

Appel pour une mobilité durable en Savoie

Par ADTC

Réponse d'Edouard SIMONIAN tête de liste au Bourget du Lac de la liste « Réfléchir pour agir ensemble »

1. Des services performants

- 1.1. Un RER Aix-les-Bains - Chambéry - Montmélian

Nous souscrivons pleinement à cette proposition. La desserte de la gare du Viviers doit être améliorée. Une interconnexion avec la ligne 8 de la CALB permettrait de rejoindre le Bourget du Lac et Technolac. Les insuffisances de l'infrastructure ferroviaire dans le sillon alpin ont des répercussions sur les sillons disponibles. Des travaux d'amélioration du réseau sont indispensables, d'autre part la réalisation de la liaison transalpine permettra de dégager des capacités sur les lignes existantes et de satisfaire un objectif de desserte périurbaine de qualité. Dans cet esprit la mise en place d'une coordination des AOT (autorités organisatrices de transport) sous forme par exemple d'un syndicat mixte type loi SRU serait à terme très utile. Cela nécessitera une évolution des dispositions législatives concernant le financement des transports (la Région ne perçoit pas le versement transport contrairement aux collectivités organisatrices de transports urbains)

1.2. Un deuxième axe structurant nord-sud de transport public

Cet axe intéresse tout particulièrement le Bourget du Lac. Nous soutenons totalement cet objectif. Cette ligne doit néanmoins être très finement articulée avec la ligne 9 de Chambéry, la ligne 14 vers la Motte et la ligne 8 vers Aix les Bains. Toute la difficulté sera d'équilibrer entre les besoins express de desserte du Bourget vers les zones d'activité de Bissy, Erier, Landiers et la Ravoire et continuer une desserte efficace en moins de 20mn de Chambéry. Elle devra être accessible avec l'abonnement STAC comme avec l'abonnement ST2A. Une tarification unique PDE devra être développée à l'échelle de Métropole Savoie.

1.3. Des bus urbains fréquents, rapides et réguliers

Oui nous souscrivons à cet objectif mais il sera à adapter de façon fine au potentiel de chacune des lignes. La ligne 9 doit être impérativement plus importante à l'heure de pointe du matin vers Savoie-Technolac. Si les étudiants acceptent un niveau de confort faible, les salariés du site ne basculeront pas vers les transports en commun dans ces conditions. Depuis la Motte Servolex, la ligne 14 devrait être doublée d'une ligne express direct de la Motte à Technolac (300 technopolitains résident à la Motte Servolex).

1.4. Une communauté tarifaire

Oui nous y souscrivons totalement. Ce serait d'ailleurs une très bonne façon de commencer le rapprochement entre les deux Autorités Organisatrices de Chambéry et Aix. Nos lycéens aujourd'hui titulaire d'un abonnement pour aller à Chambéry ne peuvent pas l'utiliser pour aller à la piscine d'Aix les Bains ! De même un Technopolitains venant 'Aix en bus ne peut utiliser son abonnement pour se rendre à une réunion à Chambéry ! Une tarification commune pour les salariés d'entreprises engagées dans un PDE doit être mise en place, surtout pour éviter une différence de traitement des entreprises de Technolac qui seront implantées sur l'extension situées sur la Motte-Servolex (côté Chambéry-Métropole) de celles qui sont sur le Bourget (côté CALB).

1.5. Un service de transport continu dans le temps et dans l'espace

Oui, l'offre doit être développée notamment le soir pour les étudiants et pour les Bourgetains qui souhaitent aller voir un spectacle ou faire du sport à Chambéry.

Nous sommes favorables à revoir le fonctionnement du stationnement de la plage. La gratuité d'accès à la plage en échange d'une mise en stationnement payant de l'accès en voiture serait un puissant facteur d'utilisation du vélo et du bus pour l'accès au lac, tout en dégageant de l'espace disponible à

proximité du lac.

1.6. Relier Chambéry et Aix-les-Bains à la Région, à l'ensemble de la France et aux pays voisins
Le cadencement mis en oeuvre par la Région a déjà bien amélioré les liaisons vers Lyon et Grenoble.
Des améliorations sont encore à faire vers Annecy et Genève.

1.7. Organiser l'intermodalité

A notre niveau, nous sommes favorables à l'installation de stationnements vélos fermés et sécurisés à proximité des stations des futurs bus express

1.8. Organiser l'information

L'information multimodale est encore embryonnaire en France en comparaison de la Suisse voisine.
Cette organisation est peu de notre ressort mais nous pèserons au sein de la CALB pour une meilleure organisation de l'information dans le cadre départemental et régional.

1.9. Organiser l'autopartage

Nous sommes très favorable au développement d'une opération d'auto-partage à Savoie Technolac.
Notre équipe regardera la faisabilité de remplacer certains véhicules communaux par une inscription au système. Par ailleurs nous sommes favorables à un soutien tarifaire aux étudiants actuellement refusés sur les structures d'auto-partage en dessous de 25 ou 21 ans pour des questions de surcoût d'assurance. Nous proposerons à la Région et au Département un co-financement de ce surcoût pour que les étudiants puissent avoir accès au système. Nous soutenons par ailleurs le projet de création d'un auto-partage à vocation sociale de Aid'Auto 73 pour que les chômeurs, jeunes en difficulté et apprentis puissent avoir accès à un véhicule à tarif privilégié.

2. Une gouvernance adaptée

2.1. Créer une communauté de transport sur le territoire de Métropole Savoie

Les transports doivent se penser à l'échelle du Bassin de Vie. A terme, une seule autorité doit prendre en charge les transports à l'échelle de Métropole Savoie. La mise en oeuvre d'une autorité unique ne sera cependant pas facile : différences d'imposition du versement transport, part modale différente entre Aix et Chambéry, implication moindre de la CALB sur la question... Pour montrer la justesse de cette vision, nous préconisons de construire cette communauté de transport en avançant rapidement sur des questions opérationnelles à court terme comme la tarification, les abonnements, la billetterie, les lignes communes (8, 9 et 14).

2.2. Ne pas prendre de mesures allant à l'encontre d'une mobilité durable

Oui. Nous serons très vigilants sur une organisation fine du stationnement séparant bien la demande de stationnement de courte durée à vocation commerciale, le stationnement riverain de longue durée et le stationnement pendulaire sur lequel il faut peser.

2.3. Accepter le niveau de financement public nécessaire à une mobilité durable

Une harmonisation des versements transports entre la CALB et Chambéry Métropole sera nécessaire, ne serait-ce que pour éviter des distorsions à Technolac. L'augmentation consécutive sur la CALB doit cependant être préparée et négociée avec les acteurs économiques. Elle peut aussi passer par une baisse du VT sur Chambéry avec une compensation par les financements publics. En l'absence d'une réforme nationale du financement des transports publics, il n'est pas normal que le financement des transports en commun soit assuré essentiellement par les seules entreprises. Nous devons mobiliser nos députés sur ce sujet afin de trouver d'autres solutions de financement, notamment par la mise en oeuvre de la taxe carbone qui donnera plus de lisibilité économique aux coûts environnementaux de la voiture individuelle.

2.4. Agir dès maintenant en ayant une vision à 12 ans

Tout à fait, nous devons penser les transports à 10/15 ans avec la vision d'un prix du baril entre 100 et 150€. Un bourgeois allant travailler en voiture dans la zone de Bissy tous les jours passe un mois de salaire par an dans les transports, il n'a pas d'autres solutions actuellement en bus sauf à mettre 50mn ! Si des décisions ne sont pas prises, le budget transport des ménages (2è budget au niveau national devant l'alimentation) va devenir rapidement insupportable pour les ménages les plus modestes. Nous devons également trouver des solutions de logement à proximité des

agglomérations pour que les jeunes ménages travaillant à Technolac ou dans les environs ne soient pas obligés d'habiter très loin dans l'Avant-Pays.

le Bourget du Lac le 4 mars 2008-03-04

Edouard SIMONIAN