

Association pour le Développement des transports en Commun en Savoie



Le 22 Mai 2018

Mesdames, Messieurs,

Vous trouverez ci-dessous nos remarques et nos propositions sur le plan d'actions pour l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain de la communauté d'agglomération Grand-Lac.

En préambule, nous tenons à préciser que nous ne ferons aucun commentaire sur les changements du réseau de bus ONDEA, décrits dans ce plan d'actions, ce PDU étant établi à partir de postulats que nous ne pouvons cautionner :

- le maintien d'un réseau de bus distinct pour chaque agglomération de Grand-Lac et de Chambéry
- la mise en avant d'une gratuité illusoire sur l'A41
- la desserte de Technolac et de Savoie Exapole à partir de la gare du Viviers-du-Lac
- le silence sur le report, aux calendes grecques, des accès au Lyon-Turin qui condamnera irrémédiablement le développement de l'offre ferroviaire.

Un seul réseau de bus sur le bassin de vie Grand-Lac / Chambéry au 1er janvier 2021 : des économies d'échelles avec, en prime, un meilleur service pour les usagers.

Les élus de l'agglomération Grand-Lac doivent exiger que l'agglomération de Chambéry prolonge, de deux ans, sa DSP pour l'aligner sur celle de Grand-Lac et ainsi permettre, par la constitution d'un syndicat mixte qui respectera la fiscalité de chaque territoire, d'avoir un seul réseau de bus sur le bassin de vie au 1er janvier 2021.

En plus des économies d'échelles, la constitution d'un seul réseau de bus permettra la mise en place de lignes « Bassin de Vie », en fusionnant certaines qui s'arrêtent aujourd'hui à des frontières purement administratives, qui ne correspondent en rien aux besoins des habitants.

Nos propositions (non exhaustives) :

- la fusion, **pour supprimer les correspondances**, des lignes A STAC et 1 ONDEA (voir avec la ligne des plages du Conseil Départemental) avec un tronc commun Jacob / Technolac puis, à partir de Technolac, deux branches : la première vers le Bourget Plage et la seconde vers Aix-les-Bains.
- la fusion des lignes B STAC et 2 ONDEA **avec la desserte de Savoie Hexapole**
- le prolongement de la ligne 3 STAC jusqu'à Aix-les-Bains, ou les Mottets, **avec la desserte de Voglans**

L'abandon du projet de desserte de Technolac et d'Exapole par la gare de Viviers-du-Lac : une solution coûteuse pour le contribuable et mauvaise pour les usagers.

Si ce projet permettra aux deux agglomérations de faire des économies par la réduction annoncée de leur offre de bus, son coût (deux rames TER coûtent plus de 15 millions d'euros) sera à la charge de la Région. Il faut noter qu'il n'y a aucun engagement de la Région sur ce projet.

La fusion de plusieurs lignes actuelles de bus, permise par la création d'un seul réseau de transport en commun sur les deux agglomérations, offrira un bien meilleur service aux usagers que ce projet de desserte par la gare du Viviers : meilleur temps de parcours, plus de dessertes, meilleures fréquences, meilleure régularité, meilleur confort lié à l'absence de rupture de charge.

De plus, la gare de Viviers du Lac n'est absolument pas adaptée au stationnement de bus articulés de 150 places.

Favoriser l'usage de l'A41 : oui, mais la gratuité est illusoire et le doublement de l'échangeur autoroutier de Chambéry un frein pour le covoiturage.

Une grande partie du plan d'actions fait miroiter la gratuité de l'A41. Cette gratuité supposée pour les usagers n'existe pas. L'exemple de la ZAP nord Gironde est faux : la gratuité n'intervient qu'à partir du 23ème passage effectué dans le mois. Elle n'existe pas non plus pour les collectivités : par exemple 50%, de la remise de 70% accordée aux usagers de la barrière de péage de Chignin, sont pris en charge par le département pour un coût annuel de 350 000 € (chiffre 2015).

L'aménagement de l'échangeur de Chambéry nord ne favorisera en rien l'accessibilité à l'A41. En effet, ce projet de plus de 70 millions d'euros, financé exclusivement par les usagers via des augmentations des péages sur le réseau d'AREA, va rendre beaucoup plus compliqué le covoiturage. Il n'y aura plus de parking de covoiturage à proximité immédiate des échangeurs, pour les usagers en direction de Lyon et d'Annecy.

Une meilleure utilisation de la voie ferrée sans les accès au Lyon-Turin est illusoire.

Nous soutenons totalement la création d'un RER sur le bassin de vie de Métropole Savoie mais, celui-ci ne pourra voir le jour qu'à partir du moment où les accès au Lyon-Turin seront réalisés, pour décharger la ligne existante du trafic marchandises à venir. Malheureusement, les opposants au Lyon-Turin et le rapport Duron, remis aux ministres en février dernier, préconisent le report aux calendes grecques de ces accès, alors que, l'ouverture du tunnel de base, prévue en 2029, aura pour objectif la possibilité d'augmenter d'une centaine de trains par jour, au minimum, le nombre de trains de marchandises entre la France et L'Italie.

Les élus doivent donc exiger une réalisation des accès au Lyon-Turin concomitante avec l'ouverture du tunnel de base et indiquer dans le PDU qu'une meilleure utilisation de la voie ferrée ne sera possible qu'à cette condition. Les élus doivent également demander une étude sur les conséquences de la création d'une nouvelle plate-forme de chargement de poids-lourds à Ambérieu, demandée par le député Patrick Mignola avec les opposants au Lyon-Turin.

La création d'un nouvel échangeur autoroutier à Albens ne doit pas être une priorité.

Ce projet, qui sera également très coûteux pour les collectivités, va à l'encontre de la volonté affichée de ne pas favoriser la circulation automobile.

La proposition, de faire du col de la Chambotte un axe rabattement de la Chautagne vers ce projet de nouvel échangeur, est à proscrire : cette route est bien trop dangereuse pour vouloir y augmenter la circulation.

La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration de l'offre ferroviaire et du réseau de transport en commun.

Pacification de la voirie

Nous soutenons la mise en place d'aménagements physiques de modération de vitesse. Le plan d'actions devrait également inclure le remplacement des dos d'ânes en ville, sur les voiries où circulent des bus, par des coussins berlinois pour offrir un meilleur confort aux usagers de bus et une meilleure vitesse commerciale.

Développement d'une offre ferroviaire cadencée sur le territoire de métropole Savoie

Nous soutenons totalement ce projet, même si nous soulignons que son plein développement ne pourra exister sans la mise en œuvre des accès au Lyon-Turin.

Par contre, nous demandons à ce que l'emplacement des terminus nord et sud soient revus :

Au nord, nous préconisons Rumilly à la place d'Albens :

- Rumilly est appelée à être un des terminus de CEVA
- le bassin d'emplois de Rumilly est extrêmement important; il serait dommage de ne faciliter sa desserte que par l'A41.

Au sud, nous préconisons Pontcharra à la place de Montmélian :

- la zone d'activité d'Alpespace pourra ainsi être desservi avec la halte ferroviaire qui était initialement prévue.

L'étude d'une troisième voie, entre Chambéry et Aix-les-Bains, doit être réalisée au plus vite pour démontrer aux opposants au Lyon-Turin que la solution n'est pas d'ajouter une centaine de trains par jour sur la ligne historique.

A l'inverse, nous nous inquiétons du silence de la SNCF réseau et de la Région sur le projet de doublement partiel de la ligne à voie unique entre Aix-les-Bains et Annecy, pourtant voté et financé au Contrat de Plan État-Région 2015-2020. Ce projet est primordial pour le développement de l'offre ferroviaire sur cet axe.

Développement des voies en site propre pour les transports en commun avec une priorité sur les secteurs les plus congestionnés.

A part sur le Boulevard Franklin Roosevelt, le PDU ne prévoit rien pour fluidifier la circulation des bus dans les zones congestionnées (boulevard Wilson, bords du lac).

Cette mesure doit être une priorité absolue. Elle permet de renforcer fortement l'attractivité des transports en commun en améliorant leur vitesse commerciale.

Aujourd'hui, par exemple, les seuls aménagements pour les transports en commun entre Aix-les-Bains et Technolac sont faits pour éviter que les bus ralentissent les automobilistes.