse, 12 février 2021.

¹ Actant « *l'atteinte grave au paysage par l'urbanisation galopante* », le Ministère de L'Ecologie refusa en octobre 2009 de porter la candidature du Lac d'Annecy au classement du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

² 15320 véhicules jours dont 5% de poids lourds attendus (source DUP « aménagements cyclables en rive Est ») contre 6938 véhicules dont 2,55% de PL en 2013 (source DTT), soit un **trafic induit de +120% (et +335% PL)**

³ Source BG consultants - Etude 2018 pour le Département et l'agglomération.

⁴ -20% de trafic routier grâce à un report modal de 26% (Etude TTK pour ex C2A-2012, « scénario alternatif pertinent »).

Veyrier-du Lac 2021 : une politique de mobilité globale et un plan de circulation « toutes saisons » apaisé pour les habitants

DÉVELOPPEMENT

Nous sommes nombreux à nous plaindre des flux de circulation sur la rive Est et dans le village de Veyrier-du-Lac, devenant « invivable » (sic) pour les riverains des trois axes Nord-Sud à certaines heures et certains jours, en particulier en été ou en saison de sports d'hiver. Il y a plus de touristes que d'habitants en été sur la rive Est (9164 lits touristiques vs 6351 habitants) et le trafic des excursionnistes à la journée et du transit s'ajoutent.

Cette note de recommandations fait suite à une première note de 9 pages portée fin 2019 à la précédente équipe municipale et au Conseil Départemental⁵, actualisée en mars 2020 pour la nouvelle équipe ; elle a été complétée en juillet dernier par un courrier au Conseil Départemental à propos de la « voie » verte et des « aménagements » cyclables en rive Est⁶ et, le 30/08/2020, par une note de position intitulée « ***Induction de trafic, impacts sur la vie des habitants*** » dont l'essentiel a été publié sur le blog de BVV le 28/12/2020⁷ et dans le journal d'information municipal⁸ paru en fin d'année. Elle s'appuie sur de nouveaux chiffres de trafic obtenus dans l'intervalle, sur les contributions de sociétaires de BVV et d'habitants, ainsi que sur d'autres analyses comme celle du CEREMA⁹ et sur l'évolution de la législation en matière de ralentisseurs et de signalisation.

« Le paysage devient le décor du passage » (S.Tesson)
et le village celui du transit et du trafic induit



⁵ Disponible sur le site www.bienvivreaveyrier.org , rubrique « Etudes et documents ». Le Conseil départemental e bien voulu en accusé réception en notant le sérieux du document. La Maire n'en a rien fait.

⁶ Voir article « ***Voie verte et aménagements cyclables en rive Est : urgence à mieux faire et à consulter les acteurs de la société civile*** » du 31/07/2020

⁷ Blog <http://bienvivreaveyrier.blogspot.fr>

⁸ Le Mag n° 90, distribué fin décembre 2020.

⁹ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

1) Objectifs généraux

- **Préserver la qualité de vie, la sécurité et la mobilité des habitants** (diminuer les embouteillages, les pollutions de l'air, microparticules et GES, l'accidentologie, les nuisances sonores et faciliter leurs déplacements)

- **Sauvegarder les sites** et le « grand paysage » entre montagne et Lac, le **cadre de vie** ; veiller à la masse bâtie, la qualité architecturale et à leur inscription dans le site du coteau de Veyrier.

2) Objectifs secondaires

- Améliorer le lien social dans la **commune** (le « **vivre en commun** ») ; refaire « société ».

- Choisir un développement économique soutenable pour la commune (services, commerces, tourisme), respectueux de son environnement patrimonial et de ses habitants (tourisme résidentiel, qualitatif et non prédateur, écotourisme ...).

- Sensibiliser les nouveaux arrivants à l'histoire (et à la géographie) du lieu qu'ils sont venus habiter et inciter les élus à une évolution appropriée du domaine bâti.

3) Contexte général du bassin annécien

Les problèmes de mobilité dans l'agglomération ont des causes bien connues et documentées par les services de l'Etat, le Département, le GA, BVV et d'autres acteurs depuis une trentaine d'années :

- Urbanisation « galopante »¹⁰ dans le bassin annécien depuis les 30 glorieuses et confusion des décideurs entre urbanisation et urbanisme (dont une composante majeure est la politique de transport). Cette urbanisation se poursuit à Veyrier-du-Lac si l'on en juge le nombre de chantiers en cours, et le nombre de PC accordés depuis 5 ans. Inappropriée au territoire, la loi Dufflot, imaginée à Paris pour une application territoriale dogmatique a eu des conséquences irréversiblement négatives malgré les interventions d'élus locaux de montagne.

- Priorité donnée à la voiture individuelle (65% de part modale des déplacements - source projet PDU 2019 du GA- et **85% des déplacements domicile-travail** pour Veyrier-du-Lac -source PLU) par rapport aux **transports collectifs** (6,5% de part modale), essentiellement bus et cars, dont l'offre est déficiente, quantitativement et qualitativement comme relevé dans plusieurs rapports ministériels depuis 20 ans. Malgré des progrès à souligner depuis 2019, les habitudes perdurent ; informations et horaires sur : www.auvergnerhonealpes.fr/interurbains et. www.grandannecy.fr

- **32% des flux de la rive Est sont « internes » ; 4,8 déplacements par jour et par personne** en Rive Est (source Grand Annecy, Etude mobilité Lac d'Annecy- Indigo - Altimax octobre 2017 et CD74).

- Développement (« illimité » selon le credo de l'OT en 2015) d'un tourisme de masse, quantitatif, non raisonné et inadapté à la préservation des rives du Lac et des sites, au risque de devenir prédateur pour les paysages et les habitants, avant d'être négatif pour l'économie (cf. sur-fréquentation des rives /GA).

- Utilisation des **rives du Lac comme itinéraire de transit automobile** entre Genève, le Nord Haute-Savoie et la Tarentaise ou entre Annecy et les Aravis. **Induction de trafic** par des **aménagements routiers inappropriés** aux sites et inconséquents, comme la « rectification de la géométrie » de la RD909a le long du petit Lac, sous couvert de voie verte¹¹,ou le projet LOLA (Liaison Ouest Lac d'Annecy) et son tunnel routier sous le Semnoz (**+ 36% à + 44%** d'augmentation de trafic routier selon

¹⁰ Actant « *l'atteinte grave au paysage par l'urbanisation galopante* », le Ministère de L'Ecologie refusa en octobre 2009 de porter la candidature du Lac d'Annecy au classement du Patrimoine mondial de l'UNESCO.

¹¹ 15320 véhicules jours dont 5% de poids lourds attendus (source DUP « **aménagements cyclables en rive Est** ») contre 6938 véhicules dont 2,55% de PL (source DTT- 2013), soit un **trafic induit de +120% (et +335% PL)**

les sections en 2030¹² par rapport aux projections du même consultant sans tunnel et sans nouvelle voie urbaine d'accès ; ou , en heure de pointe du matin + **47% à + 61%** par rapport à 2015).

4) Cas particulier de Veyrier-du-Lac (à 5,6km de la ville centre) et historique.

- La commune de Veyrier, 2332 habitants, se caractérise par une **bande urbanisable de 600m de largeur** moyenne sur **4,5 km de long, entre montagne et Lac** ; elle est positionnée sur une rive Est parfois exigüe où habitent 6600 résidents principaux répartis entre les 4 communes. Lieu de villégiature avec de nombreux résidents secondaires et des excursionnistes de plus en plus « à la journée » (vs la villégiature de la Belle Époque- cf. la baisse du nombre d'hôtels et de la durée des séjours). Le nombre de lits « touristiques » à Veyrier-du-Lac est de 2074 (pour 2332 habitants).

- Autrefois transversales (maillage de la montagne vers le lac par lequel étaient transportées marchandises et personnes) les voies de circulation du village se sont développées dans le corridor longitudinal avec le développement de l'urbanisation (cf. routes du haut), du tourisme, des flux de transit.

- La voiture individuelle a été le mode de déplacement privilégié par les élus depuis les trente glorieuses, au détriment de l'offre de transport en commun longtemps déficitaire tant qualitativement que quantitativement. Les TC sont les lignes 61 (16 trajets/j depuis 2019) et 62 (17), complétées en été par la ligne des pages L2 et en périodes scolaires par 3 lignes de ramassage quotidien.

- Les bouchons routiers deviennent systématiques à Veyrier-du-Lac en périodes saisonnières, été et hiver (Lac et Aravis), en week-end et aux heures de pointe du matin et du soir : croisement 909 et 909a, circulation de transit vallée de Thônes et station des Aravis. Le report / délestage Annecy-Faverges a été documenté (Etudes du Département et de la C2A devenue Grand Annecy 2012, 2014, 2015, 2018, projet LOLA, dossiers de la concertation publique 2018 sous l'égide de la CNDP et rapports 2019) et a été mis en évidence par BVV dans le cadre du Grenelle des Transports et de la qualité de l'air du bassin.



- La création de la voie verte partiellement bidirectionnelle de la rive Est a conduit à celle d'un flux considérable de cyclistes de loisir aux pratiques et expériences multiples et parfois peu compatibles (370 000 passages en 2017, 544 533 en 2018, **800 000 en 2019**, concentrés sur la période estivale) qui va encore se développer, **dangereusement** (du fait de des incivilités, de la diversité des EDP¹³ mais

¹² Source BG consultants - Etude 2018 pour le Département et l'agglomération. Ce projet a été repoussé grâce aux travaux et conférences du « Grenelle des transports et de la qualité de l'air » de 2015 à 2019 et à la concertation publique obtenue sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2018-2019.

¹³ Engin de déplacement personnel : vélo classique (dit désormais « musculaire »), VAE (vélo à assistance électrique), trottinette, overboard, rollers, skate board...)

aussi des erreurs de conception et de réalisations des « aménagements », de l'interruption du Thoron, du relief), avec la prolongation des aménagements cyclables de la rive Est le long de la RD 909a contigüe pour « boucler » le tour du Lac (1100 000 passages en 2018 en rive Ouest avec une importante accidentologie). Pour autant, le vélo ne représente que 2% des déplacements des habitants dans le Grand Annecy (source projet de PDU -2019), sachant que sa part modale n'atteint aujourd'hui que 5% sur la rive Ouest supportant la voie verte horizontale.

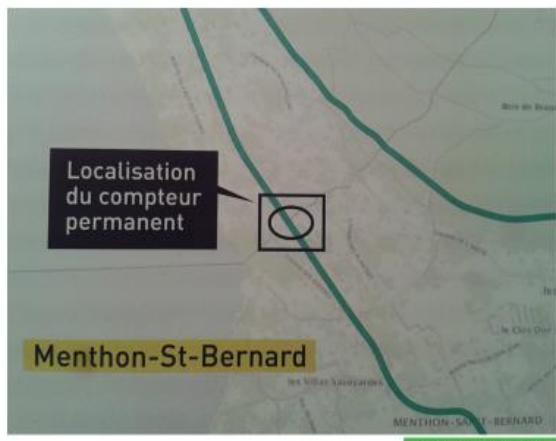
- Transformation de Veyrier-du-Lac en aire de jeu estivale du Grand Annecy pour ses plages proches et gratuites (Les plages payantes ont attiré 66 413 visiteurs à Menthon, 81 159 à Talloires village, 66 407 à Talloires- Angon et 15000 à Espace lac ; source GA conférence mobilités saisonnière 2020).
- Refus de la municipalité précédente de considérer les propositions et expertises de la société civile pour l'aider à remédier aux erreurs et lacunes consécutives à ses décisions.

5) Recommandations pour une circulation apaisée dans la commune

- Traiter le plan de circulation de Veyrier-du-Lac dans sa globalité et la complexité des flux** (déplacements des habitants, touristiques, transit) et modes.
- Proposer des réponses appropriées aux différents besoins de mobilité**, y compris pour une même personne (multiusages : trajets pendulaires, courses, ballade...)
- Dissuader et réduire les flux de transit lointains** (en particulier nord Haute-Savoie et Genève vers Savoie et Tarentaise pour lesquels existent des autoroutes, des TC comme le Léman Express).

- Restrictions, voire interdictions des Poids Lourds en transit** (PTAC 7,5 tonnes ou < 12 t). 
- Décourager les flux de délestage** Annecy-Faverges et Aravis -Annecy sur la rive Est.
- Améliorer les dessertes des Transports collectifs** terrestres (fréquence, trajets, horaires ...) demandées par **96%** des interviewés (Enquête BVV 2015) et lacustres (94% des répondants) sur la rive Est et Grand Annecy (trajets pendulaires et visiteurs)
- Mettre en place une vraie stratégie de stationnement** (mixité fonctionnelle : habitat, commerces, services, plages) différentielle pour les résidents et les visiteurs (dispositifs tarifaires différenciés).

« La RD 909a est de plus en plus utilisée comme itinéraire de substitution...Les saturations sont fréquentes aux heures de pointe à Veyrier-du-Lac » p.12 dossier LOLA. Confusion 909 et 909a? → Modélisation?



4) Poser le diagnostic des problèmes à résoudre en faits et chiffres.

Le premier chiffrage est celui des flux de véhicules sur les différentes voiries¹⁴.

itinéraire	Trafic véhicules jour moyen (2019)	Trafic en jour de pointe (2019)
Veyrier, route d'Annecy (RD 909)	13557 (dont PL: 2,64% = 358)	22072
Menthon –Veyrier (RD 909a)	8630 (dont PL: 2,26% = 195)	13394
Alex-Veyrier (RD 909)	5216 (dont PL: 3,51% = 183)	8435
Thônes – carrefour RD 909/RD 16	15260 (dont PL: 5,36% = 818)	22421
Brogny-carrefour RD909/ RD16	12827 (dont PL: 6,13% =786)	18651
Route du Mont Veyrier (2 sens)	933 (comptages 30/09-14/10/2019)	
Route de la Corniche (2 sens)	430 (dito)	

A Veyrier-du-Lac, les comptages permanents officiels (DDT) sur la RD 909 (point N°48) ont repris après 5 ans d'interruption (pour cause de travaux voie verte). En 2019 le trafic journalier moyen (TMJA) a été de **13557** véhicules, dont **358 poids lourds** (PL). **En jour de pointe, il a atteint 22072 véhicules**, soit presqu'autant que sur la rive Ouest à Sevrier¹⁵ alors que les travaux de la voie verte et leurs feux dissuadaient le trafic de délestage Faverges – Annecy par la rive Est.

Ce trafic est lié notamment à ceux de la rive Est et du val de Thônes : la **RD 909a** via Menthon-Saint-Bernard (8630 en moyenne jour et **13394 en pointe en 2019**) et la **RD 909** vers Alex (5216 et **8435**). Le nombre de PL est de **183 /jour** entre Alex et Veyrier.

Sur la 909a le long du petit Lac, en pleins travaux pour la voie verte¹⁶ en 2019, les comptages indiquaient 6722 véhicules en moyenne journalière (dont 2,15% de PL) et 11049 en pointe. La DUP des « aménagements cyclables en rive Est » prévoyait, une fois terminés, un doublement du trafic routier, dont 4 fois plus de PL que ces chiffres (cf. supra).

Il serait utile de disposer de comptages pour les routes du « bas » de Veyrier en été (routes des Pensières, du Port, de la Brune, des Tennis, des Crozettes...) et de comptages horaires pour les heures de pointe du matin et du soir (HPM et HPS) en semaine sur les 2 autres axes.

¹⁴ Nous l'avions conseillé au CEREMA lors de la première réunion. Ce qui a été fait.

¹⁵ Contre 23672 en pointe à Sevrier sur la RD 1508 (et 18 581 en moyenne jour).

¹⁶ La DUP des « aménagements cyclables en rive Est » prévoyait en 2008 d'en accueillir plus du double en 2020, après « rectification », soit 15320 (dont 5% de PL, soit 4 fois plus). NB Les travaux sont encore en cours en février 2021.

7) Principes retenus

- **Donner priorité aux habitants** (de Veyrier-du-Lac et de la rive Est) : respecter leur qualité de vie, leur sécurité, leur santé, leur cadre de vie.

- **Donner priorité aux piétons** (les plus vulnérables), dont la place est désormais reconnue comme cruciale dans les politiques urbaines (la marche est le mode de déplacement le plus universel et naturel depuis que l'homme est devenu bipède - « homo erectus » - par rapport à tous les autres modes de déplacement, y compris ceux dénommés par leurs nouveaux adeptes « **mobilité douce inclusive** » et autres **EDP** (engin de déplacement personnel : gyropodes, mono-roues, vélos et trottinettes électriques sur les trottoirs). La marche favorise le lien social ; sa part modale est de 24,5% des déplacements dans le Grand Annecy. Dans le centre bourg l'espace public permet d'élargir les trottoirs et de mettre fin aux interruptions de cheminement des piétons.

- **Faire respecter par tous le code de la route et l'appliquer dans sa clarté initiale, sans dérogations confusantes et, in fine, accidentogènes.**

- **Développer des offres alternatives de TC performants** et propres pour les déplacements pendulaires quotidiens des habitants (domicile-travail, gares, écoles) comme pour ceux des visiteurs, des touristes et les habitants du Grand Annecy (accès aux plages...).

- Respecter les autres et l'environnement : le collectif. Respecter le *non altius tollendi* et hauteur haies.

- En matière de lutte contre les pollutions, GES (CO2) et réchauffement climatique, qualité de l'air, bruit..., la **végétation et la végétalisation** font partie de la solution (cf. les réalisations et projets pour rendre les villes plus vertes : Lausanne, Paris, etc...). Au-delà d'améliorer la qualité de vie et la biodiversité, la nature participe à l'embellissement urbain.

8) Leviers d'actions généraux pour un trafic déduit.

- **Limiter la vitesse** de circulation dans la commune (BVV est à l'origine de la demande du 30km/h dans le centre bourg) et, partant, **dissuader le trafic de transit**. Améliorer la signalisation sur l'ensemble des voiries concernées et, le cas échéant, l'efficacité des radars et caméra. Eviter les changements 30km/h-50km/h sur de courtes portions de RD. En Haute-Savoie, la vitesse excessive ou inadaptée est la 1^{ère} cause (62%) des accidents mortels. Expérimenter les radars automatiques de nuit.

- **Limiter, voire interdire les Poids Lourds de PTAC >7,5 t en transit** (ils disposent d'autres voiries mieux adaptées).

- **Aménager le centre bourg avec 3 zones « traverses » le signalant** (Ecole-Presbytère-Mairie ; Saint-Alexis- Poste ; Cinémathèque - Pérouzes - chemin du téléphérique --> plage du plan) comme **proposé par BVV depuis 6 ans** et favoriser la marche à pied en centre bourg par l'aménagement de trottoirs. Dans notre département, 60% des accidents mortels impliquent un usager vulnérable.

- **Proposer une offre alternative de transports collectifs** performants par rapport à la voiture individuelle et répondant aux différents besoins des habitants et visiteurs. En progrès (PDU GA).

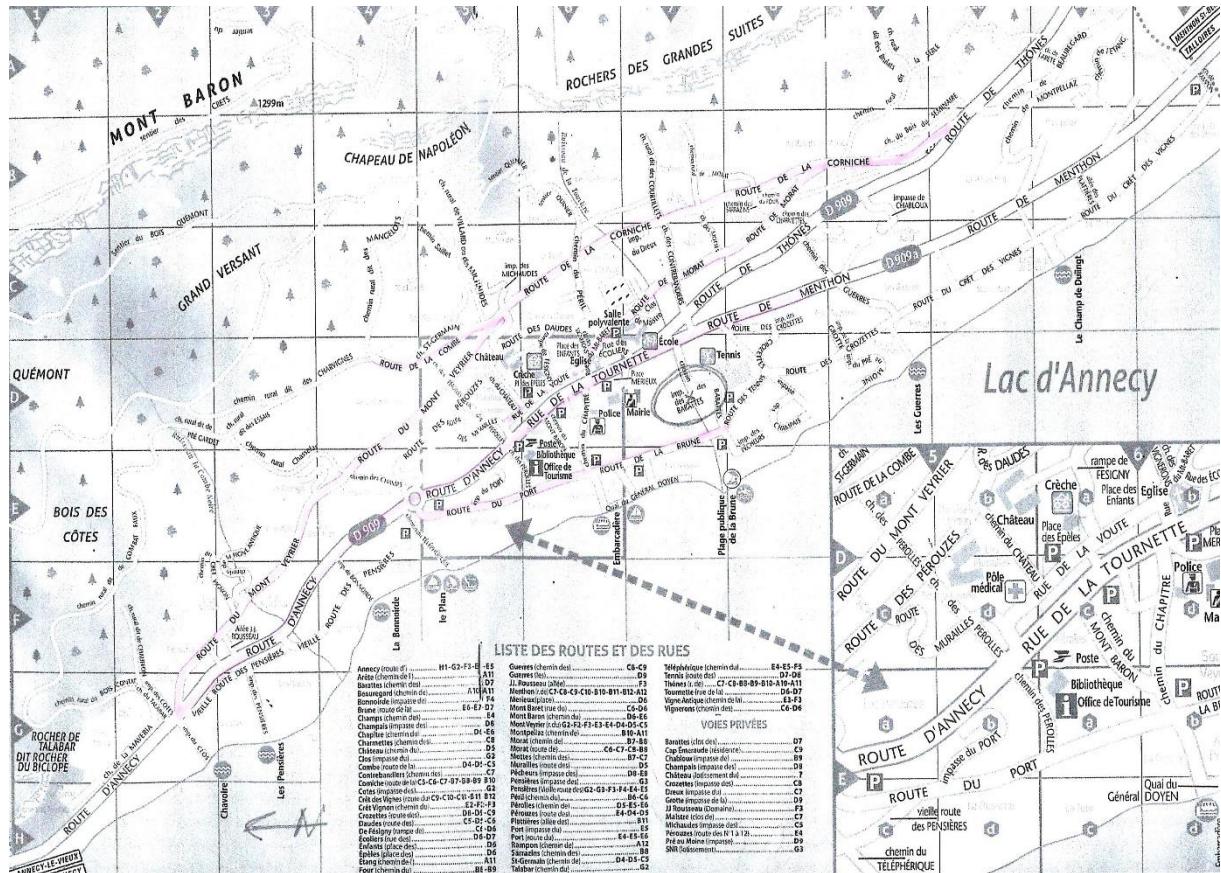
- **Déployer une politique de stationnement adaptée**. L'organisation (répartition géographique) et la gestion (typologie d'usages, durée, tarification) du stationnement sont primordiales (réponses aux besoins et baisse du trafic par reports modaux). En revanche, alors que dans le **PDU** (Plan de Déplacements Urbains) du Grand Annecy est envisagé un parking relais (P+R Urbain) en **Rive Est, considérée comme « corridor d'accès »**, ce n'est pas à Veyrier qu'il faut stocker les voitures exogènes; d'une part parce que la faible largeur de la bande urbanisée permet à la majorité des habitants, grâce au maillage des voiries et chemins historiques, de rejoindre les lignes de TC à pied (300m), et d'autre part Veyrier est trop proche de l'hyper centre d'Annecy pour y envisager un parking relais pour l'intermodalité VI-TC. Enfin le paysage du coteau de Veyrier entre montagne et lac ne se prête pas à la présence d'un stockage de voitures sur un parking de longue durée le défigurant.

Décompositions des facteurs favorables au changement modal vers la marche à pied – Action sur « les zones apaisées »

Grand Annecy
Agglomération

Statut de la zone ou de la voie	aire piétonne	zone de rencontre 20	ZONE 30 zone 30	D 906 COURPIÈRE agglomération	70 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulatoire	Circulation Vie locale	Circulation Vie locale	Vie locale Circulation	Vie locale Circulation	Vie locale Circulation

9) Points de vigilance prioritaires, diagnostic et propositions de solutions



- Routes du Port et de la Brune + Route des tennis

Embouteillages en saison estivale pour l'accès des plages gratuites. **Sur la rive Est, 78% des accès à la plage se font en voiture individuelle.** Le stationnement payant (139 places pour la plage de la Brune) est saturé.

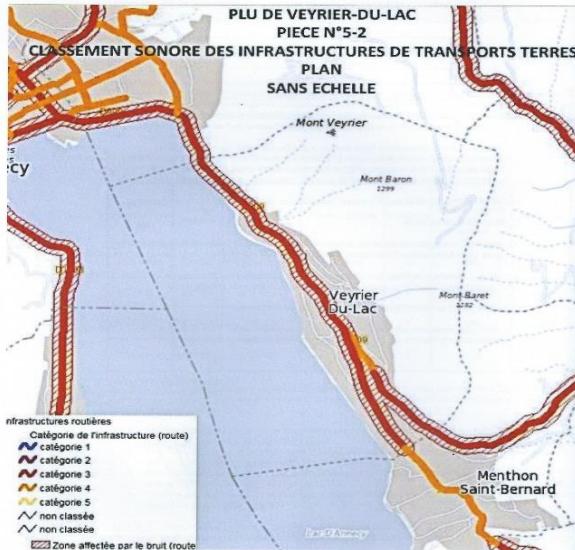
Difficultés et dangerosité pour les piétons, malgré la réserve marquée au sol route du Port demandée par BVV (trop étroite) et la pose d'un passage piétons sur la route de la Brune face au chemin du Mont Baron ; le croisement des voitures, contraint par le stationnement, parfois sauvage, y est très difficile et polluant avec les moteurs tournant à l'arrêt. « Invivable » pour les riverains en été, plusieurs adhérents de BVV demandent avec leur association depuis plusieurs années au Maire, en vain, la mise en sens unique l'été et la réforme du stationnement.

La mise en place des bus des plages à l'été 2019 (sollicitée par BVV et d'autres) a été un succès de fréquentation, qui permet d'éviter les soucis de parking (et de prendre sa voiture). Pour autant les bus ont du mal à circuler entre les voitures stationnées (cf. plaintes des chauffeurs) et ont ajouté aux difficultés de croisement et aux embouteillages.

Les piétons, en particulier accompagnés d'enfants s'alarment du danger lié à la vitesse excessive des cyclistes à la descente (route du Port) et de la présence des vélos électriques parfois garés sur la plage.

Recommandations : Mise en sens unique en été, sauf pour les bus des plages, réduire le stationnement (nombre de places), le dissuader (tarif), élargir la bande piétonnière et les trottoirs, mieux indiquer les chemins d'accès piétonniers depuis la RD 909 (chemins du Téléphérique, impasse du port, des Périlles, du Mont Baron, du Chapitre, des Barattes...).

- Route d'Annecy et rue de la Tournette



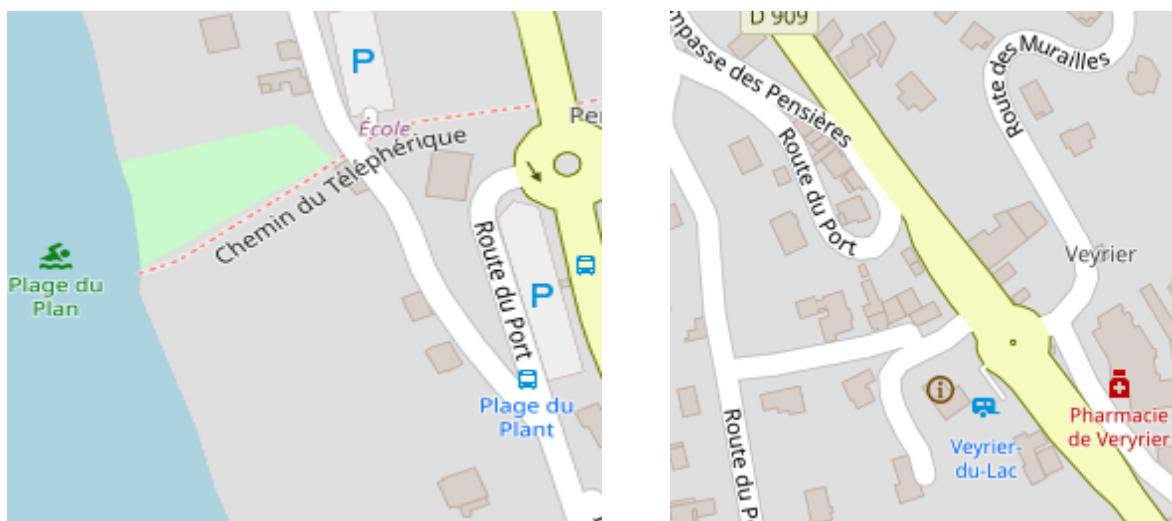
-Bruit (cf nuisances sonores élevées indiquées sur le plan du PLU à gauche), pollution de l'air, GES constatés, liés au trafic trop important en heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), week-end hiver et saison estivale, nuit (cf. routes d'Annecy et Tournette)

- Absence de trottoirs ou étroitesse dangereuse pour les piétons, voire interruption entre le rond-point des Pérouses et la Poste par le parking aval en épis ; trottoirs trop étroits en centre bourg.

- Balisage insuffisant, ou absent, des chemins de traverse « haut-bas du village » qui ne permet pas aux visiteurs à pied de se repérer sur site par rapport à leur plan lui-même renseigné.

- Vitesse limitée à 30km/h souvent non respectée sens Annecy, voire sens montant par des cyclistes assistés électriquement ; quelques accidents mortels à déplorer. Circulation de cyclistes sur les trottoirs (ou ce qui en tient lieu), depuis l'ouverture de la voie verte bidirectionnelle Annecy-Le- Vieux - Pérouzes.

- Recommandations : **Créer des trottoirs** continus (en particulier en face de la cinémathèque versus stationnement en épis), les **élargir grâce à l'espace communal mal utilisé** (terre-pleins centraux- bacs à fleurs, réserve foncière aval avant la poste, impasse du Port...). **Renforcer la signalétique 30km/h** trop discrète au sol et sur panneaux, ainsi qu'aux intersections et croisements. Flécher pour les cyclistes arrivant d'Annecy l'accès aux plages par la route du Port en sortie de voie verte. Interdire la circulation des vélos sur les trottoirs : tout ce qui roule est sur la même voirie en centre village. Installation de radars supplémentaires (en particulier utiles la nuit).



Voie verte (bidirectionnelle) et aménagements cyclables.

Le code de la route dans son article R 110-2 définit ces aménagements :

- **bande cyclable** : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel (EDP) motorisés sur une chaussée à plusieurs voies.
- **piste cyclable** : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisées.
- **voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des EDP motorisés, des **piétons** et des cavaliers.

La voie verte bidirectionnelle crée un « sur-traffic », **induit** par l'infrastructure dédiée, de cyclistes occasionnels en été, qui n'est pas sans poser de problèmes pour eux-mêmes, mais aussi pour les piétons, furent-ils habitants de la rive Est, tant sur la voie verte que dans les traversées des centre bourgs. Si nous prônons depuis toujours la multimodalité, il semble en même temps que les priorités puissent être données aux habitants, aux piétons, aux TC.

Route d'Annecy jusqu'au rond-point des Pérouzes. La voie verte aurait enregistré 800 000 passages à Chavoires entre janvier et décembre 2019, soit 60% de plus qu'en 2018¹⁷ (544 533) ; celle de la rive Ouest du Lac, horizontale et éloignée de la route, avait, en 2018, attiré 1100 000 visiteurs entre Annecy et la plage de Sevrier et 700 000 entre Sevrier et Doussard, ce qui donne une indication sur les différents usages des vacanciers et l'attraction des plages (35%). Sur cette même voie verte bidirectionnelle de la rive Ouest, il y aurait eu près de 20% de « non -cyclistes » (autorisés sur cette

¹⁷ Source Département de la Haute Savoie.

voirie). Le parcours piétonnier est périlleux, interrompu en milieu de voie verte sans passage marqué pour traverser et regagner le trottoir amont dont la largeur ne permet que difficilement le passage d'une voiture d'enfant. On note aussi la **séparation des voiries** peu visible de nuit pour les automobilistes et peu protectrice pour les cyclistes, d'autant que les éclairages posés en fin de mandat par l'ancienne municipalité coté amont, plutôt que côté voie verte et moins hauts (comme vers le petit port), sont aveuglants pour les automobilistes par temps de pluie et n'éclairent pas les usagers de la voie verte.



La dangerosité avérée des aménagements cyclables et voie verte en rive Est (conception et tracé que nous considérons toujours inadaptés à son relief accidenté et à la protection du grand paysage, discontinuité, qualité de réalisation parfois non conforme) va s'accroître avec leur sur-fréquentation en saison estivale ; l'accidentologie pourrait être réduite ou prévenue par **l'indication des délestages préexistants vers les plages** de Veyrier – du - lac et de Menthon – Saint - Bernard grâce à leurs accès directs par les voiries secondaires proches du Lac, en aval des CD909 et 909a. Le tracé officiel du SILA, dit « *Sentier au plus près du Lac* » sur la *Carte des sentiers touristiques Lac d'Annecy rive Est*, présente cet itinéraire qui évite le centre des 2 bourgs de Veyrier-du-Lac et Menthon-Saint-Bernard qui n'ont pas vocation à devenir le décor du passage en masse de populations en transhumance mais qui sont les lieux de vie d'habitants, lieux qu'apprecient comme tels les touristes résidentiels de ces communes.

Pour autant, la fréquentation quotidienne pour le loisir est concentrée sur les mois d'été, alors que la part modale du vélo dans les déplacements n'atteint que 5% seulement sur la rive Ouest et 2% dans le Grand Annecy (Services de l'Etat - Enquête Publique PDU du Grand Annecy, Décembre 2019)

Section 3, Veyrier-du-Lac - Menthon-Saint-Bernard

Au vu des travaux en cours, il nous est apparu en juillet 2020 que le chantier ne respectera pas la DUP « RD 909-909a AMENAGEMENTS CYCLABLES RIVE EST DU LAC D'ANNECY » s'il n'était pas rapidement réformé et dirigé avec rigueur. La DUP précise en effet (cf. « *Profils en travers Planche2* ») :

pour le « *Côté montagne, un [espace libre d'un] mètre contre muret avec parement de pierre et une piste monodirectionnelle d'une largeur d'1,50 m,* »

pour le « *Côté Lac » une « piste monodirectionnelle d'1,50 m, un trottoir piétons d'1,50m, un talus adouci et entretenu avec plantation d'arbres d'avenue ».* »

Les deux aménagements cyclables sont placés judicieusement de part et d'autre d'une chaussée voiture à double sens (la RD 909a) de 6m de largeur comme le montre le croquis de la DUP. Or sur la partie quasi achevée, nous constatons tous, piétons et cyclistes inquiets, que la bande « marchable » de 1 m côté amont n'a pas été réalisée et que la bande cyclable montante, de largeur (ou plutôt étroitesse ?) variable, y est occupée à 26 reprises par les ferrures de pieds de lampadaires sur les 31 déjà installés¹⁸.

¹⁸ Sur la portion de voie bidirectionnelle de la section 1 et jusqu'au rond-point des Pérouzes, nous avions suggéré, en vain, à l'ancienne municipalité de demander au Syane de positionner le nouvel éclairage coté aval pour éclairer - avec des



Côté aval, sur la partie qui semblerait finalisée, les bandes cyclable et piétonne s'entrecroisent, ce qui est contre-intuitif et dangereux pour les uns comme pour les autres, malgré les marquages au sol. Dans la DUP, les bandes cyclables jouxtent le chaussée voiture, comme il est logique et les trottoirs sont positionnés aux extérieurs. Le choix du positionnement des abribus risque de se révéler accidentogène pour tous. En juillet 2020, inquiets de la tournure des travaux sur la section 3, Veyrier-du-Lac-Menthon-Saint-Bernard, nous avons alerté le CD74 sur le risque de non-respect de la DUP. Des améliorations ont été proposées au Vice-Président du CD74 qui avait bien voulu se rendre à vélo sur les lieux avec le signataire.

Cyclistes nous restons, même si nous sommes nombreux à ressentir une profonde nostalgie à pédaler sur des pistes aseptisées, autoroutes pour cyclistes et négation même du vélo comme art de se dépayser et d'observer.

L'accidentologie est élevée sur notre rive exiguë au relief marqué. Tout cela était annoncé du fait de la conception peu adaptée de ses « aménagements cyclables », sur laquelle plusieurs associations¹⁹ avaient attiré l'attention des élus de Veyrier-du-Lac, du Département et du SILA depuis la Déclaration d'utilité publique (DUP) fin 2007. Dès le début des travaux en 2011, elles leur ont inlassablement proposé des solutions **d'améliorations évidentes pour les cyclistes, mais aussi indispensables pour les piétons, grands oubliés de la « promenade cyclable », les habitants, survivants d'un autre monde, et tous les amateurs des grands paysages de la rive Est.** Ces propositions concernent les marquages, les barrières, les chicanes, les protections et séparations de la voirie ; considérées positivement par le Département, elles ne l'ont pas été par la commune dans son périmètre opérationnel. BVV a, à nouveau, conseillé le 2/12/2020, à l'instar d'une autre association, au Président du CD 74 et au Maire de Veyrier de flécher le délestage estival vers les plages, de faire respecter l'interdiction des cyclistes sur les trottoirs du centre bourg et d'y faire respecter pour tous la limite de 30km/h, y compris dans le sens descendant.

Rue de la Voûte et route de Morat :

- Rue de la Voûte : plus ancienne rue de Veyrier, dont la largeur en plusieurs endroits ne dépasse pas 3m à 3,20m ; zone de rencontre à maintenir avec ses sens uniques voiture (cf. fréquentation piétonnière enfants, école et crèche, pharmacie, touristes, visiteurs du patrimoine, résidents et accompagnants de l'Arche, hôtel social...pour la partie au nord de la rampe de Fesigny) ; Ne pas favoriser, comme le permet la loi dans les zones 20km/h, le contre-sens aux vélos (tout ce qui roule, voitures et vélos, est dans le même sens à 20km/h maxi et ne se croise pas pour la sécurité des piétons qui eux ont priorité

lampadaires plus modestes en hauteur et éblouissement - les piétons comme les cyclistes ainsi que la bande séparative avec la chaussée.

¹⁹ ALAE (Association Lac d'Annecy Environnement), Talloires Développement durable (TDD), Bien Vivre à Veyrier (BVV).

dans les 2 sens). D'autant qu'il y a une trentaine de maison et plus du double de logements desservis sur les portions étroites en sens unique (hors Clos Charmeil) et que la descente est rapide vers la pharmacie et les cabinets médicaux.

- Route de Morat : voie d'accès au hameau éponyme, le plus ancien de Veyrier. Réexaminer l'opportunité du projet municipal à La Ravoire, son format, ses accès sur une voie étroite à la fréquentation grandissante suite aux autorisations d'urbanisation (à documenter).

Chemin des Barattes

Conserver, à l'instar de la liaison horizontale du centre village (rue de la Voûte), l'aspect piétonnier de cette liaison pittoresque haut-bas : zone de rencontre (vitesse 20km/h), sens unique pour voitures. Voie empruntée, notamment à la belle saison par les piétons pour aller/venir aux tennis, à la plage de la Brune et les promeneurs (cf supra p.10, sentier au plus près du Lac pour la route du Crêt des Vignes).

Routes du Mont Veyrier et de la Corniche

- Lors de la révision du POS en 2001, les riverains avaient exprimé leurs préoccupations au commissaire enquêteur et approuvé, le 28 mai 2001, les remarques et conclusions négatives de BVV en cas d'ouverture à l'urbanisation des secteurs classés en zone 1Na (la Ravoire) et 3Na pour les riverains et les Veyrolains utilisateurs du réseau de voirie constitué par les routes de Morat et de la Corniche, et par contre coup, de la route du Mont Veyrier (inadaptées alors à un trafic plus dense et à un stationnement difficile, lieux de promenade).

- Se reporter aux préconisations de BVV dans son **rappo~~r~~t de 2015** intitulé « **Prospective urbanistique Veyrier 2020** » pour les aménagements de ces voies dont l'une, celle horizontale de la Corniche, avait été qualifiée de « panoramique » par BVV et leurs utilisations. Ce **distinguo** peut être fait entre « **La Corniche** », **encore majoritairement panoramique**, joignable à pied du centre bourg en plusieurs endroits et **la route du Mont Veyrier**, route d'accès d'une zone fortement densifiée et sans grandes ouvertures de vue résiduelles sur le Lac (constructions et hauteurs des haies). On peut relever sur la **carte IGN au 25:000** qu'il y a plus de **2 fois plus de constructions sur la route du Mont Veyrier** avec ses satellites (Crêt vignon, Vignes antiques...) **que sur celle de la Corniche** (avec ses satellites : chemin de la Merle,... mais sans la route de Morat): plus de 185 / plus de 85. Le nombre d'habitations, (probablement supérieur ?) est à rapprocher des comptages de trafic (en liaison avec le nombre de véhicules par logements et du nombre de déplacements par jour par habitant -4 ,8/j cf. supra- pour évaluer la quote-part de déplacements « internes » à la voirie.

- le rapport de diagnostic du CEREMA indique les trafics moyens journaliers désaisonnalisés (comptages du 30/09/19 au 14/10/2019) : 839 véhicules jours (504 sens Annecy et 329 sens Bluffy) route du mont Veyrier et 430 (238 sens Annecy et 192 sens Bluffy) route de la Corniche, soit presque 2 fois moins, et pour cette dernière environ 8% du trafic de la 909 entre l'entrée du centre bourg et Bluffy (5216 en moyenne et 8435 en jour de pointe). Le nombre de camions, route de la Corniche, analogue en % à celui de la RD 909 (3,46%-TMJA 2018), est de 6 dans un sens et de 7 dans l'autre, peut être non étranger aux nombreux chantiers de constructions pendant la période de comptage ?

- **Ces routes, comme celle de la Tournette sont limitée à 30km/h.** Malgré les nombreux panneaux et signalisations au sol mis en place à la demande des riverains, la relative étroitesse des voiries, la qualité dégradée des revêtements, les **vitesses relevées excèdent la limite**, surtout sur la route de la Corniche : 75 % des usagers circulent à **plus de 30km/h** (et 85% à **moins de 44km/h**) sur la route du Mont Veyrier, 78% à **plus de 30km/h** (et 85% à **moins de 53km/h**) sur la seconde, avec des pointes à 88km/h et 106km/h (source CEREMA).

- Les pointes de circulation sur « les voies du haut » sont, quant à elles, liées aux HPM (heures de pointe du matin) et HPS (...du soir), au trafic de transit et ses pointes saisonnières, des Aravis vers Annecy via le col de Bluffy (en report de la butée sur les embouteillages du croisement de Brogny pour la RD 16) puis du croisement RD 909 et 909a. Vouloir les régler en dehors d'un plan global, incluant les

3 axes longitudinaux, les trafics de transit et de report (Thônes-Annecy et rive Ouest/Faverges-Annecy) serait inopérant. BVV recommande d'éviter le syndrome NIMBY (Not in My Back-Yard /pas dans ma cour → chez les autres), tant pour les routes du haut que celles du centre et celles du bas. La solution pour Veyrier réside dans la réduction du trafic sur l'ensembles des axes (« trafic déduit » ou « évaporation de trafic ») comme plusieurs villes de France le font, et non dans le report des uns sur les autres. Il serait opérant d'améliorer les giratoires et autres connexions avec les voies rapides vers Brogny qui saturent en périodes de pointe et de supprimer le fléchage Annecy via le Lac au rond-point RD909 - RD16 (cf. tableau des flux en §4 supra).

La lecture du diagnostic analytique du CEREMA identifie d'autres problèmes comme le (non) respect des limites du foncier (cf. cadastre) entre domaines public et privés (pose des clôtures, plantations, entretien des haies) et l'éventualité de retrouver l'emprise de la plateforme des rues (rue + accotements+ fossés + talus) pour élargir et aménager l'espace public.

Le stationnement des véhicules sur les voies publiques est relevé, en contradiction avec les dispositions du PLU en vigueur, alors que plusieurs habitations disposaient initialement de garages et parkings privés. Le règlement fixe depuis quelques années un cadre au stationnement en zone UH : « *Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques ou de desserte collectives* »

Le travail du collectif des riverains, dont plusieurs sont membres de BVV, est en cours à la suite de l'arpentage réalisé avec le CEREMA. L'objectif est d'abord d'améliorer la sécurité des déplacements. La réhabilitation/ aménagement/ fléchage et éclairage des chemins et voies reliant le haut de la commune au centre-bourg permettrait aux habitants, enfants, promeneurs de joindre le village (TC, école, services, commerces...) pédestrement plus agréablement et plus rapidement.

Enfin, BVV demande depuis près de 10 ans l'aménagement de la Ravoire dans sa partie haute avec installation de bancs en esplanade de vue et aire de détente.

- Route de la Combe

Cette route étroite, qui historiquement permet l'accès à la montagne du Veyrier par plusieurs chemins tant vers le nord que vers le Sud et l'Est du massif, dessert de plus en plus d'habitations (une quarantaine cf. la carte IGN 25:000) ; bien qu'un Veyrolain ait permis la réalisation d'une aire de retournement et qu'une autre se situe à mi-pente, le parking sur l'espace public, en particulier celui des excursionnistes, reste un problème. Les promeneurs et vététistes du Mont-Veyrier qui stationnent à « pied d'œuvre », de façon parfois sauvage, pourraient opportunément arriver « à pied » (via TC) ou en vélo...

Solutions à documenter, au-delà du respect des interdictions et des conseils (communication) pour s'y rendre à pied via les TC.

-Autres : traverses

Cf. Chemin de Beauregard (ne doit pas être privatisé de fait ; supprimer la barrière avec digicode récemment installée, maintenir le portique limitant le poids des véhicules). Chemin des Champs, en continuité avec le chemin du téléphérique avant la construction de la voie verte. A compléter.

-Chemins, sentiers, plages

Favoriser les déplacements à pied dans le village (en tenue de ville) ; flécher (marquage du nom et direction) et entretenir :

- chemin du Fournil (vers four à pain, liaison route d'Annecy, route du mont Veyrier),
- chemin du téléphérique (de la plage du Plan au rond-point des Pérouzes)
- chemin des Champs (en prolongation vers le haut de la commune),

- chemin des Pérrolles et ses 4 sections, de la route du Port à la route de la Combe (croisements intermédiaires : routes d'Annecy, route des murailles, route des Pérouzes, route du Mont Veyrier)
- chemin des contrebandiers,

etc.

Sentiers : limiter, autoriser sous conditions ou interdire, pour la sécurité des piétons et la dégradation des sentiers, l'usage du VTT dans le Mont Veyrier. Veiller au bon entretien et au balisage des itinéraires pédestres avec les Eaux et Forêts.

Ce document de travail, qui ne prétend pas à l'exhaustivité, est présenté dans sa version au 12/02/2021. Il reste à compléter des contributions des adhérents et habitants qui le souhaiteraient. Des croquis et précisions sont envisagés pour différents secteurs, comme le centre village et ses trottoirs, les routes du Mont Veyrier et de la Corniche (suite au diagnostic CEREMA), les routes du Port et de la Brune, les parkings, les dispositifs autorisés de limitation de vitesse. BVV a demandé en Juin 2020 au Maire de la commune l'ouverture de réunions de travail ; demande réitérée en septembre et décembre 2020.

Olivier Labasse,
Président de BVV.

BIBLIOGRAPHIE BVV (NON EXHAUSTIVE) 2014-2020

- Rapport de prospective urbanistique « Veyrier 2020 » (2014-2015) www.bienvivreaveyrier.org (rubrique études)
- Voie verte, enquête publique RD909-RD909a 10/01/2014
- *Loi littoral, PLU, Lac d'Annecy : dura lex, sed lex* -. <http://bienvivreaveyrier.blogspot.fr>. Le Blog de BVV, 18/06/2014
- *Regard sur la promenade lacustre et la servitude de marchepied*. Le Blog 20/06/2014.
- Urbanisme et urbanisation : vrais ou faux amis ? Le Blog de BVV 21/11/2014
- *Grande enquête transports BVV* (2015) auprès des habitants, en liaison avec la Mairie (216 ménages). Résultats publiés dans le bulletin municipal, le blog du 15/04/2015 et consultables sur www.bienvivreaveyrier.org (rubrique études et documents)
- *Voie verte : Démesure et mesures*. Le Blog 19/01/2015 »
- *Air et transports : ils veulent un Grenelle*. L'ESSOR 23-04-2015.
- Révision du PLU de Veyrier-du-Lac. Contribution BVV au PADD. 2/07/2015
- *Chronique d'une sauvegarde non annoncée : le Lac d'Annecy en 2015*. Le Blog 18/08/2015
- *2016 : année critique pour le Lac et les habitants*. Le Blog 26/12/2015
- « *Stupeur et échappements* ». Grenelle des transport et de la qualité de l'air- 20/02/2016
- *Le projet de tunnel sous le Semnoz : mythe et réalités*. Le Blog 23/04/2016
- *Besoins de mobilité et préservation de la qualité de vie : les résultats de l'enquête BVV auprès des Veyrolains*. Le Mag, 2016-2
- *Voie verte en rive Est & 74-3*. Le Blog 30/05/2016
- Conférence de Presse « Voie Verte » à Veyrier-du-Lac 6/9/2016. 580 pétitionnaires (opposés projets).

- *Bienvenue dans le cauchemar.* Le Blog 23/09/2016
- Compte rendu réunion « Voie verte » 27/02/2017, BVV-CD74- SILA-Mairie de Veyrier-du-Lac.
- *Plan local d'urbanisme de la commune de Veyrier-du-Lac. Analyse critique, observations, questions et suggestions de BVV ; Avis rendu le 21/04/2017.*
- *L'eau, l'air, la terre 1957-2017 : bon anniversaire ?* L&R n°118-2017
- *In Annecy mountains : made in France ?* Le Blog 18/12/2017
- *Contributions au PDU du Grand Annecy vu de Veyrier-du-Lac* 30/01/2018
- *Mobilité, qualité de vie, protection du Lac.* Conférence du 27/03/2018 à Veyrier-du-Lac
- *PDU du Grand Annecy : une hirondelle ne fait pas le printemps.* Le Blog 13/05/2018
- *Navettes lacustres.* Le blog 28/05/2018
- *Voie verte et points d'accidentalité au 20/09/2018. Suggestions pour éviter la guerre de tous contre tous.* Lettre au Président, Vice-président et conseiller du CD74, au Président du Sila, au Maire de Veyrier-du-lac.
- Concertation publique LOLA et PDU , égide CNDP, à Veyrier-du-Lac – 13-12-2018. Diaporama.
- *Plan de déplacements urbains du Grand Annecy : opportunités et risques pour Veyrier-du-Lac.* Le Mag n°87 Décembre 2018.
- Tunnel sous le Semnoz, un projet insatisfaisant. L'Essor 21/03/2019
- *Conclusions de la concertation publique LOLA-PDU : bilan et rapport d'expertise de la CNDP.* Le Blog 18/05/2019
- *Tram Annecy-Albertville, la guerre des projets.* La Savoie 4/07/2019
- Conférence Tram Annecy-Albertville. Le Dauphiné Libéré - 27/09/2019
- Contributions écrites à l'enquête publique du PDU (15/11 -16/12/2019) ; avis n°162 du 11/12/2019. (Distinguer le projet LOLA du projet de PDU, ne pas faire de parking relais à Veyrier-du-Lac...)
- *La vraie nature de LOLA.* Riv'Ouest Magazine N° 5 Hiver 2019-2020
- *PDU 2030, un projet en trompe l'œil.* Lac et Reflets Décembre 2019.
- *Annecy, apte au tram ?* Note de position 27/03/2020
- *Qu'est-ce qu'un village ?* Le Blog 9/07/2020.
- *Voie « verte » et « aménagements » cyclables en rive Est : urgence à mieux faire et à consulter les acteurs de la société civile.* Le Blog 31/07/2020
- Voie verte et aménagements cyclables en Rive Est, lettre à C. Monteil, D. Duvernay (CD 74), F. Lardet, D.Sarda (GA), T. Terrier du 2/12/2020.
- *Induction de trafic, impacts sur la vie des habitants.* Le Blog 28/12/2020.
- *Création de trafic et vie des habitants.* Le Mag n°90.

PARTICIPATIONS OFFICIELLES ET CONTRIBUTIONS DE BVVV

PLU de Veyrier-du-Lac (PPA), Grenelle des Transports et de la qualité de l'air du bassin annécien (cofondateur), PDU du Grand Annecy, Concertation publique LOLA-PDU sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)