

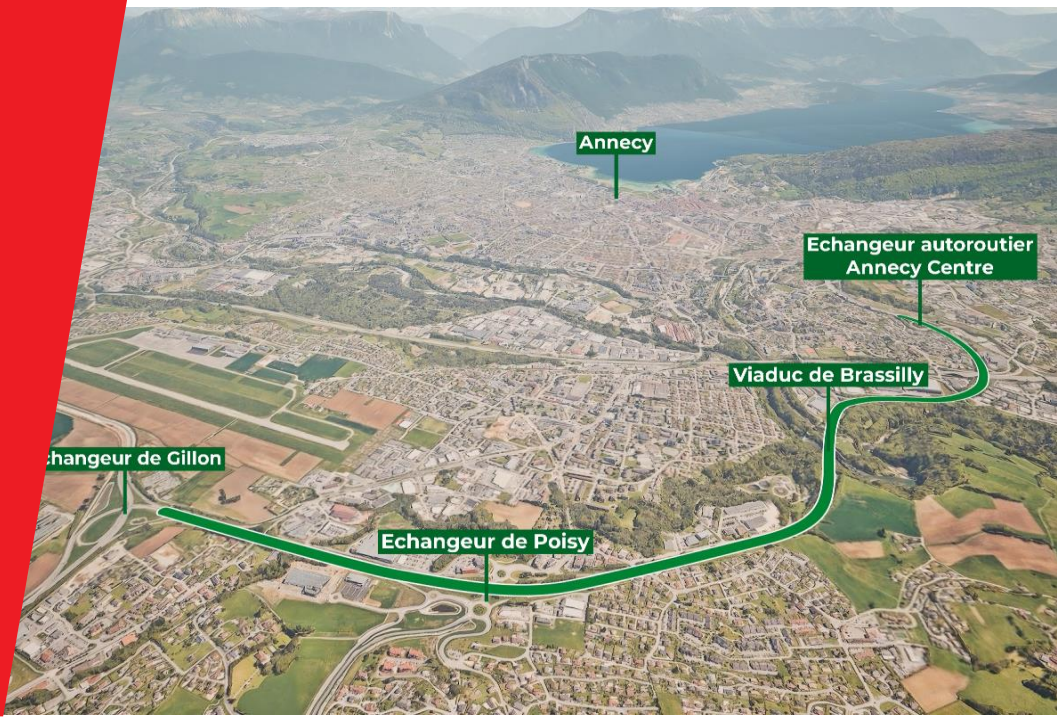


Gillon > échangeur  
Annecy Centre

Modernisation multimodale de  
la route départementale  
RD3508 Sud

# BILAN DE LA CONCERTATION

— Juin 2024



# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>p. 3</b>
<b>Edito</b>	<b>p.4</b>
<b>Un retour rapide sur la présentation du projet</b>	<b>p. 5</b>
<b>Le dispositif d'information et de concertation</b>	<b>p. 7</b>
<b>Un bilan chiffré de la concertation</b>	<b>p. 9</b>
<b>Les contributions des acteurs institutionnels et des associations</b>	<b>p. 11</b>
<b>Les thématiques abordées</b>	<b>p. 16</b>
<b>Les conclusions et orientations issues de cette phase de concertation</b>	<b>p. 28</b>

Ce document a été réalisé sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie  
Maîtrise d'œuvre : Setec ALS

# Introduction

Le présent document constitue le bilan de concertation sur le projet de modernisation de la Route Départementale (RD) 3508 Sud entre l'échangeur de Gillon et le diffuseur Annecy Centre A41. Elle s'est tenue du 6 Mars au 17 Avril 2024

Ce travail est une analyse aussi bien quantitative que qualitative des différentes contributions des citoyens, des associations et des collectivités qui ont participé à cette concertation à travers les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Ce travail s'attache, tout en montrant les rapports quantitatifs qui existent entre personnes favorables et défavorables au projet, à restituer fidèlement l'ensemble des arguments, des questions et des débats auxquels a donné lieu cette concertation. La richesse et la pertinence des arguments guideront le maître d'ouvrage dans ses décisions.

Composé de cinq parties, ce bilan revient d'abord sur une présentation rapide du projet tel qu'il a été présenté à la concertation.

Une deuxième partie présente l'ensemble du dispositif mis en place pour l'information du public et l'expression de celui-ci sur le projet.

La troisième partie s'intéresse aux aspects quantitatifs de cette concertation : le nombre de participants, le nombre de contributions écrites, le nombre de personnes présentes aux différentes manifestations, etc.

Les quatrième et cinquième parties sont consacrées à l'analyse qualitative de cette concertation. Il s'agit de donner un aperçu synthétique mais complet des différents points de vue et arguments exprimés sur le projet durant la concertation. De nombreux verbatims illustrent cette partie pour rendre compte des différentes tonalités des expressions. Cette présentation se fait selon les thèmes développés dans le dossier de concertation.

Enfin, le maître d'ouvrage livre sa conclusion et les orientations qu'il retient à la suite de cette phase de concertation.

# Edito

La RD 3508 Sud est une route départementale stratégique où se rencontrent différents axes de circulation du Grand Annecy.

Systématiquement saturée, la RD 3508 Sud fait partie du réseau routier du contournement d'Annecy et s'avère actuellement inadaptée aux différents besoins de mobilité des hauts-savoyards.

Ce projet, porté par le Conseil départemental de la Haute-Savoie avec le soutien du Grand Annecy, consiste à doubler la route départementale 3508 Sud entre l'échangeur autoroutier d'Annecy Centre-A41 et l'échangeur de Gillon à Epagny Metz-Tessy, à doubler le pont de l'A41 ainsi que le viaduc de Brassilly, pour améliorer les conditions de circulation sur le contournement d'Annecy.

Il s'inscrit en complément des aménagements déjà réalisés sur la section Nord de la route départementale 3508 et sur la route départementale 1508 et permettra de soulager les voiries urbaines locales. Les objectifs poursuivis sont multiples : sécuriser les conditions de déplacement des usagers de la route ; favoriser un mode de déplacement doux à travers un itinéraire cyclable dédié le long de l'infrastructure (entre l'échangeur de la route de Salle au sud et la route départementale 14 au nord) et développer des voies dédiées au covoiturage et aux transports en commun.

A travers les résultats de la concertation, nous sommes fiers, avec les conseillers départementaux, des retours favorables de nombreux haut-savoyards qui ont répondu. Grâce aux contributions de chacun, le projet de modernisation multimodale de la route départementale 3508 Sud peut maintenant se concrétiser, pour améliorer durablement la circulation routière sur le contournement d'Annecy.

## **Martial Saddier**

Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie

## **Lionel Tardy**

Vice-président délégué aux routes, bâtiments, pistes cyclables, mobilités, numérique et anciens combattants

## **Daniel Déplante**

Président de la commission Infrastructures routières, déplacements et mobilité, bâtiments, aménagement numérique

## **Valérie Gonzo- Massol**

### **François Daviet**

Conseillers départementaux du canton d'Annecy-1

## **Odile Mauris**

### **François Excoffier**

Conseillers départementaux du canton d'Annecy-3

## **Magali Mugnier**

Conseillère départementale du canton d'Annecy-4

# Un retour rapide sur la présentation du projet

La RD3508 a été construite en 1986 avec pour objectif de contourner Annecy par l'Ouest. Au vu de la situation actuelle, et dans la continuité des travaux de doublement réalisés sur la partie Nord, le conseil départemental de Haute-Savoie souhaite aménager la partie Sud de la RD3508 en 2x2 voies entre l'échangeur de Gillon et l'échangeur autoroutier n°16 « Annecy Centre ». Ce doublement des voies a été prévu dès la construction initiale, ainsi la majorité des emprises nécessaires est déjà disponible sans acquisition. Néanmoins, le projet implique le doublement de certains ouvrages de franchissement, à savoir le viaduc de Brassilly et les franchissements de l'A41 et de la route de la Salle. Il est aussi prévu d'adapter les bretelles de raccordement et de créer des voies d'entrecroisement.

Le projet prévoit de réserver les deux nouvelles voies créées à l'usage des transports en commune, du covoiturage et des véhicules à faibles émissions, sur certains horaires en fonction des conditions de circulation.

En parallèle, une liaison cyclable sera assurée entre le diffuseur de la RD14 à Poisy et la route de la Salle à Cran-Gevrier.

Enfin, le projet intègre la mise en œuvre de protections acoustiques et la requalification environnementale de l'axe, avec la remise à niveau du réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée ainsi que l'amélioration des conditions de franchissement de l'infrastructure par la faune.

Le projet concerne le territoire des communes d'Epagny Metz-Tessy, Poisy et Annecy (Cran-Gevrier).

## Présentation des aménagements

### AXE PRINCIPAL

- ◆ **Mise à 2x2 voies de la section courante.**
- ◆ **Doublement des ouvrages de franchissement (viaduc de Brassilly au-dessus de la vallée du Fier, ouvrage de franchissement de l'A41, ouvrage de franchissement de la route de la Salle).**

Objectif : Ces aménagements permettront de disposer d'emprises pour favoriser les modes de transports partagés grâce à la mise en place de voies réservées, de fluidifier le trafic et d'améliorer le confort et la sécurité des usagers. Cela s'inscrit dans la continuité des aménagements déjà réalisés sur la partie Nord de la RD3508 et en cours de travaux sur la RD1508.

### SYSTÈMES D'ÉCHANGE

- ◆ **Suppression de la bretelle d'entrée ZA Romains Nord et création d'une nouvelle bretelle d'entrée sur le diffuseur de la Salle.**

Objectif : Ces aménagements ont pour but d'améliorer la sécurité des usagers en supprimant la bretelle d'entrée depuis la rue du Jourdil qui est accidentogène, tout en maintenant l'accessibilité aux axes principaux depuis les zones d'activités des Romains et d'Altais.

- ◆ **Adaptation des bretelles de raccordement et création de voies d'entrecroisement**

- ◆ **Réaménagements des deux carrefours existants au niveau du diffuseur de la route de la Salle.**

Objectif : Ces dispositifs permettront d'améliorer la sécurité des usagers et de garantir la fluidité des entrées et sorties à la RD3508 Sud.

## MODES ACTIFS ET PARTAGÉS

- ◆ **Aménagement d'une liaison cyclable entre le diffuseur de la RD14 à Poisy et la route de la Salle à Cran-Gevrier, y compris sous le viaduc de Brassilly empruntant une passerelle spécifique.**

Objectif : Ces aménagements permettront d'assurer la continuité des modes actifs en lien avec les itinéraires existants ou projetés, en assurant aux piétons et aux cyclistes des déplacements apaisés et sécurisés.

- ◆ **Création d'une voie réservée pour le covoiturage, les transports en commun et les véhicules à faibles émissions.**

Objectif : La création d'une voie réservée permise par la mise à 2x2 voies permettra de favoriser l'usage des modes de transports partagés, au travers d'un système de gestion dynamique permettant son activation en fonction des conditions de circulation.

## AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

- ◆ **Mise en place de protections acoustiques sur une longueur totale supérieure à 1 km au niveau des quartiers résidentiels de Cran-Gevrier et de Poisy.**

Objectif : La création d'écrans acoustiques permettra de protéger les riverains des nuisances sonores générées par la circulation.

- ◆ **Déconstruction et reconstruction du corridor écologique et piscicole du Nant de Calvi.**

Objectif : Assurer la continuité écologique en permettant le franchissement de l'ouvrage par la petite faune en toute sécurité ainsi que l'amélioration de la franchissabilité piscicole.

- ◆ **Mise en place de plantations en accompagnement de l'infrastructure routière et des aménagements piétons et cyclables.**

Objectif : Reconstituer la trame végétale et participer à l'insertion paysagère des nouveaux aménagements.

- ◆ **Création de 8 bassins pour la collecte et le traitement des eaux de chaussée**

Objectif : L'infrastructure ne présentant pas de traitement des eaux à l'heure actuelle, la mise en place de ces dispositifs, enterrés ou en surface, permettra une gestion des eaux de ruissellement de la chaussée avant rejet dans le milieu naturel et donc de réduire l'impact de la route sur la qualité des eaux.



# Le dispositif d'information et de concertation

La concertation publique sur le projet de modernisation multimodale de la RD3508 Sud entre Gillon et l'échangeur autoroutier Annecy Centre était organisée du 6 mars au 17 avril 2024 au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme.

Celui-ci prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique, et qui sont énumérés à l'article R. 103-2 font l'objet d'une concertation associant, pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées. Sont ainsi visés les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

## Les moyens d'information

### ◆ Le dossier de concertation

Un dossier de concertation de 18 pages présentant en détail les objectifs et les partis d'aménagement du projet était mis à disposition dans les mairies et au siège du Département et était téléchargeable sur le site internet du Département.

**hautesavoie** le Département

**Grand Annecy** AGGLOMÉRATION

**DOSSIER DE CONCERTATION**

Modernisation multimodale de la Route Départementale 3508 Sud entre Gillon et l'échangeur autoroutier Annecy Centre

LE DÉPARTEMENT SÉCURISE VOS DÉPLACEMENTS

04 50 33 20 60 • hautsavoie.fr

- ◆ Les flyers d'information distribués dans les boites aux lettres des communes concernées
- ◆ Des achats d'espaces dans les médias :
  - Le Dauphine Libéré : 3 publications
  - L'Essort Savoyard : 4 publications

- ◆ Des relais sur certains site internet des communes ou panneaux d'information
- ◆ Un espace dédié sur le site internet du Département  
<https://actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/rd3508-sud-lancement-de-la-concertation-publique>
- ◆ Une vidéo de présentation du projet diffusée lors des réunions puis mise en ligne

## Les moyens d'expression et d'échanges

- ◆ **3 réunions publiques se sont tenues dans chacune des communes concernées**
  - Le 15 mars 2024 à Epagny Metz-Tessy, salle Animation Grenette,
  - Le 25 mars 2024 à Poisy, salle du Forum
  - Le 09 Avril 2024 à Annecy (Cran-Gevrier), salle de la Turbine



- ◆ **Un registre numérique**

Un registre numérique a été mis à disposition de tous pendant la durée de la concertation.

- ◆ **Des registres en mairie**

Des registres papier ont été mis à disposition des riverains dans les communes d'Epagny Metz-Tessy, Poisy et Annecy (Cran-Gevrier), ainsi qu'au siège du Département.



# Un bilan chiffré de la concertation

Plus de 230 personnes présentes aux réunions publiques

- ◆ Epagny : environ 30 personnes
- ◆ Poisy : environ 130 personnes
- ◆ Cran-Gevrier : environ 75 personnes

Plus de 1 500 visites de la page internet consacrées au projet

Plus de 5 000 visites sur le registre numérique

## Les contributions des citoyens

- ◆ 239 contributions sur le registre numérique
- ◆ Environ 50 contributions et questions lors des réunions publiques
- ◆ 1 contribution dans les registres disponibles en mairies

## Les retombées dans la presse

- ◆ Le Dauphiné libéré : 4 articles
- ◆ L'Essor Savoyard : 1 article
- ◆ Le Messager : 1 article
- ◆ Autres sites de presse en ligne : 4 articles

JEUDI 28 Mars 2024

Type : Presse écrite

Couverture : Local ou Régional

Page 1 / 1

Dauphiné Libéré - Annecy, Rumilly, les Aravis

DIMANCHE 17 Mars 2024

Type : Presse écrite

Couverture : Local ou Régional

Page 1 / 1

### POISY Le projet de modernisation de la RD 3508 dévoilé

Roland Mangiarotti



Martial Saddier (à gauche) a invité le public à donner son avis et à voter à Cran-Gevrier le 9 avril. Photo Le DLRM.

Lundi 25 mars une réunion publique sur le projet de modernisation de la RD 3508 sud a eu lieu au Forum. Le maire Pierre Bruyère a accueilli environ 200 personnes présentes en présence de Martial Saddier président du Conseil départemental maître d'œuvre de cet important projet.

Lionel Tardy vice-président chargé des routes a présenté le projet avec des supports très précis préparés par les services techniques. Pour que chacun puisse avoir une idée complète, il a détaillé ledit projet au fil des kilomètres non sans rappeler qu'il a été globalement imaginé dans les années 1970.

Un temps d'échange a permis au public de poser toutes les questions, faire des remarques, demander des éclaircissements sur des points précis ou donner des avis très souvent pertinents. Si certains ont trouvé le projet décalé en favorisant trop les véhicules privés, d'autres se sont inquiétés de la fluidité et sécurité de la partie cyclable d'accompagnement ou de la possibilité de prévoir des voies réservées aux transports publics tangentiels. Le traitement des eaux de ruissellement, l'éclairage et la vidéosurveillance de la partie cyclable sous le futur deuxième pont de Brassilly ou le financement ont été évoqués tout comme le phasage des travaux dont aussi ceux actuels sur la RD en direction de Chaumontet qui a aussi été explicité.

Martial Saddier a remercié les services du Département et les élus qui ont participé à ce gros futur chantier et invité le public à participer à une autre réunion au cinéma La Turbine de Cran-Gevrier le 9 avril à 19 heures 30.

Dossier consultable sur : <https://actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/rd3508-sud-lancement-de-la-concertation-publique>.

7 / 44

[Retour au sommaire](#)

24 / 71

[Retour au sommaire](#)

### ÉPAGNY METZ-TESSY Le projet de modernisation de la RD 3508 a été présenté

Roland Mangiarotti



Les élus ont répondu aux questions et ont répondu à toutes les questions du public. Photo Le DLRM.

Ce vendredi 15 mars, une première réunion publique sur le projet de modernisation de la RD 3508 sud a eu lieu à la salle de la Grenette à Epagny. Lionel Tardy, vice-président du Département chargé des routes, a présenté le projet avec des supports très fouillés préparés par les services techniques.

De façon que chacun puisse avoir une vue complète, il a détaillé ledit projet au fil des kilomètres non sans rappeler qu'il a été globalement imaginé dans les années 1970. Un temps d'échange très ouvert et posé a permis au public de poser toutes les questions, faire des remarques...

Si certains ont trouvé le projet pharaonique, de trop favoriser les véhicules privés, d'autres se sont inquiétés de la fluidité de la partie cyclable d'accompagnement ou de la possibilité de prévoir des voies réservées aux transports publics tangentiels.

La question sur la gratuité de l'autoroute A41 entre Annecy Nord et Sud qui permettrait de dégorger les flux a été posée, mais il faut bien pouvoir accéder à ces sorties. Le phasage des travaux, dont aussi ceux actuels sur la RD en direction de Chaumontet, a aussi été explicité.

Le public est invité à participer aux futures réunions à la salle du Forum de Poisly le 25 mars à 19 heures et au cinéma la Turbine de Cran le 9 avril à 19 h 30.

Le dossier est consultable sur : [www.actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/rd3508-sud-lancement-de-la-concertation-publique](http://www.actu.hautesavoie.fr/explorez-actu/rd3508-sud-lancement-de-la-concertation-publique)

## Le Département présente aux habitants le doublement des voies entre Annecy et Epagny

La première réunion publique consacrée au doublement des voies sur le RD3508, entre le péage d'Annecy-centre et Epagny (Gillon), a suscité un intérêt limité auprès des habitants d'Epagny, vendredi 15 mars.

### EPAGNY METZ-TESSY

C'est un projet encore hypothétique, mais il pourrait bien concerner à terme des milliers d'habitants du bassin annécien. Pour autant, ce n'est pas la fois des grands jours, vendredi 15 mars en soirée à la Grenette d'Epagny Metz-Tessy pour la première réunion publique organisée par le Département de la Haute-Savoie consacrée au doublement des voies de la RD3508 sud.

Ce projet monumental, chiffré à quelque 80 millions d'euros, c'est donc celui de l'élargissement de cette route très empruntée, pour devenir à terme une 2x2 voies, à l'image du chantier des dernières années sur la 3508 nord, entre Epagny et Annecy Nord.

Une trentaine de personnes dans la salle, une trentaine de personnes a fait le déplacement. Passage de la piste cyclable sous le viaduc de Brassilly, modification des be-

lles d'accès au niveau de NTN-SNR, voirie « intelligente » faite pour laisser place à terme aux transports en commun et aux covoiturageurs... après une présentation détaillée du projet, les habitants prennent la parole. « Comment contrôler si cette voie de contournement va être respectée », s'interroge cette dame. Lionel Tardy, vice-président en charge de la voirie, complète: des caméras pourront être installées à terme, et pourquoi pas un système « d'amendes automatiques ».

Pour cet autre habitant, il aurait été préférable de ne pas engager ce projet, pour privilégier la gratuité de l'A41 sur la traversée d'Annecy, d'autant que selon lui, le trafic routier pourrait baisser à Annecy, à horizon 2035. Enfin, cet autre riverain tient à féliciter les élus: « merci », résume-t-il. « Je galère depuis 4 ans à faire Annecy - Epagny, et je trouve que c'est un très beau projet », la concertation publique sur le projet se poursuit jusqu'au 17 avril.



F.P. Les habitants sont invités à s'exprimer et poser leurs questions aux élus.

# Les contributions des acteurs institutionnels et des associations

Nous avons choisi de distinguer ici les contributions des acteurs publics, les contributions d'institutions et d'entreprises et les contributions des associations et des collectifs organisés.

## Collectivités

### Poisy : Contribution du maire

- ◆ Le maire de Poisy, M. Pierre Bruyère, se positionne en faveur de ce projet de modernisation, qui se justifie au vu de l'efficacité de la partie Nord entre Gillon et l'hôpital, tout en rappelant qu'il ne faut pas mettre en opposition la voiture et les modes doux.

## Institutions et entreprises

### Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute-Savoie

La CCI de Haute-Savoie s'est prononcée en faveur du projet après consultation du dossier, et souligne qu'il « *est plus que jamais justifié* » au vu de l'évolution et des dynamiques socio-économiques du territoire. Elle mentionne :

- ◆ L'amélioration de la qualité de vie des usagers et des habitants : gain de sécurité, possibilité de développement du service de transports en commun, soulagement des axes secondaires, ...
- ◆ Un projet prévu et anticipé depuis le début : place dédiée au doublement des voies, infrastructures pré-dimensionnées, ...

### Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc

La Chambre d'agriculture a tenu à exprimer quelques inquiétudes et demande des précisions en lien avec les préoccupations du milieu agricole. Elle souligne :

- ◆ l'incidence de tels projets sur l'activité agricole, en particulier ce qui concerne les effets fonciers, l'accès aux parcelles et les occupations temporaires liées aux chantiers.
- ◆ la nécessité de veiller à l'absence d'impact sur les espaces agricoles ; le cas échéant, la mise en place des compensations agricoles.
- ◆ La nécessité d'anticiper les volumes de matériaux inertes excédentaires issus des travaux et de déterminer où ils seront stockés et envoyés.

## AREA

- ◆ Le concessionnaire autoroutier s'est exprimé en faveur du projet de mise à 2x2 voies de la RD3508 Sud qui est cohérent avec les objectifs de décongestion de ce secteur.
- ◆ Le concessionnaire souligne la cohérence et la complémentarité avec le projet d'entrée sans ticket mené par AREA et prévu pour 2026 sur le secteur d'Annecy. Ces deux projets menés en parallèle par le Conseil départemental de Haute-Savoie et AREA permettent une amélioration des déplacements en réduisant la congestion et en augmentant la sécurité des usagers.
- ◆ AREA mentionne deux interfaces principales de travaux à savoir le pont franchissant l'autoroute A41 et le diffuseur d'Annecy centre, sur lesquels le concessionnaire propose une coopération avec le CD74 pour concevoir et réaliser ces aménagements.

## Associations et collectifs organisés

### Les Shifters Annecy

Des membres de l'association ont assisté à la réunion publique d'information du 25 mars à Poisy ainsi qu'à celle du 9 Avril à Cran-Gevrier et étudié le dossier de concertation pour émettre un avis défavorable au projet, tel qu'il est présenté actuellement. Leurs principales remarques sont synthétisées ci-après :

#### ◆ **Nécessité de clarifier les enjeux et les objectifs**

- ◆ Clarifier l'intérêt et l'opportunité du projet : quantification du trafic, nuisances pour les riverains et usagers, taux d'occupation des véhicules.
- ◆ Intégrer des perspectives d'évolution du trafic à horizon 2030, en prenant en compte la croissance démographique du secteur, le report modal et les autres projets de transports à l'étude.
- ◆ Evaluer les objectifs de performance du projet, en termes de trafic mais aussi et surtout en termes d'émission de gaz à effet de serre (GES) et de pollution, ainsi que la surface à imperméabiliser.
- ◆ Exclure les véhicules électriques des voies prioritaires dans une logique de réduction de la voiture et de décongestion.

#### ◆ **Utilisation de l'argent public**

- ◆ Critique de l'investissement des ressources publique pour le financement d'un projet incitant à l'usage de la voiture, ces moyens devant au contraire être consacrés au développement du covoiturage, de l'offre de transports en commun et des mobilités « douces », ainsi qu'aux mesures permettant de diminuer le besoin de déplacement.
- ◆ Incompatibilité avec les « objectifs présentés par la DREAL au nom de la Préfecture de Région dans le cadre du Groupe de Travail « Transports » de la COP régionale AuRA » en termes de décarbonation des transports à horizon 2030, visant notamment à réduire les déplacements de 5% et l'utilisation de la voiture individuelle de 15%.

#### ◆ **Alternatives et scénarios**

- ◆ Approbation des aménagement des bretelles tels qu'évoqués dans le dossier, s'il s'avère que l'enjeu est effectivement crucial.
- ◆ Au lieu d'une 2x2 voies, créer sur la chaussée une voie centrale prioritaire aux transports en communs et au covoiturage avec une alternance du sens de circulation sur celle-ci.
- ◆ Reporter une partie du trafic sur l'autoroute A41 après étude des aménagements nécessaires, et envisager la gratuité de la portion d'autoroute entre les échangeurs d'Annecy Nord et d'Annecy Sud.

### Les Amis de la Terre

L'association espère faire entendre sa désapprobation du projet en apportant sa contribution à la concertation publique. Elle mentionne :

- ◆ L'absence de mention du coût économique du projet.
- ◆ Des inquiétudes concernant le trafic induit par le doublement des voies et donc de la pollution et des émissions de GES induites.
- ◆ L'absence d'étude d'impact globale, en particulier sur l'impact climatique du projet.
- ◆ L'absence de mention du projet de Zone d'Activités Economiques (ZAE) de Brassilly, pourtant liée au projet de la RD3508.
- ◆ L'incompatibilité avec les enjeux de baisse d'émission de GES.
- ◆ Le fait de privilégier les véhicules électriques sur la voie de covoiturage, qui paraît injuste au vu du coût de ces véhicules qui favorise les populations les plus aisées.

- ◆ Le fait que la voie de covoiturage de la partie Nord de la RD3508 (déjà en 2x2 voies) n'est pas contrôlée afin d'éviter la contestation des automobilistes, alors qu'il faudrait au contraire inciter fortement le covoiturage pour éviter la saturation des infrastructures et sanctionner les usages abusifs.
- ◆ La nécessité de mettre l'accent sur les projets de transports en commun et de mobilités douces plutôt que sur des projets routiers.

## Oui Annecy

Le collectif de citoyens a exprimé ses réserves vis-à-vis du projet tel qu'il est présenté actuellement et préconise une ré-évaluation des objectifs.

### ◆ **Trafic routier**

- ◆ Les chiffres de trafic routier du dossier datent de 2019 alors que les chiffres de 2022 indiquent une baisse, en lien avec le télétravail, le développement du vélo, le prix du carburant, ...
- ◆ Aucune information détaillée sur le trafic (part de poids lourds, taux d'occupation des véhicules).
- ◆ Pas d'estimation future du trafic ni de quantification du soulagement des autres axes.
- ◆ La problématique du trafic induit n'est pas évoquée.
- ◆ Il faudrait anticiper un report modal vers le vélo et les transports en commun dans les années à venir, en plus de l'exclusion prochaine de certaines vignettes Crit'Air de la Zone à Faible Emissions (ZFE). Cela va affecter le trafic routier à l'horizon 2030.

### ◆ **Nuisances sonores**

- ◆ La problématique du bruit mérite d'être approfondie et, avec celle-ci, la question de la limitation de vitesse.

### ◆ **Voie verte**

- ◆ Une voie verte existe déjà sur un itinéraire semblable et son amélioration ne justifie pas le reste du projet (notion de « Greenwashing »).
- ◆ Les pentes générées par le passage de la voie cyclable en-dessous du viaduc seront trop importantes et vont nuire au cheminement des vélos et à l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).
- ◆ Plutôt qu'une voie verte, il serait préférable de séparer les chaussées réservées aux vélos de celles réservées aux piétons (sauf ponctuellement pour une passerelle, par exemple), étant données les perspectives de croissance des déplacements à vélo.

### ◆ **Utilisation de la nouvelle voie**

- ◆ La voiture électrique ne doit pas être considérée comme un mode de déplacement vertueux. Dans la hiérarchie des mobilités, elle se situe après les transports en commun et les modes actifs (marche et vélo).
- ◆ A ce titre, la nouvelle voie doit être réservée exclusivement aux transports en commun et au covoiturage, et ce en permanence.

### ◆ **Opposition au projet de ZAE de Brassilly**

- ◆ Aucune mention n'est faite du projet de ZAE de Brassilly et de l'échangeur prévu pour la desservir, alors que cela a été confirmé par le maire de Poisy.

### ◆ **Données manquantes**

- ◆ Pas de chiffrage économique du projet.
- ◆ Aucune donnée sur l'imperméabilisation du sol ni l'emprise totale du projet.
- ◆ Pas de pré-étude environnementale, ni d'inventaire de biodiversité.

### ◆ **Alternatives au projet**



- ◆ Favoriser en priorité et dès aujourd'hui le covoiturage grâce à des aménagements dédiés (abris, panneaux d'affichage, parking, ...) afin de réduire l'autosolisme.
- ◆ Mettre en place dès maintenant un transport en commun sur la RD3508 sud et constater l'évolution du trafic.
- ◆ Racheter les droits de concessions d'autoroute sur la portion entre Seynod et Annecy-Nord afin de la rendre gratuite car beaucoup d'usagers utilisent la RD3508 pour des raisons financières.

## Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien

Les représentants du collectif d'associations reprennent les arguments développés par Les Amis de la Terre Haute-Savoie dans leur contribution pour rejoindre leur conclusion et exprimer leur désaccord avec le projet.

## Résilience Montagne

L'association dénonce l'incompatibilité du projets avec les enjeux de l'époque.

- ◆ Le projet impliquerait une forte pression sur les espaces naturels, en particulier les zones humides et les écosystèmes.
- ◆ Le projet présente un risque vis-à-vis des séismes, des glissements de terrains et des inondations, qui ont tendance à s'intensifier avec le changement climatique.
- ◆ Elle déplore la destruction de surfaces agricoles.
- ◆ Un projet allant à l'encontre des recommandations du GIEC (groupe d'experts intergouvernemental pour le climat) qui préconise d'encourager les transports non-motorisés et les transports publics, dans une logique d'inflexion des émission de GES d'ici 2025.
- ◆ Aucune mention de l'impact climatique du projet.

## Association de concertation et de proposition pour l'aménagement des transports

L'ACPAT est impliquée dans les débats publics sur les transports et a souhaité exprimer son avis concernant la mise à 2x2 voie de la RD3508 sud.

- ◆ Ce projet s'inscrit dans le même registre que celui du tunnel sous le Semnoz, auquel l'ACPAT s'était opposé, avec les mêmes objectifs mais qui ont pour effet d'augmenter le trafic.
- ◆ Mention de la non application du contrôle de la voie de covoiturage sur la partie Nord.
- ◆ Report du trafic de la RD3508 sud aux extrémités de l'axe sur les nœuds routiers.
- ◆ Pas d'évaluation du trafic induit.
- ◆ Projet favorisant l'étalement urbain.
- ◆ Projet incompatible avec les efforts à faire dans l'agglomération d'Annecy en termes de qualité de l'air. En effet, le Grand Annecy est soumis à un Plan Local pour la Qualité de l'Air (PLQA) depuis 2018.

## Roule & Co

L'association Roule & Co promeut l'utilisation du vélo sur Annecy et son agglomération et s'oppose au projet de doublement des voies de la RD3508 sud.

### ◆ Trafic routier

- ◆ L'amélioration de l'offre routière entraînerait une hausse du trafic à terme : trafic induit.
- ◆ La voie intelligente est une fausse bonne idée car en libérant de la place sur l'autre voie, elle entraîne une hausse du trafic, d'autant plus que la part de voitures électriques a tendance à augmenter.

- ◆ Si les voitures électriques gardent un caractère élitiste, la voie intelligente serait injuste sur le plan social.
- ◆ Un projet contradictoire avec le plan de mobilité de l'agglomération (diminution de la part de la voiture d'ici 2030 notamment).
- ◆ Allusions à des projets similaires où la fluidification a provoqué une augmentation des distances de parcours et non pas une réduction des temps de trajet.
- ◆ **Aménagements cyclables indépendants du doublement des voies**
  - ◆ Piste cyclable déjà existante sur une grande partie du tracé.
  - ◆ Pour les portions manquantes, elles sont réalisables indépendamment du doublement et pour un coût bien moindre.
  - ◆ Si le projet se fait effectivement, il est nécessaire d'assurer la sécurité des cyclistes lors des travaux et d'éviter au mieux les interruptions.
  - ◆ L'association est prête à contribuer de manière constructive à l'élaboration des aménagements cyclables via des conseils aux usagers et des avis techniques sur le projet.
- ◆ **Aspects essentiels pas assez développés**
  - ◆ Imperméabilisation des sols nécessaire même si la majeure partie des emprises a été acquise antérieurement, mais aucune donnée n'est fournie à ce sujet.
  - ◆ Manque de clarté à propos de l'utilisation de la voie intelligente VR2+ : est-elle active seulement en heure de pointe ou constamment ? Quels véhicules seront acceptés ?
  - ◆ Comment aboutir à un soulagement des voiries urbaines locales ?
  - ◆ Aucune évaluation de la potentielle saturation des axes en sortie de la RD3508.

# Les thématiques abordées

La concertation publique portait sur un projet de modernisation de la RD3508 sud entre l'échangeur de Gillon et le diffuseur Annecy Centre A41. Cette concertation a été l'occasion de faire émerger différentes thématiques liées au projet. Outre les discussions autour de l'intérêt du projet, la concertation a permis d'ouvrir plus largement le débat sur des sujets tels que l'impact environnemental du projet, la problématique des nuisances sonores, la place accordée aux transports en commun, au covoiturage et au vélo, le financement des aménagements, etc.

Comme détaillé ci-après, environ 45% des contributeurs, pour la plupart riverains ou utilisateurs de l'axe, ont plébiscité ce projet, exprimant leur satisfaction à l'idée de mieux circuler et ne plus subir ni les bouchons quotidiens sur un axe saturé depuis plusieurs années, ni les nuisances sonores en découlant.

Environ 10% des avis sont plus mitigés et demandent des précisions, proposent des aménagements ou expriment des points de vigilance sans pour autant rejeter le projet tel qu'il est présenté.

À l'inverse, environ 45% des contributeurs se sont exprimées en défaveur du projet qu'ils jugent pour la plupart « d'un autre temps », favorisant le « tout-voiture » et ne prenant pas en compte les enjeux environnementaux actuels et les objectifs de décarbonation des transports. Ils ont également pointé du doigt la nécessité de réaménager et augmenter l'offre de transports en commun et d'aménager des voies cyclables sécurisées, ainsi que de proposer plus d'aménagements en faveur du covoiturage pour lutter contre l'autosolisme. Par ailleurs, des inquiétudes ont vu le jour concernant l'augmentation des flux de circulation générée par les aménagements et l'augmentation des nuisances sonores.

La proportion d'avis exprimés favorables et défavorables au projet est bien équilibrée.

Les différentes thématiques mentionnées dans les contribution sont abordées en détail dans la partie qui suit.

## 1. La vision globale du projet

Les personnes en faveur de ce projet, en raison de la saturation quasiment systématique de l'axe, sont convaincues que cet aménagement permettra de fluidifier le trafic et de gagner en sécurité et en confort, notamment au vu de l'efficacité de la partie déjà réalisée au Nord. Ainsi, un peu plus de 100 contributeurs s'expriment clairement comme favorables au projet.

*« Je suis pour le passage à 2 voies de cette section qui, toute la journée est saturée. Nous avons vu les améliorations apportées grâce au passage en 2x2 de la rocade de l'aéroport. L'infrastructure routière n'est plus en adéquation avec l'afflux d'automobiliste. »*

*« Ce projet est indispensable pour assurer des temps de trajets raisonnables. Il faut le faire. De plus, la durée de vie du viaduc est à prendre en compte, cela serait une bonne idée d'avoir une alternative car le jour où ce passage ne sera plus sécurisé, Annecy sera scindé en deux. »*

*« Je suis complètement d'accord avec ce projet qui facilitera la circulation dans l'agglomération d'Annecy. Cependant je suis propriétaire d'un appartement situé "passage du Creux du Mion" à Poissey (juste au-dessous de la route concernée par*

*l'aménagement) et je pense qu'il serait souhaitable de mettre en place une solution de traitement acoustique vis à vis des habitations alentours ! »*

*« La 3508 Sud est régulièrement et systématiquement saturée. Le doublement des voies comme cela a été fait sur la partie nord de la voie rapide est indispensable pour améliorer les conditions de circulation sur ce contournement d'Annecy. »*

*« Oui à ce projet et qu'il prenne bien compte les bus, les voitures et les vélos. »*

Par ailleurs, environ 25 personnes n'expriment pas d'avis tranché sur le projet mais ont fait part de leurs inquiétudes, en particulier à propos des nuisances sonores et demandent que cette problématique soit sérieusement étudiée. Certains participants partagent aussi des propositions ou des alternatives, sans forcément remettre en cause le projet dans sa globalité.

*« Plutôt que de doubler la RD3508, pourquoi ne pas rendre l'autoroute gratuite entre Annecy Nord et Seynod sud. Et peut-être aménager une entrée sortie supplémentaire vers Poisy ? »*

*« Le projet est très ambitieux. Il faudra que les aménagements paysagers prévus soient à la hauteur des enjeux climatiques actuels avec un budget adapté pour un aménagement de qualité. Le volet paysager ne doit pas se limiter à 3 bosquets. »*

*« Je souhaite que le quartier sur Fier à Meythet bénéficie d'une protection acoustique sur le viaduc de Brassilly et de part et d'autre. Les dispositifs prévus sont largement insuffisants et ne protègent pas les habitations situées à 150 m des voies. Il est indispensable de faire cette protection »*

*« Avez-vous prévu des équipements acoustiques afin de réduire l'impact du bruit généré par ce doublement de la voie ? En effet, en tant que riverain, je suis inquiet de la mise en place de ces nouvelles voies. »*

Enfin, un peu plus de 100 contributions, dont celles des associations et collectifs de citoyens, expriment leurs forts désaccords avec le projet jugé « d'un autre temps », principalement en raison de son impact environnemental, mais aussi car ils craignent que la saturation persiste en raison du trafic induit. Ces contributeurs considèrent ce projet incompatible avec les enjeux de décarbonation actuels et déplorent une mauvaise utilisation de l'argent public, qui devrait être consacré au développement des modes de transports alternatifs tels que le covoiturage, les transports en commun et le vélo.

*« Est-ce que réduire de 5 minutes le temps de trajet de certains (pour avoir les mêmes bouchons à l'entrée d'Annecy) doit mettre la santé d'autres personnes en danger (nuisances sonores et pollution) ? »*

*« Pour contourner Annecy c'est une absurdité, il y a une autoroute qui fait la liaison, ça coûterait moins cher de racheter la concession de la section Annecy nord-sud que de faire ce doublement. »*

*« Il faut cesser de dépenser des millions dans cette sorte d'infrastructures. La documentation ne manque pas : paradoxes de Braess et de Downs-Thomson, trafic induit, constante de Marchetti, l'erreur du tunnel de Fourvière...L'avenir est aux transports en commun et aux modes doux. Sur cet itinéraire, il faut assurer une continuité cyclable. »*

*« Ce projet est une aberration non seulement pour l'environnement, mais aussi pour la qualité de vie du Grand Annecy. S'il passe, malgré son étude d'une légèreté irresponsable, cela engendrerait encore plus de trafic routier. Là où il nous faut, à la place, un meilleur service de transports en commun et davantage de pistes cyclables. »*

*« Ce projet va attirer toujours plus de voitures, de pollution et de nuisances sonores. Et confisquer davantage de terres agricoles. Il s'agit d'un projet d'un autre temps, qui va détériorer la qualité de vie des habitants. Il va à l'encontre des préconisations de tous les rapports scientifiques. J'y suis donc très favorable. »*

*« (...) ce projet est dans la continuité de la façon d'aménager et de développer un territoire tel qu'on le faisait au siècle précédent. Il est par contre antinomique avec les engagements environnementaux de la France (en particulier ceux de l'Accord de Paris de 2015) et avec les orientations du Pacte pour le Climat voulues par la population locale et voté par le Grand Annecy. »*

Lors des réunions publiques, les personnes qui se sont exprimées ont en majorité fait part de leurs questions et crainte ou de leur opposition. Les personnes favorables au projet ont été moins représentées lors des réunions qu'au travers des contributions, ce qui est une tendance fréquemment observée dans les démarches de concertation.

## 2. Les aspects fonctionnels du projet

### SUR LE TRAFIC INDUIT ET LES HYPOTHÈSES DE TRAFIC

De nombreuses contributions évoquent le terme de « trafic induit » ou y font implicitement référence en déplorant le fait que le dossier de concertation ne donne pas d'éléments précis sur sa prise en compte dans les études de trafic ou même en supposant que son effet ne soit pas pris en compte.

. De manière plus générale, certains regrettent que le dossier ne mentionne aucun élément de trafic qui pourrait justifier la nécessité des aménagements au vu de la situation actuelle et future.

Il est également fait mention d'une tendance à la baisse du trafic selon les données de l'année 2022 disponible sur le site de la préfecture de Haute-Savoie.

---

**Réponse du MO :** La demande d'éléments détaillées sur les données et hypothèses prises en compte pour l'étude de trafic a été entendue. Des précisions sont donc apportées dans le bilan, le dossier d'étude d'impact à venir comportant une présentation plus complète.

Tout d'abord il est précisé que l'étude a été réalisée sur la base des données de trafic de 2019 car les années 2020 et 2021 ne sont pas représentatives compte tenu de restrictions de déplacements dues aux confinements, que des dysfonctionnements sur une station de mesure en 2022 ne permettent pas d'avoir des valeurs corrélées pour cette année sur le périmètre d'étude, et enfin que les données de l'année 2023 n'étaient pas consolidées au démarrage de l'étude.

Le trafic indiqué de 40 000 veh/jour correspond bien aux données de 2019. Si une baisse de trafic a été observée sur le périmètre du contournement d'Annecy en 2022, les données de 2023 (prochainement disponibles sur le site de la préfecture, montre une augmentation par rapport à 2022. La valeur de 40 000 veh/jour reste donc d'actualité à ce stade et est bien pertinente comme base d'étude.

Concernant le trafic induit, il s'agit un phénomène documenté qui correspond à l'augmentation du trafic générée par l'amélioration d'une infrastructure de transport (baisse du temps de parcours) et qui peut avoir plusieurs composantes. Il est précisé qu'il s'agit d'un sujet sur lequel il n'y a pas de véritable consensus parmi les experts sur la façon de le prendre en compte. Il est également assumé que le projet a vocation à générer une induction de trafic afin de répondre aux stratégies de shunt de la RD3508 par des voiries annexes du fait de la congestion et aussi à la mise en place progressive de la ZFE-m sur le périmètre de la ville d'Annecy qui va renvoyer certains véhicules sur les axes de transit structurants.

---



---

Une étude de trafic a donc été réalisée et modélise l'évolution du trafic aux horizons 2030 et 2050 selon différents scénarios, en prenant en compte de nombreux paramètres et hypothèses, tels que :

- l'évolution démographique du secteur, sur la base notamment de la croissance du nombre de logements et des prévisions de l'INSEE,
- une estimation du trafic induit par la mise à 2x2 voies de la RD ainsi que le surplus de véhicules en transit généré sur cet axe,
- l'évolution du taux d'occupation des véhicules,
- l'évolution tendancielle de report modal, basée sur les prévision du Grand Annecy avec une modulation selon les scénarios.

Cette étude montre que la mise en place de la 2ème voie implique une décongestion durable de l'axe, même dans le scénario dit « tendanciel » dans lequel le report modal est modéré (-6% des volumes de véhicules particuliers en 2030 et -13% en 2050 par rapport à 2019) et le taux d'occupation des véhicules reste constant par rapport à la situation actuelle. En effet, l'étude a montré que le report modal, même s'il reste tendanciel, compense l'augmentation de trafic. À l'inverse, si le projet n'est pas réalisé, l'évolution du trafic pourrait causer en soirée une généralisation de la congestion sur toute la longueur de l'axe, y compris sur la partie Nord.

---

## LA REMISE EN CAUSE DU DOUBLEMENT DES VOIES

Quelques avis s'opposent au doublement des voies mais sont favorables aux autres aspects du projet, qui sont selon eux indépendants de la mise à 2x2 voies, notamment la mise en place de protections anti-bruit, la mise aux normes environnementales de l'assainissement avec la création des bassins de récupération et de traitement des eaux de chaussées ainsi que l'amélioration et le prolongement de la piste cyclable.

---

**Réponse du MO :** Il serait effectivement possible de réaliser la mise aux normes environnementales et acoustiques, d'améliorer la liaison cyclable et de réaménager les bretelles en conservant la chaussée à une voie par sens. Dans ce cas il ne serait pas apporté de réponse au problème de congestion et de développement des modes partagés et il ne serait alors plus possible de faire évoluer l'infrastructure par la suite sans devoir tout reprendre. L'apport du passage à deux voies par sens afin de pouvoir passer de la régulation non maîtrisée par la congestion à la régulation maîtrisée de la congestion demeure primordial pour gérer les besoins et usages futurs.

---

## SUR LA CRÉATION D'UNE NOUVELLE VOIE EN DIRECTION ALTERNÉE

Quelques avis ont évoqué la possibilité de créer seulement une nouvelle voie centrale pour les transports en commun et le covoiturage, et que celle-ci change de direction en fonction des horaires et du trafic, comme cela a été fait dans certaines villes.

---

**Réponse du MO :** La création d'une voie centrale en circulation alternée peut sembler un bon compromis à première vue, cependant plusieurs éléments rendent sa mise en place délicate voire impossible, mais également non adaptée aux enjeux de trafic.

Premièrement, la largeur actuelle du viaduc de Brassilly ne permet pas d'accueillir 3 voies de circulation et une piste cyclable en même temps, ce qui signifie qu'il faudrait dans tous les cas construire à côté une nouvelle passerelle pour accueillir les piétons et les vélos, le viaduc existant n'étant pas dimensionné pour accrocher une passerelle en-dessous.

Ensuite, il serait impossible de placer des écrans acoustiques sur le viaduc existant pour protéger les quartiers proches des nuisances sonores, comme certains riverains en ont fait la demande dans le cadre de la concertation.

Enfin, le trafic sur cet axe n'est pas de type pendulaire avec un sens plus chargé que l'autre le matin et inversement le soir. Le trafic aux heures de pointe du matin et du soir est équilibré avec 1500 veh/h dans les deux sens et les heures de pointe ne représentent que 15% du trafic journalier. Il n'est pas donc possible de trouver un fonctionnement équilibré avec l'affectation d'un sens de circulation à une voie centrale en fonction des horaires.

S'il était décidé de réserver cette voie centrale aux transports en commun uniquement, dans l'objectif d'une fréquence importante des bus, ce principe d'affectation d'un sens de circulation à la voie centrale serait contre-productif en terme d'incitation à l'usage des transports en commune du fait du déséquilibre que cela induirait.

Compte tenu du linéaire concerné, il n'est clairement pas possible d'alterner le sens de circulation en fonction de l'arrivée d'un bus dans un sens ou un autre.

---

## LA REMISE EN CAUSE DES CONDITIONS D'UTILISATION DE LA VOIE RÉSERVÉE

Certains avis globalement favorables au projet désapprouvent le fait de réserver la nouvelle voie à certains types de transport et exigent qu'elle soit ouverte à tout le monde en permanence. À ce titre, l'association des Shifters d'Annecy fait remarquer que « *l'augmentation de capacité semble suffisante pour supporter l'augmentation de trafic à ce jour, et l'instauration d'une priorité ne se justifie plus* ».

---

**Réponse du MO :** À l'inverse, certains avis exigent que les voies supplémentaires soient exclusivement et en permanence réservées aux transports en commun et au covoiturage, et que les véhicules autosolistes électriques en soient exclus. Les règles d'utilisation de la voie réservée ne sont pas figées et sont amenées à évoluer, notamment en fonction de l'évolution des usages. Le dispositif de gestion projeté en lien avec l'aménagement offrira la flexibilité nécessaire pour l'adapter.

---

## LA QUESTION DE LA GRATUITÉ DE L'AUTOROUTE

Une part non négligeable des contributions, dont celles de certaines associations et collectif de citoyens, évoquent la mise en gratuité de la portion d'autoroute située entre l'échangeur d'Annecy-Nord et celui de Seynod, invoquant le fait que de nombreux usagers contournent ce tronçon d'autoroute en empruntant la RD3508 pour des raisons financières.

---

**Réponse du MO :** Il est tout d'abord rappelé que le Département n'a pas compétence sur la gestion des autoroutes, concédées ou non. Indépendamment de sa complexité juridique et financière, l'hypothèse de la gratuité de la section d'A40 entre les deux échangeurs d'Annecy n'apparaît pas pouvoir apporter une réponse adéquate au problème de congestion sur la RD3508.

D'une part, il n'est pas identifié un surplus de trafic sur la RD3508 dû à une stratégie de contournement de l'autoroute et de son péage, le coût de la liaison entre les deux échangeurs d'Annecy étant inférieur à 1 € à ce jour.

D'autre part, les échangeurs de Poisy et de Gillon constituent des points d'échanges majeurs des flux de véhicules, avec un volume d'entrée/sortie important et équilibré (les bretelles d'entrée et de sortie côté sud de l'échangeur de Poisy drainent un trafic de l'ordre 9000 veh/j par exemple). Les usagers concernés n'ont pas d'intérêt à aller prendre l'autoroute.

Enfin, les gares de péage des échangeurs nord et sud d'Annecy sont déjà saturées aux heures de pointe. L'incitation financière à emprunter l'autoroute risque d'être contrebalancée par l'augmentation des difficultés pour y accéder ou en sortir.

---

## LA QUESTION DE LA ZAE DE BRASSILLY

Un certain nombre de participants ont évoqué le projet connexe de ZAE de Brassilly et le nouvel échangeur prévu à Poisy et regrettent que cet élément ne soit pas mentionné dans le dossier.

---

**Réponse du MO :** Le Département a connaissance du projet de ZAE à Brassilly porté par la mairie de Poisy et le Grand Annecy mais qui n'est pas confirmé à ce jour. Le projet de modernisation de la RD3508 Sud n'est en aucun cas lié à celui d'une éventuelle ZAE à Brassilly et ne comporte donc pas d'aménagement dédié.

---

## ÉCHANGEUR DE LA ROUTE DE LA SALLE

Un usager demande que le fonctionnement des accès à la RD3508 sud en direction d'Annecy depuis la route de la Salle soit revu en supprimant le tourne-à-gauche proposé pour les utilisateurs venant d'Altais car, en croisant la voie opposée, cela pourrait générer une forte congestion en amont. Cette modification obligerait les véhicules à aller emprunter le nouveau giratoire et à faire demi-tour pour accéder à la RD3508.

---

**Réponse du MO :** La situation de cet échangeur sera améliorée en créant une voie de stockage spécifique pour le tourne-à-gauche depuis la route de la Salle. L'étude de trafic dynamique montre un fonctionnement satisfaisant du carrefour en incluant cette modification.

---

## 3. L'environnement et l'ambiance sonore

### LA PROBLÉMATIQUE DES NUISANCES SONORES

Beaucoup de riverains, en particulier les habitants de Poisy et du quartier « Fier » de Meythet, se plaignent de nuisances sonores provenant de la RD3508 sud et du viaduc de Brassilly, et s'inquiètent que cela ne s'aggrave avec le doublement des voies. Ils exigent donc une meilleure prise en compte de la pollution sonore et une augmentation du linéaire d'écrans acoustiques.

---

**Réponse du MO :** La gestion des nuisances sonores dans le cadre de la transformation significative d'une infrastructure existante est encadrée par la réglementation en vigueur. Celle-ci définit des seuils de bruit à ne pas dépasser au niveau des habitations et permet de dimensionner les protections acoustiques en conséquence, en fonction de l'augmentation apportée par le projet.

Pour rappel, les dispositifs de protection acoustique réglementaires identifiés suite à la modélisation acoustique du projet sont situés dans le secteur de la Pérolière à Cran-Gevrier et dans celui de la route des Creusettes à Poisy.

Le Département va toutefois faire compléter l'étude acoustique afin d'identifier les apports des écrans supplémentaires demandés. Ces éléments seront présentés lors de l'enquête publique à venir.

La mise en place d'écrans acoustiques sur le viaduc de Brassilly existant est bien envisageable mais incompatible avec le maintien de la voie verte sur l'ouvrage. Elle est donc conditionnée à la création d'un nouveau franchissement du Fier.

---

## IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER

L'impact environnemental du projet est pointé par une partie des contributeurs. De fortes inquiétudes sont émises à propos de ses effets négatifs sur la biodiversité et les paysages. De nombreux contributeurs évoquent aussi l'incompatibilité de ce projet avec les enjeux de décarbonation fixés à l'échelle de la métropole d'Annecy, à l'échelle régionale et nationale, notamment avec la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). Selon eux, ce projet encourage l'usage de la voiture au détriment des modes de transport alternatifs, ce qui aura pour effet d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en général.

Sur le volet environnemental, la question de l'absence de quantification et de qualification des impacts environnementaux revient aussi très souvent, en particulier dans les contributions des associations. Celles-ci regrettent qu'aucune donnée concernant la biodiversité, les espèces protégées ou encore la pollution générée et l'imperméabilisation des sols nécessaire n'ait été mentionnée, et qu'aucune pré-étude environnementale n'ait été présentée ce qui aurait permis aux citoyens de mieux juger la pertinence du projet.

Beaucoup d'avis défavorables soulignent qu'il s'agit en réalité d'un projet routier avant tout, caché par des aspects qui tentent de le rendre acceptable d'un point de vue écologique.

Enfin, un certain nombre de contributeurs regrettent la forte artificialisation des sols nécessaire au projet, et craignent une augmentation du risque d'inondation du fait des surfaces imperméabilisées.

---

**Réponse du MO: La phase de concertation préalable précède la phase d'instruction des dossiers réglementaires et de la ou des enquêtes publiques qui en découlent, au titre du code de l'Environnement. Ces échanges permettent notamment de mettre en exergue les thématiques sur lesquels les acteurs du territoire et les citoyens attachent le plus d'importance.**

L'étude d'impact environnemental sera donc réalisée et soumise à avis du public ultérieurement, comme indiqué dans le planning prévisionnel. Une analyse précise des effets du projet sur la biodiversité ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (séquence ERC) y sera présentée. À noter que le projet se situe en dehors des zones naturelles protégées, et que les études hydrauliques et d'assainissement, la mise en place des dispositifs de collecte et de traitement des eaux, le dimensionnement des ouvrages viseront justement une meilleure maîtrise de la gestion quantitative et qualitative des eaux avant rejet vers le milieu naturel.

En ce qui concerne la compatibilité du projet avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, une évaluation du bilan carbone sera réalisée et présentée dans le cadre de l'étude d'impact à venir. Cette évaluation mettra en évidence la dépense carbone associée à la construction mais aussi celle liée à l'évolution du trafic dans le temps.

Enfin, en ce qui concerne l'imperméabilisation des sols, le projet implique globalement de doubler la surface de la chaussée actuelle (bretelles comprises). Cela représente environ 70 000 m<sup>2</sup> de chaussée neuve sur des zones enherbées, constituées en quasi-totalité de talus. L'impact de cette imperméabilisation sera quantifié dans l'étude d'impact environnemental. Toutefois, une part importante de l'eau de pluie tombant sur les emprises du projet est aujourd'hui captée par les fossés et grilles existantes puis rejetée dans les cours d'eau et ne s'infiltrer donc pas dans les sols.

---



## 4. Les modes actifs et l'intermodalité

### LA QUESTION DU COVOITURAGE

Le covoiturage est une thématique qui revient beaucoup dans les contributions. Là où certains se réjouissent que ce projet fasse la part belle au covoiturage en prévoyant une voie en partie dédiée à cette pratique, d'autres contributeurs regrettent que trop peu de moyens soient mis en œuvre pour l'inciter. Des aménagements comme des parkings dédiés, des abris et des panneaux d'affichage, et pourquoi pas subventionner le covoiturage en accord avec la loi LOM, sont mentionnés. La racine du problème est l'usage de la voiture à titre individuel, source principale de la congestion. Il est donc primordial de s'en occuper notamment en incitant le covoiturage. À ce sujet, certains avis déplorent le manque de données concernant les caractéristiques du trafic actuel, en particulier la part de poids lourds et la part d'automobilistes seuls dans leur voiture, qui permettraient de mieux cerner les problèmes et donc orienter les décisions.

Certaines contributions font remarquer que la voie dédiée au covoiturage était aussi prévue sur la partie Nord de la RD3508 déjà réalisée, mais que la signalisation n'est en réalité jamais activée et qu'aucun contrôle n'est fait.

---

**Réponse du MO : La mise à 2x2 voies de la RD3508 Sud a pour objectif de favoriser le covoiturage et est complémentaire des projets de constructions de parkings relais portés par le Grand Annecy en partenariat avec le Département. L'étude de trafic comporte une estimation du taux d'occupation moyen des véhicules, qui est actuellement compris entre 1,13 et 1,23 (suivant l'heure de la journée). Selon des retours d'expérience sur des projets similaires, la mise en place de la VR2+ permettrait d'augmenter ce taux de 5% pour le porter entre 1,19 et 1,29.**

**Concernant la partie nord de la RD3508, le Département a fait le choix de ne pas activer le dispositif de VR2+ compte tenu du faible linéaire concerné, avec des biseaux de part et d'autre de la section qui enlèverait toute sa crédibilité à cette seule mise en service.**

---

### LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

La thématique des transports en communs est quasiment systématiquement évoquée comme alternative à ce projet. Certains mentionnent le projet TCSPi (Transport collectif en site propre intégral) de l'agglomération Grand Annecy, d'autres parlent de la possibilité de réaliser un tramway ou encore un transport par câble.

---

**Réponse du MO : La mise à 2x2 voies de la RD3508 Sud a pour objectif de favoriser le développement des transports en commun, en offrant la possibilité de fiabiliser le temps de parcours via le dispositif de VR2+. Le Grand Annecy porte le projet de TCSPi sur 5 axes majeurs de l'agglomération. Il s'agit d'un projet ambitieux qui va mettre plusieurs années à être réalisé. La mise à 2x2 voies de la RD3508 Sud pourrait permettre dans l'avenir de passer d'une voie réservée VR2+ à une voie en site propre pour les transports en commun en fonction des évolutions des modes de transport. Le Département n'est pas compétent pour**

l'organisation des modes de transport collectifs mais accompagne les collectivités dans leurs projets. Le Grand Annecy a retenu le choix de lignes de bus en sites propre plutôt que des lignes de tramway. Enfin, un dispositif de transport par câbles comporte des contraintes lourdes de survol, d'implantation des appuis et des gares. Une telle solution ne paraît pas opportune dans le contexte de l'agglomération annécienne.

---

## LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les aménagements pour le vélo sont très plébiscités par les contributeurs, qui demandent une meilleure desserte et plus de sécurité. Pour certains, il faudrait privilégier une amélioration de la piste cyclable existante, indépendamment du doublement des voies de circulation.

Quelques usagers font aussi part de leur inquiétude vis-à-vis du passage de la piste cyclable sous le viaduc qui va engendrer des pentes importantes et donc nuire à l'accessibilité à vélo ainsi que restreindre l'accès aux personnes à mobilité réduite. D'autres exigent de prendre en compte la sécurité des cyclistes avec des palissades pour bien les séparer de la route, et des lumières au niveau du viaduc.

---

**Réponse du MO : L'itinéraire cyclable entre la zone des Romains à Cran-Gevrier et Poisy existe déjà en majeure partie. Le projet de Département consiste à le compléter et à l'améliorer là où cela est nécessaire, principalement aux deux extrémités (au sud liaison vers la route de la Salle et la zone Altaïs, au nord raccordement sur les aménagements existants sur la RD14), en cohérence avec le schéma cyclable du Grand Annecy. Le point dur de cet axe est le franchissement du Fier. Le Département a entendu les appréhensions relative à la proposition de voie verte accrochée sous le nouveau viaduc. Concernant les pentes, le projet prévoit de les limiter à 4 % dans la mesure du possible. Un éclairage minimal sera intégré, la stratégie d'éclairage des aménagements cyclables soulevant différents enjeux et devant être discutée avec le Grand Annecy. Un dispositif de vidéosurveillance est envisagé, les modalités devant également être discutées avec les partenaires concernées par ces sujétions afin que la gestion du dispositif soit efficace.**

**Le Département a entendu la proposition de l'association Roule&Co de participer à un travail d'amélioration du volet cyclable du projet et y répond favorablement. Un contact sera pris avec l'association en ce sens.**

---

## LA QUESTION DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Certains contributeurs ainsi que des associations jugent inapproprié le fait d'accorder le privilège de la voie supplémentaires aux véhicules électriques, d'une part car cela crée une injustice en faveur de ceux qui ont les moyens de s'acheter de telles voitures et d'autre part car cela ne règle pas le problème de la congestion si l'usage de la voiture à titre individuel persiste.

---

**Réponse du MO : Comme évoqué précédemment, les règles d'utilisation de la voie réservée ne sont pas figées, elles seront facilement modulables.**

---

## 5. Les impacts agricoles

Un certain nombre de contributions ont évoqué l'emprise qu'aura le projet sur les terrains agricoles. En particulier, la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc demande plus de précisions concernant le stockage et la gestion des matériaux excédentaires, ainsi que l'impact des aménagements et des mesures compensatoires sur les terres agricoles.

---

**Réponse du MO : L'impact du projet sur les terres agricoles est relativement faible. Il est dû au besoin d'emprises au-delà de la bande de domaine public pour l'aménagement des certains bassins de rétention et de traitement de eaux. Les acquisitions et compensations associées seront gérées avec les propriétaires concernée en associant la Chambre d'Agriculture, de façon amiable si possible. Concernant le stockage et la gestion des matériaux excédentaires, des informations plus précises seront apportées dans l'étude d'impact et feront l'objet d'une concertation continue avec la Chambre d'agriculture.**

---

## 6. Le phasage du chantier et le trafic durant les travaux

Quelques contributeurs s'inquiètent de la durée et de l'impact des travaux sur le cadre de vie des riverains. Cette thématique est aussi revenue à de nombreuses reprises dans les réunions d'information publiques. De plus, quelques usagers s'inquiètent de l'accessibilité de la liaison cyclable lors de la phase de chantier.

---

**Réponse du MO : La réflexion sur le déroulé des travaux a été amorcée, elle fera l'objet de concertations notamment avec les élus des communes concernées afin que toutes les autorisations puissent être obtenues au démarrage des travaux. Des informations détaillées sur le phasage des travaux et les restrictions associées seront communiquées préalablement au démarrage et tout au long des travaux via différents supports. Comme pour tout chantier, l'objectif sera de concilier limitation de la gêne aux usagers et riverains et contraintes inhérentes aux ouvrages à réaliser.**

**Concernant la continuité cyclable, le point dur portera sur les interventions au niveau des accès au passage sous le nouveau viaduc. Il va être recherché les dispositions permettant de réduire au mieux la durée de ces interventions et les dispositions de déviation seront vues avec le Grand Annecy.**

**Par ailleurs, certaines protections acoustiques pouvant à priori être réalisés avant les travaux de voirie, le Département favorisera cet enchaînement afin que ces protections permettent de réduire les nuisances sonores des travaux.**

---

## 7. Budget/financement

Un certain nombre de contributions, en particulier celles des associations et collectifs de riverains, font remarquer l'absence de chiffrage économique du projet et considèrent cela comme un manque de transparence quant à l'utilisation de l'argent public.

Les avis opposés au projet déplorent une mauvaise utilisation de l'argent public qui devrait être alloué au développement des mobilités douces et des transports en commun ainsi qu'au covoiturage, certains parlent même de gaspillage.

---

Réponse du MO : Le coût total des travaux est estimé à 80 M€ HT, dont 70% apportés par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie et les 30% restants par le Grand Annecy. Bien que ce montant n'ait pas été mentionné directement dans le dossier de concertation, il a été systématiquement communiqué lors des réunions d'information publiques et a été relayé dans les articles de presse. Il s'agit effectivement d'un montant important, ce projet étant un des projets routiers les plus ambitieux portés par le Département depuis la constitution du nouvel exécutif en 2021. Son apport sur le long terme au territoire du bassin annécien est partagé avec les élus du Grand Annecy.

---

## Les conclusions et orientations issues de cette phase de concertation

Le Département de la Haute-Savoie tient à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette concertation, que ce soit au travers des contributions dans les registres ou lors des réunions publiques. Les nombreux échanges reflètent l'intérêt et les questionnements que peuvent avoir les habitants du territoire pour ce projet, qu'ils y soient favorables ou opposés.

Les attentes, réticences ou suggestions concernant le projet ont été entendues. Les contributions défavorables au projet ont pour la majorité mis en avant la nécessité de développer l'usage des transports en commun et non l'utilisation de la voiture individuelle, ainsi que l'impact environnemental du projet.

Le Département assure qu'une des vocations principales du projet est bien de participer au développement des modes de transport partagés, objectif impossible à tenir sur cet axe de contournement sans disposer de voies supplémentaires au regard des projections de développement urbain, et par conséquent du trafic routier. Le Département ne porte pas de compétence directe sur l'offre de transports en commun mais accompagne fortement les collectivités qui s'engagent sur des projet visant à améliorer cette offre, comme le Grand Annecy avec les projets de TCSPi et de parkings relais.

Le projet de modernisation de la RD3508 Sud va faire l'objet d'une instruction par l'Autorité Environnementale, conformément aux dispositions du code de l'Environnement. L'impact environnemental du projet sera donc évalué sous plusieurs angles et mis à disposition du public lors de la phase d'enquête publique.

Le Département souhaite poursuivre la mise en œuvre de ce projet en intégrant des adaptations issues de la concertation :

- ◆ **Etudes complémentaires sur le linéaire de protections acoustiques, au-delà de la stricte réglementation**
- ◆ **Travail partagé avec l'association Roule&Co sur les aménagements cyclables, notamment la sécurisation du franchissement du Fier**
- ◆ **Limitation de l'impact sur les terres agricoles**