

**LA VÉRITÉ SUR LE TUNNEL SOUS LE SEMNOZ : CE QUE RENFERMENT LES ÉTUDES DU CD74 ET DE LA C2A**

Depuis des années, le Conseil Départemental de la Haute-Savoie (CD74) et la Communauté de l'agglomération d'Annecy (C2A) commandent des études qui montrent les nombreux effets négatifs qu'aurait un tunnel sous le Semnoz entre Annecy et Sevrier : sur le trafic routier, la pollution et donc la santé, les finances publiques. Aujourd'hui, pourtant, les élus en fonction relancent le projet et votent des budgets d'investissements.

**1. L'étude BG<sup>1</sup>**

Dernière en date, l'étude BG étudie l'impact sur le trafic routier qu'aurait, à l'horizon 2030, le projet couplé Tunnel sous le Semnoz + BHNS (Bus dit « à Haut Niveau de Service » bien que pas intégralement sur voie dédiée).

L'étude modélise le trafic selon deux hypothèses :

- Hypothèse basse: trafic stabilisé malgré la hausse de population et d'emploi (hypothèse peu crédible)
- Hypothèse haute: croissance du trafic liée à la croissance sociodémographique (+13% entre 2015 et 2030)

**L'augmentation de trafic provoquée par le tunnel+BHNS prendrait les proportions suivantes :**

Heure de pointe	Tronçon	Direction	Trafic induit par tunnel + BHNS (horizon 2030)		Ecart 2015-2030
			Hypothèse basse	Hypothèse haute	Hypothèse haute
Matin	Sevrier - St Jorioz	Vers Annecy	<b>+32 %</b>	<b>+43 %</b>	<b>+61 %</b>
	St Jorioz – Duingt	Vers Annecy	<b>+56 %</b>	<b>+75 %</b>	<b>+79 %</b>
Soir	Sevrier - St Jorioz	Vers Duingt	<b>+13 %</b>	<b>+27 %</b>	<b>+53 %</b>
	St Jorioz – Duingt	Vers Duingt	<b>+18 %</b>	<b>+44 %</b>	<b>+47 %</b>

Les chiffres montrent par ailleurs qu'avec le tunnel+BHNS, la saturation actuelle constatée sur la RD1508 entre Sevrier et Annecy (1040 véhicules/heure en heure de pointe du matin), censée être éliminée de la rive ouest, serait en fait déplacée entre St Jorioz et Sevrier, et amplifiée (980 à 1190 véhicules/heure selon les deux hypothèses).

A noter que **si l'on prenait en compte l'effet du tunnel seul, les chiffres seraient pires** puisqu'il n'y aurait pas de report modal (certes modeste) vers le BHNS. Cette étude montre donc que ce tunnel à plus de 225 millions d'euros aux frais du contribuable serait un véritable **ASPIRATEUR À VOITURES** vers la rive ouest du lac, provoquant **une augmentation considérable du trafic, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.**

Annecy a été classée 2e ville la plus polluée de France par l'OMS et est **la ville la plus polluée de Rhône-Alpes** aux particules fines cancérigènes selon Air Rhône-Alpes. A cause de cette pollution et selon l'InVS, les habitants de l'agglomération annécienne perdent **11 mois d'espérance de vie et 70 décès** par an y sont attribués à ces particules. Ceux qui habitent près d'un axe routier à grand trafic comme la RD1508 sont encore plus exposés.

*Le bassin annécien un jour de pollution (crédit photo : Talloires Développement Durable) :*



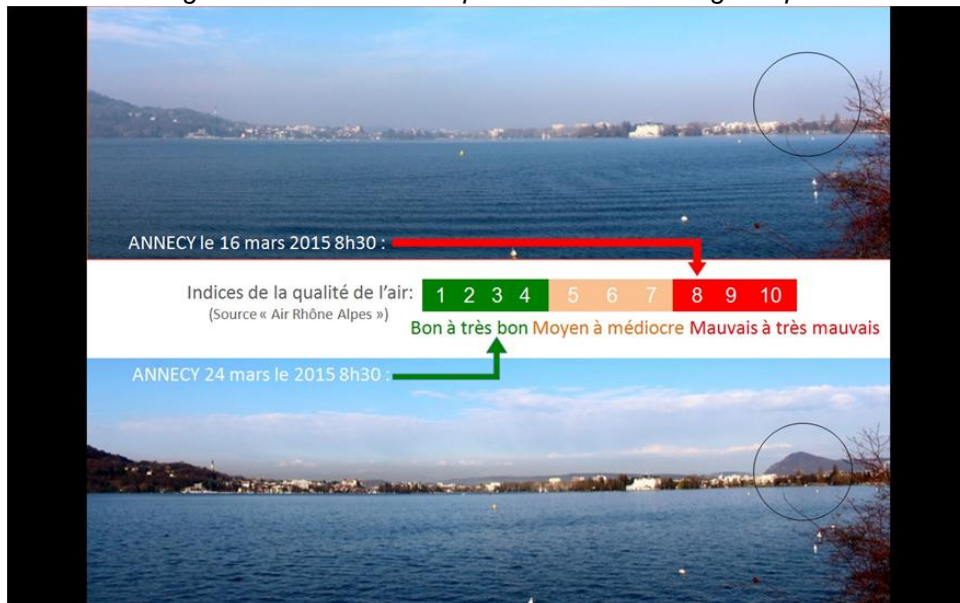
Crédit photo : Talloires Développement Durable (cliché pris le 4 mars 2013 à 15h45)

<sup>1</sup> Etude BG (2015) : étude « Projet de mobilité ouest : tunnel sous le Semnoz / BHNS 1508 / NVU » réalisée par le Groupement BG Ingénieurs Conseils et commandée par le CD74 et la C2A.

## 2. L'étude SYSTRA<sup>2</sup>

Cette étude d'octobre 2013 prévoit un trafic induit par le tunnel de **+26%** (horizon 2035) à sa sortie sud en heure de pointe. On peut y lire : **La réalisation du tunnel [...] générerait des perturbations sur les communes de Sevrier et Saint-Jorioz par une augmentation importante du trafic aux heures de pointe.**

*La montagne de la Mandallaz disparaît derrière le nuage de pollution :*



## 3. L'étude TTK<sup>3</sup>

Cette étude d'octobre 2012 propose trois scénarios à l'horizon 2030 pour l'ensemble du bassin annécien :

- Scénario A : projets routiers dont tunnel sous le Semnoz, 3 lignes de BHNS
- Scénario B : projets routiers stabilisés (pas de tunnel), 4 lignes de BHNS, + 1 TCSP : « Transport en Commun en Site Propre » (sur voie dédiée) « guidé » (sur rails) d'Annecy à St Jorioz.
- Scénario C : scénario B + TCSP guidé Annecy-Faverges + lignes périurbaines cadencées d'autocars express

L'étude donne les résultats suivants ('-' = incidence négative, '+' = incidence positive) :

Scénario	A	B	C
Impact climatique (CO2)	+	++	+++
Nuisances des transports (bruit, pollution, coupure)	---	-	-
Impact sur les milieux naturels (biodiversité, eau, air) et impact paysager	---	-	-
Effets indirects sur l'urbanisation (nuisances futures)	---	+++	+++
Coûts d'investissement (en M€ HT)	893,8	440,2	579,1
Déficit d'exploitation (en M€/an)	28,6	25,1	29,7

Les choix actuels des élus décideurs sont très proches du scénario A : **le plus cher pour le contribuable, le plus nuisible pour l'environnement, la santé et l'urbanisation.**

**Seul un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) intégral (sur voie dédiée), suffisamment attractif (ponctualité, rapidité, fréquence, amplitude horaire, sécurité, confort, intermodalité avec les modes de transports « doux » tel que le vélo) permettra de réduire les embouteillages et la pollution.**

Nous sommes un **collectif de 15 associations** soucieuses de leur cadre de vie et demandons à nos élus, dans une démarche apolitique et citoyenne, la tenue d'un « **Grenelle des transports et de la qualité de l'air du bassin annécien** ».

Notre site Internet : <http://grenelleannecy.net>  
 Notre adresse mail : [grenelleannecy@gmail.com](mailto:grenelleannecy@gmail.com)



<sup>2</sup> Etude SYSTRA (2013) : étude « TCSP de la RD1508 sur la rive Ouest du lac d'Annecy » réalisée par Transitec, Gautier+Conquet et SYSTRA et commandée par le CD74 et la C2A.

<sup>3</sup> Etude TTK (2012) : étude « Schéma multimodal des transports du bassin annécien » réalisée par TTK et commandée par la C2A.