

Le vendredi 27 octobre 2017.

Madame le Commissaire Enquêteur,

Veillez trouver ci-dessous l'avis de l'Association pour le Développement des Transports en Commun Savoie sur la ZAC 3 de SAVOIE TECHNOLAC.

Notre association n'étant compétente que pour les problématiques de transport, notre avis ne concernera que cette partie du dossier.

Nous tenons à attirer votre attention sur le fait que la réduction de la circulation automobile et le développement d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement est une des premières préoccupations des citoyens.

Les enquêtes réalisées pour l'AGENDA 21 de la Motte-Servolex et la « Fabrique du territoire en 2030 », portée par Chambéry Métropole, le confirment parfaitement.

TECHNOLAC est aujourd'hui un des parcs d'activités universitaires ayant un des plus forts taux d'utilisation de la voiture en France.

« Compte tenu du positionnement géographique du site et du manque d'efficacité des transports en commun (4% de part modale), la part modale des véhicules particuliers (VP) est très prégnante pour les actifs travaillant sur Savoie Technolac (source EMD 2008 Métropole Savoie).

La part modale VP avoisine actuellement 88% avec 85% d'autosoliste (conducteur de véhicule seul au volant, sans passager à son bord) et 3% de covoiturage.

L'attractivité des modes doux sur le secteur, notamment la voie verte le long de la Leysse, explique la part importante du vélo et de la marche à pied (8%) sur le secteur (cf. graphique suivant). »

La densification des activités sur cette nouvelle extension est de nature à accentuer l'utilisation de la voiture individuelle pour accéder à Savoie Technolac.

*« La densification des activités sur cette nouvelle extension est **de nature à accentuer l'utilisation de la voiture individuelle pour accéder à Savoie Technolac**, et donc à l'augmentation des trafics sur la RD1504, alors même que **cette voirie supporte déjà des flux importants aux heures de pointe.***

Au-delà de la perturbation des déplacements, la progression du trafic contribuera à l'augmentation des perturbations acoustiques et des gaz à effet de serre sur le secteur »

*«Les projets urbains du Triangle Sud (éco hameau, Bourget du Lac) contribueront à augmenter les volumes de déplacements. Les 500 logements, actuellement envisagés dans le cadre de l'éco hameau, généreraient environ 2 500 véhicules par jour en 2025 en gardant les mêmes hypothèses que pour la ZAC 3 (part modale voiture : 85%). **

Ce trafic transiterait majoritairement par la RD1504, augmentant dans le même temps sa saturation Le trafic sur la RD1504 devrait atteindre à terme près de 25 000 véhicules jour en moyenne annuelle (source étude MODEOS – décembre 2014).»

Objectif de multiplication par 7 du covoiturage et doublement des transports en commun mais priorité à des aménagements routiers destinés à favoriser uniquement l'usage de la voiture.

Pour chaque horizon d'aménagement, le trafic généré par la ZAC 3 est le suivant :

ZAC 3	Nb Emplois	Nb déplacements / salariés	Part modale VP	Autres part modale	Trafic PL 2%	Trafic visiteurs 2%	Trafic induit par phase	Trafic total v/j	Heures de pointe
Phase 1 2018-2023	2100	X3 6300	Autosoliste 80% Covoiturage 8%	TC : 6% Mode actif (vélo et marche) : 5%	110	110	5800	5800	580 v/h
Phase 2 2023-2030	Phase 1 + 2 4200	X2,4 10080	Autosoliste 72% Covoiturage 15%	TC : 8% (avec mise en place du BHNS) Mode actif vélo et marche) : 5%	200	200	5400	9100	910 v/h
Phase 3 2030-2035	Phase 1 + 2 + 3 6300	X2,4 15120	Autosoliste 67% Covoiturage 20%	TC : 8% (BHNS) Mode actif (vélo et marche) : 5%	300	300	4850	13600	1 300 v/h

2.3 . Mesures compensatoires

L'analyse des heures de pointe a mis en évidence quelques points durs, rendant nécessaire la mise en œuvre d'aménagements complémentaires sur le réseau viaire :

Au niveau du giratoire des quatre chemins, il est essentiel de créer :

1. un shunt nord,
2. un shunt sud,
3. un élargissement à deux voies de la RD1201a en approche du giratoire.



Aménagement du giratoire des 4 Chemins

Ces travaux ont été réalisés en partie par le CD73 et devraient être terminés en 2016.
Au niveau du giratoire « Diapason » d'accès nord à Savoie Technolac, il est essentiel :

1. d'élargir à deux voies la branche « est » de la RD1201a,
2. d'élargir à deux voies, la voie de sortie de Savoie Technolac.

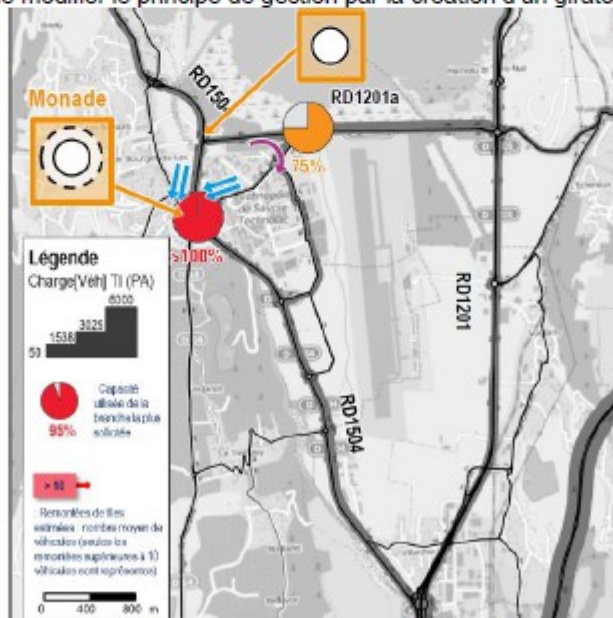


Aménagement du giratoire Diapason

Au niveau du giratoire « Monade » :

1. élargissement à deux voies de la sortie de Technolac, en approche du giratoire,
2. élargissement à deux voies de la branche nord de la RD1504, en approche du giratoire,
3. Reprise de l'îlot pour permettre les circulations sur l'anneau à deux véhicules de front.

L'analyse des trafics en heure de pointe (cf. carte des densités du trafic en heures de pointes) a mis en évidence des charges de trafic très élevées à l'intersection RD1504 / RD1201a au nord-ouest de Savoie Technolac. Pour fluidifier le trafic sur ce carrefour, il est essentiel de modifier le principe de gestion par la création d'un giratoire.



Synthèse des mesures compensatoires sur le réseau routier – source Transitec

Un objectif de multiplication par 7 du covoiturage totalement illusoire sans mesure contraignante.

Le premier concerne la limitation du nombre de places de stationnement total avec une répartition à 50 % sur l'espace public et 50 % sur l'espace privé et la mutualisation du stationnement public dans des parkings silos construits à chaque phase du développement de la zone d'activités.

Notre avis :

- Si nous pouvons nous féliciter de l'usage de parking silos pour limiter l'emprise des parkings, aucun chiffre de limitation du nombre de place de parking n'est précisé par contre.

- Il n'y a aucune mesure contraignante pour favoriser le covoiturage.

- Pour que l'objectif de Technolac soit atteignable, nous demandons que :

*les places de parking aux abords des bâtiments soient réservées au covoiturage suivant les objectifs de cette enquête publiques

*les aménagements aux ronds-points soient réservés au covoiturage et aux transports en commun

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun est repoussée aux calendes grecques.

Report modal vers les transports en commun (TC)

Les conditions de circulation automobile sur le secteur resteront délicates aux heures de pointe et favoriseront de fait le report modal sur les TC, **mais uniquement si ces derniers peuvent bénéficier de voies dédiées**. Plusieurs mesures sont prévues pour favoriser cette pratique :

- le renforcement de l'attractivité de l'offre globale des transports en commun sur le secteur notamment avec l'agglomération de Chambéry et la gare de Viviers,

- la création d'aménagement dédié au transport en commun permettant de s'affranchir des conditions de circulation automobile comme un TCSP.

Le projet maintient un emplacement réservé le long de la RD1504 dans l'optique du développement d'un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) entre le centre de Chambéry et Savoie Technolac comme indiqué dans le SCoT.

A l'horizon 2030 et 2035, le développement des transports en commun existants et la mise en place d'un TCSP, programmée dans le SCOT, entre Chambéry et le Lac du Bourget, permet de contraindre la part modale des véhicules particuliers.

Notre avis :

- L'objectif de doublement de la part de transport en commun est en totale contradiction avec la politique actuelle de réduction de l'offre en transport en commun (réduction du cadencement avec Aix-les-Bains, suppression des lignes express entre Aix-les-Bains /Technolac et Chambéry /Technolac, suppression de la ligne directe Bourget-du-Lac, Technolac, Chambéry, billettique incompatible entre l'agglomération Grand Lac et Grand Chambéry, application smartphone propre à chaque agglomération).
- Le développement de la gare du Vivier est un vœu pieux dont la faisabilité n'est pas du tout assurée à ce jour.
- Comme l'indique le rapport, le report modal vers les TC sera favorisé uniquement si celui-ci bénéficie de voies dédiées.
- Les plans de l'enquête publique ne présentent pas le plan de la voie en site propre.
- Au contraire des zones d'activités qui veulent donner la priorité aux transports en commun, la création d'une voie en site propre traversant en son centre la zone d'activité n'est pas prévue sur Technolac.
- Nous demandons donc à ce que : la validation de ce projet soit conditionnée à la réalisation de la voie en site propre le long de la RD1504 et de son prolongement au centre de la ZAC *dans la première phase.*

Les futurs élargissements soient interdits aux autosolistes.

Le dossier de l'enquête publique est très insuffisant ; l'information et le débat avec le public insatisfaisants.

Alors que les enjeux sur les déplacements de ce projet sont majeurs, l'information aux salariés et aux étudiants de Technolac a été quasi inexistante :

- Trois panneaux sur Technolac :

*un dans le bâtiment de l'horloge qui fait l'objet d'une fréquentation très faible.

*un second le long de la départementale dont un sur une aire surtout fréquentée par la prostitution locale,

* un troisième surmonté d'un panneau « défense d'entrer sous peine de poursuite judiciaire » à l'intersection de la départementale et d'une chemin

- Aucune information lors de l'agenda 21 alors que le président, Luc Berthoud et le directeur de Technolac étaient présents.

- Aucune information aux entrées des bâtiments.

- Aucune information aux arrêts de bus.

- Aucune information sur le site internet de Technolac.

Nous demandons donc à ce que l'enquête soit prolongée, avec la publication des informations manquantes dans le dossier d'enquête.

