



Chambéry, le 9 novembre 2015

Nouveau schéma de déplacements : quelques idées intéressantes, beaucoup d'incertitudes et aucune concertation

Le nouveau schéma de déplacements chambérien a été présenté au public dans le *Dauphiné Libéré* du 16 octobre 2015. L'ADTC Savoie y remarque quelques idées intéressantes, beaucoup d'incertitudes et regrette l'absence de concertation.

L'ADTC Savoie approuve la structuration du réseau en trois niveaux de lignes. Les quatre lignes structurantes, diamétrales et à fréquence élevée sont une évolution souhaitable. La desserte de Curial par une ligne structurante plutôt que par une navette passant toutes les 40 minutes, sera une amélioration. L'ADTC Savoie salue également la volonté d'extension du secteur piéton et la traversée cyclable de Chambéry. Elle approuve le projet de RER sur l'axe ferroviaire de Métropole Savoie.

Le réseau de bus nécessitera un nombre plus important de correspondances tout en supprimant le centre d'échange des Eléphants. Certaines correspondances, ainsi que l'accès à la gare de Chambéry, seront difficiles, nécessitant plusieurs centaines de mètres de marche à pied et la traversée de carrefours à fort trafic. Et certaines autres correspondances seront tout simplement impossibles.

Aucune voie réservée aux bus n'est annoncée dans le projet. Elles sont pourtant indispensables pour garantir une vitesse suffisante aux bus des lignes structurantes, gage de leur attractivité. **Les retours d'expérience montrent que la seule régulation du trafic ne suffit pas.**

Enfin, **on ne sait rien sur la coordination avec les transports de l'agglomération d'Aix-les-Bains**, toujours indispensable et toujours reportée à des jours meilleurs.

Un projet d'une telle ampleur doit se faire dans la transparence et la concertation. **On ne trouve aujourd'hui aucune information** sur les sites web et magazines de l'agglomération et de la ville. **L'ADTC Savoie demande d'urgence :**

- **la publication des études utilisées**
- **l'organisation de réunions de concertation** dans lesquelles le public et les associations pourront échanger avec les élus, mais aussi avec les techniciens et les bureaux d'étude ayant élaboré le projet.

L'ADTC Savoie invite les personnes intéressées à se rapprocher de l'association pour enrichir le débat.

A propos de l'ADTC Savoie :

L'ADTC Savoie (Association pour le développement des transports en commun) a pour objet le développement des transports en commun comme alternative au développement intensif de la voiture individuelle, ainsi que le développement du fret ferroviaire.

Elle s'adresse en particulier aux utilisateurs de bus urbains, car départementaux et TER et à toutes personnes pour qui le respect de l'environnement et du cadre de vie passe par une meilleure organisation des transports.

L'ADTC Savoie est affiliée à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

Plus d'informations sur : <http://adtc.savoie.free.fr/>

Contact : adtc.savoie@free.fr / Jean Favre 06 82 42 74 09 / Alain Caraco 06 84 13 62 55

Annexe

A partir des rares documents disponibles¹, l'ADTC Savoie a tenté d'analyser le futur réseau de transports en commun de l'agglomération chambérienne et de poser les questions restées en suspens.

Lignes de niveau 1

Circulent toutes les 10 à 15 minutes en journée. Elles ont vocation à présenter une réelle alternative à la voiture. La facilité de correspondance entre ces lignes permet d'élargir leur public potentiel.

Questions communes aux quatre lignes

Le succès des lignes de niveau 1 passe par une amplitude élevée (premier départ tôt le matin, dernier départ tard le soir), une fréquence élevée (temps d'attente réduit) et un fonctionnement continu, y compris le dimanche et pendant les vacances scolaires.

- Quelle amplitude de fonctionnement ? (heures premier et dernier départ?)
- Quels renforts en heure de pointe ? (7h00-9h00, 12h00-14h00 et 16h30-18h30 en période scolaire)
- Quels horaires en soirée ?
- Quels horaires le dimanche ?
- Quels horaires en juillet et août ?

Le succès des lignes de niveau 1 passe par une vitesse commerciale suffisamment élevée, afin à la fois d'être attractives pour les voyageurs et limiter le coût de fonctionnement pour la collectivité. La vitesse commerciale dépend peu de la vitesse maximale, mais beaucoup du temps perdu dans les ralentissements et bouchons, le franchissement des carrefours et le stationnement aux arrêts.

- Quelles mesures pour réduire la durée de stationnement aux arrêts ? (Limitation de la vente à bord, avec tarif majoré ? Montée et descente autorisée par toutes les portes ?)
- Comment se fait le passage à la gare ? Quelles mesures pour assurer à la fois un accès facile et rapide pour les bus et une bonne desserte de la gare pour les usagers chargés de bagages ?

Le succès des lignes de niveau 1 passe par leur identification facile par les voyageurs. Les quatre lignes correspondent tout ou parties aux quatre lignes actuelles 1, 2, 3 et 4. Il est souhaitable de conserver ces numéros, déjà connus des voyageurs et faciles à utiliser en terme de communication.

- Quelle numérotation des lignes ?

Ligne 1 (diamétrale) : Sonnaz - Barby

Quelles facilités de circulation sur l'axe de la Leysse et l'avenue Desfrançois ?

Ligne 2 (diamétrale) : Technolac - Jacob

Le terminus INES Sud est inadapté aux besoins des étudiants et travailleurs de Technolac. Il faut au moins aller jusqu'à la Traverse.

Le choix de passer par la VRU plutôt que par les Landiers nord est une amélioration pour la desserte de Technolac, mais une dégradation pour les Landiers nord. A l'occasion de la réhabilitation de la zone, il convient de prévoir des rectifications de voirie, afin de permettre aux bus d'y circuler rapidement.

Un site propre bus est à prévoir dès à présent entre Villarcher et Technolac.

Quelle liaison Le Bourget - Chambéry ? (rupture de charge ? Direct ? Par la VRU ? Par Chamnord ?). Quelle articulation avec la ligne des plages ?

Quelle priorité pour les bus devant s'insérer sur la VRU après Chamnord ?

Quel renfort en heure de pointe pour la desserte de Technolac ? (par Chamnord ou entièrement par la VRU?)

¹ <http://www.ledauphine.com/savoie/2015/10/16/decouvrez-le-futur-plan-de-circulation-de-la-ville>

Quel renfort en heure de pointe pour la desserte du campus de Jacob ?

Quelles liaisons rapides entre les campus de Jacob et de Technolac ?

Ligne 3 (diamétrale) : La Motte-Servolex - Challes-les-Eaux

Le passage par Curial et à proximité de l'hôpital est intéressant en terme de desserte, mais très aléatoire en terme de temps de trajet et de régularité. De plus, l'itinéraire comprend de nombreux ralentisseurs incompatibles avec le passage des bus. Quelles sont les mesures et aménagements prévus pour rendre cet itinéraire viable ?

Ligne 4 (diamétrale) : Saint-Alban-Leysse - Cognin

Quelles facilités de circulation avenue de Mérande, Boulevard de Lémenc et sur l'axe de la Leysse ? Pourquoi un terminus partiel à Cognin Debussy au lieu de Chevallières ?

Lignes de niveau 2

Circulent toutes les 20 à 45 minutes en journée.

Questions communes aux cinq lignes

Ces lignes offrent un niveau de service hétérogène (toutes les 20 à 45 minutes) et ont dans plusieurs cas des itinéraires assez différents des lignes actuelles. Trois passent par le centre-ville et deux restent exclusivement en périphérie. Leur numérotation doit refléter leur positionnement dans l'offre, par exemple de 10 à 12 pour les lignes traversant le centre-ville et 20 et 21 pour les deux lignes de rocade.

Ligne 10 (diamétrale) : La Motte-Servolex - Saint-Jeoire-Prieuré (combinaison des actuelles 5 et 8)

Quelles mesures et aménagements pour permettre une bonne circulation des bus sur l'axe de la Leysse et l'avenue Desfrancois ?

Ligne 11 (diamétrale) : Landiers Nord - Saint-Baldoph (combinaison des actuelles 2, 18 et 40)

Quelles mesures et aménagements pour permettre une bonne circulation des bus autour du centre-ville ?

Cette ligne ne dessert pas la gare. On pourrait y remédier en la faisant contourner le centre-ville par l'avenue des Ducs plutôt que par l'avenue de Lyon.

Ligne 12 (diamétrale) : Jacob - Cévennes (actuelle ligne 6)

Quelles mesures et aménagements pour permettre une bonne circulation des bus autour du centre-ville par la place d'Italie ?

Ligne 20 (rocade) : La Motte-Servolex - Cévennes (combinaison des actuelles 10, 18 et 27)

Il n'y a plus de liaison directe entre Chambéry-le-Vieux et le centre-ville

Ligne 21 (rocade) : Bassens - Saint-Baldoph (actuelle ligne 22)

RAS

Lignes de niveau 3 et transports à la demande (TAD)

Circulent uniquement en heure de pointe et visent principalement les pendulaires.

L'ADTC Savoie propose de numéroté ces lignes à partir de 30, afin de bien faire apparaître le niveau d'offre limité.

Secteurs non desservis ?

La ligne 11 actuelle semble supprimée, alors qu'il y a de nombreuses constructions sur le haut des Monts.

A Cognin, comment seront desservis les écoquartiers de Maupas et de Villeneuve ?

Possibilités de correspondances et desserte du pôle d'échange multimodal de la gare de Chambéry

Certaines correspondances entre des lignes structurantes seront difficiles, nécessitant plusieurs centaines de mètres de marche à pied et la traversée de carrefours à fort trafic :

- entre les lignes 2 et 3 d'un côté du carrefour du Centenaire
- entre les lignes 1 et 12 (Jacob - Cévennes) de l'autre côté du carrefour du Centenaire

Et certaines autres correspondances seront tout simplement impossibles, entre la ligne 1 et la ligne 11 (Landiers Nord - Saint-Baldoph), la première contournant le centre-ville par l'avenue des Ducs et la deuxième par l'avenue de Lyon. On pourrait y remédier en faisant passer ces deux lignes par l'avenue des Ducs.

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare de Chambéry est bien desservi par les lignes 2, 3 et 10 (La Motte-Servolex - Saint-Jeoire-Prieuré)

Il reste accessible moyennant moins de 300 m de marche par les lignes 1, 4 et 12 (Jacob - Cévennes). Cette distance est acceptable pour une personne valide et non chargée de bagages, mais elle peut être rédhibitoire dans le cas contraire.

Il est inaccessible par la ligne 10 (La Motte-Servolex - Saint-Jeoire-Prieuré). On pourrait résoudre ce problème ne faisant passer cette ligne par l'avenues des Ducs.

Un petit pôle de correspondance, à proximité de la gare, desservi par toutes lignes diamétrales (lignes 1, 2, 3, 4, 10, 11 et 12) **réglerait tous les problèmes de correspondances difficile et permettrait une bonne desserte de la gare**. S'agissant d'un centre d'échange de passage et non de stationnement, on devrait pouvoir se contenter 6 quais, au lieu des 14 quais actuels du centre d'échange des Eléphants. Il ne prendrait donc pas plus de place que l'ancienne gare routière des car départementaux.