

ADTC Savoie

Avis sur le PLUi HD de Grand Chambéry



Chambéry, le 7 août 2019

PLUi HD de Grand Chambéry : contribution à l'enquête publique

1 Présentation 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, cars 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

2 Conditions de l'enquête

Le PLUi est un document complexe. L'ajout des volets « habitat » et « déplacements » est intéressante en terme de cohérence d'ensemble, mais augmente la complexité du document.

Dans ces conditions, il est impossible pour un citoyen qui ne serait pas déjà investi sur la question de prendre connaissance, de comprendre et d'émettre un avis sur ce document de plus de 3000 pages réparties en plus de 600 fichiers.

Cette difficulté est renforcée par la durée insuffisante de l'enquête (un peu moins de deux mois) et son positionnement dans l'année, principalement **pendant les vacances scolaires d'été.**

3 Choix du scénario de croissance démographique

La numérotation des scénarios de croissance démographie est trompeuse :

1 = médian, 2 = fort, 3 = modéré

Le scénario de retenu (N°2) est celui qui prévoit l'augmentation de population la plus importante. De fait, c'est celui qui rendra le plus difficile la mise en œuvre des objectifs du PADD en matière de transports respectant l'environnement.

La conclusion (Justification des choix, pp. 32-33) indique « Le scénario 2 serait, quantitativement, le plus impactant en matière d'utilisation des ressources environnementales. Toutefois, qualitativement, le projet de développement est centré sur le secteur Cluse urbaine et les centralités, ce qui limitera la consommation d'espaces et de fait, les impacts sur les zones les plus vulnérables. » Cette conclusion **ne va pas au bout du raisonnement.** Un développement durable de notre agglomération consiste à choisir à la fois la plus faible croissance démographie (scénario 3) et en même temps le rééquilibrage du développement sur le coeur d'agglomération. **Il faut donc d'urgence étudier un scénario 4 « croissance maîtrisée et rééquilibrage du développement sur le coeur d'agglomération ».**

4 Rapport de présentation : diagnostic mobilité

Aucun bilan du PDU de 2004 et aucun objectif chiffré dans ce PLUI-HD. Ce PDU de 2004 avait pour objectif de limiter les déplacements en voiture à leur valeur absolue de 2004,

toute croissance des déplacements devant être absorbée par des mobilités alternatives (marche, vélo, TC). Voir le PDU actuel, p. 11.

L'analyse des pratiques de mobilité est limitée aux déplacements domicile travail : cela donne une image biaisée, qui ne concerne à peine que 20% des déplacements et 40% des distances parcourues, et qui sur-représente les déplacements longs.

Une vaste enquête ménages déplacements avait été réalisée en 2007, et **son renouvellement en 2017 ou 2018 aurait été nécessaire pour disposer d'une vision des évolutions. Il s'agit d'une lacune majeure dans l'élaboration du PLUi-HD.**

Les documents graphiques sont de mauvaise qualité, parfois illisibles.

La carte p.8 ne représente pas les flux entre les agglomérations de Chambéry et Annecy. Mais ils sont mentionnés p. 7. **Aucune de ces deux pages ne mentionne les flux entre Chambéry et Genève.**

p. 17, il est reconnu que **la part des zones d'activités** (Technolac + Alpespace + Hexapole), **qui concentrent l'attention des décideurs, ne représentent que moins de 4% des emplois des actifs de l'agglomération.**

Pas d'analyse critique de l'offre de transport au regard des besoins et des enjeux. Seulement des constats où l'existant et les projets sont mélangés, avec des relevés de fréquentation qui se limitent à 2014.

Pas de mention détaillée des évolutions de fréquentation liées à la refonte du réseau de bus de 2016.

p. 67 : indique clairement que **la saturation de certains parkings de centre-ville en heure de pointe provient du trop grand nombre d'abonnés.** En reporter une partie sur les parc relais périphériques ferait disparaître la saturation. **Rien n'est prévu pour aller dans cette direction. Au contraire le projet de parking silo de 500 places quai Ravet proche de l'hypercentre, va faire entrer encore plus de voitures en ville.**

P. 68 : indique de même que le secteurs où le stationnement sur voirie est saturé provient d'un usage abusif (trop long, sans payer...). Stationnement peu saturé, avec peu de respect... **il n'y a donc pas besoin de créer de nouvelles places, mais simplement de bien gérer celles existantes.**

p. 71 : **l'inventaire du stationnement public sur l'agglomération est annoncé comme « à suivre » !**

p. 72 : conclusions intéressantes sur le stationnement . Une utilisation de l'offre publique (occupation, rotation) qui montre un **très gros potentiel d'optimisation de sa gestion** : part d'abonnés « pendulaires » considérable dans les parkings, taux élevé de non respect des réglementations sur voirie.

Il n'est fait aucune mention des importantes capacités de stationnement sur les zones commerciales, qui pourraient notamment servir de parc relais en conventionnant avec les commerces, comme cela a déjà été fait à Chamnord.

5 POA déplacements

A la différence du PDU de 2004, aucun objectif chiffré en valeur absolue (nombre de déplacements, distances des déplacements, émission de polluants...) et relative (part des différents modes de déplacements en 2020, avec un objectif 2035 et des jalons 2025 et 2030) n'est indiqué. Voir le PDU actuel, p. 11.

Toutes les intentions sont louables, mais aucune ne correspond à un calendrier. Il n'y a que de vagues indications, du genre « court terme » ou « moyen terme »

p. 7 : Un objectif est formulé autour de la mise en oeuvre de freins au mitage de l'habitat et de la densification près des axes principaux de transport en commun. **Pourtant toutes les opérations récentes ne s'inscrivent pas dans cette logique.**

p. 13 : La question d'un **centre d'échange unique pour les bus** est posée mais la réponse est que celui ci serait en contradiction avec la protection du secteur sauvegardé de la ville centre et les restrictions de circulation prévues dans la future loi sur les mobilités . **Cette affirmation est purement gratuite. La question de la réintroduction éventuelle d'un centre d'échange unique des bus à proximité de la gare et de l'hypercentre doit faire l'objet d'une étude approfondie et d'une concertation.**

Pour réduire la circulation en ville, la première urgence consiste à ne pas construire le parking Ravet (500 places), qui incitera les automobilistes à entrer en ville au lieu de se garer au parc relais de la Trousse.

p. 24 : **L'objectif du développement d'un RER** (au sens suisse du terme et non au sens francilien) **sur le territoire de Métropole Savoie est intéressant.** Mais il se heurte à l'absence de compétence ferroviaire de l'agglomération et au manque de disponibilité de sillons, au moins jusqu'à la création de la ligne mixte nouvelle entre l'est de Lyon et le futur tunnel alpin dit « Lyon - Turin ». **Ce projet de RER a donc peu de chance de se réaliser avant les années 2030**, sous réserve d'obtenir l'accord de la Région et de SNCF réseau, ce qui est loin d'être acquis. **Il importe donc de mettre en oeuvre d'autres alternatives à l'automobile dès à présent.** En relation avec le SCOT Métropole Savoie et le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpe, il convient également d'étudier les possibilités de densification autour des gares TER, y compris en dehors du périmètre de Grand Chambéry.

p. 26 Les actions consacrées aux pôles multimodaux **évoquent de façon ambiguë la question de la gare routière. L'emplacement définitif des autocars interurbains près de la gare de Chambéry est renvoyé à une étude ultérieure, alors que le chantier du parking de la Cassine doit débuter en 2019, sans bénéficier des résultats de cette étude.** On aurait pu imaginer, par exemple, que le rez-de-chaussée du parking se compose des quais de la gare routière, les fonctions vente et attente étant déjà assurée par la gare ferroviaire, reliée au parking de la Cassine par la passerelle.

p. 35 **Relance de l'idée d'un contournement autoroutier, abandonnée en 2014 ! En proposant de doubler le nombre de voies rapides traversant l'agglomération, cette proposition va à l'encontre de la réduction du trafic automobile dans Grand Chambéry.**

p. 52. **Le parc relais de la Trousse** apparaît comme un pôle de rabattement automobile majeur. **Mais son renforcement n'apparaît pas dans le projet de réaménagement du carrefour de la Trousse, en raison du projet de parking Ravet (500 places en centre-ville), qui incite les automobilistes à poursuivre leur trajet jusqu'à l'hypercentre.**

p. 70 : **L'inventaire des projets d'infrastructures montre que toutes celles favorables aux transports en commun** (en particulier les sites propres bus avenue des Duc, de la gare à l'hôpital et sur la RD 1504 en direction de Savoie Technolac) **restent à étudier, alors que ceux qui sont déjà à l'étude** (Parking Cassine, aménagement RD1006 et carrefour de la Trousse) **sont au contraire en favorables à l'automobile.**

La conformité du POA avec les obligations réglementaires en matière de baisse du trafic et de la sécurité des déplacements ne sont pas établies. Certaines actions sont même en contradiction avec ces principes. Ces manques sont d'ailleurs soulignés dans l'évaluation environnementale, p. 278 :

« Bien que l'action « réseau routier » propose d'améliorer les axes de transport en commun ainsi que les voies cyclables, incitant à l'utilisation de mode de déplacement plus durables et propres, les autres mesures semblent avoir des incidences néfastes par rapport aux thématiques environnementales. En effet, la mise à niveau des infrastructures, échangeurs autoroutiers et VRU ambitionnée va de fait impacter la TVB via une perte d'espaces perméables et une fragmentation du réseau écologique. L'impact paysager est aussi important car les infrastructures peuvent rompre les paysages et induire une perte de lisibilité. De plus, en termes de perceptions et de vues, les infrastructures constituent des éléments peu qualitatifs sur un territoire. Par ailleurs, le développement d'axes routiers pourrait inciter les usagers à utiliser leurs véhicules personnels en raison de l'amélioration des conditions de circulation (sécurisation, trafic, temps de trajet, accès...). De la même manière, des nuisances sonores à court et long termes (phases chantier et quotidiennes) et de qualité de l'aire (particules volatiles et GES) sont présagées. »

6 Schéma directeur cyclable

Voir à ce sujet la contribution de l'association Roue Libre (n°766), à laquelle nous nous associons.

7 Observations sur les OAP

7.1 OAP déplacements

Ce document est un catalogue de bonnes intentions et de bons principes.

p. 9 : Les indications sur le **stationnement des vélos sont insuffisantes. Sur ce sujet, nous nous associons à la contribution de l'association Roue Libre (n°766).**

8 OAP sectorielles

8.1.1 Transports en commun

Pour chaque opération, les indications de desserte par les transports en commun (TC) ne sont pas rigoureuses et ne permettent pas de se faire une opinion sur leur consistance par rapport aux constructions et aménagements envisagés. Se contenter d'écrire qu'un site est desservi par les transports en commun peut autant signifier qu'une ligne chrono passe toutes les 10 minutes ou qu'une ligne locale offre un aller retour par jour scolaire ! Il faut aussi indiquer clairement l'implantation des arrêts TC sur les plans, la distance par le chemin praticable entre l'arrêt de TC et les points les plus proches et les plus éloigné de l'OAP, et indiquer quelle ligne les dessert, avec son niveau d'offre (chrono, secondaire, locale, TAD).

Il faut au minimum sur chaque fiche d'OAP l'analyse systématique suivante :

- **Desserte TC (oui, non). Si oui :**
 - **Numéro des lignes**
 - **Typologie des lignes (Chrono, Secondaire, Locale, TAD)**
 - **Nom de l'arrêt**
 - **Distance de l'arrêt par chemin praticable au point le plus proche de l'OAP**
 - **Distance de l'arrêt par chemin praticable au point le plus éloigné de l'OAP**

L'indication des sentiers de randonnée n'est pas inintéressante, mais elle ne peut pas être considérée comme une solution de déplacement alternative à la voiture.

De plus, dans l'analyse environnementale et paysagère, il manque les écoles, collèges, lycées, commerces et services publics, qui, ensemble génèrent de nombreux déplacements.

8.1.2 Secteur urbain

pp. 3 à 6 : la question des déplacements n'est pas évoquée dans les principes généraux.

p. 6 : **la liste des OAP mentionne :**

- **« Cognin - Villeneuve ». Cette OAP, très importante (au moins 1 000 logements), ne fait pas l'objet d'une fiche. On ignore en particulier quelle solution de desserte en transports en commun est prévu pour cette OAP.**
- **« La Motte-Servolex, hameau des Granges ». Cette OAP, très importante (550 logements), ne fait pas l'objet d'une fiche. On sait qu'elle sera très mal desservie par les transports en commun, les habitations les plus denses étant à plus d'un kilomètre de l'arrêt de bus situé dans Savoie Technolac. De plus, aucune ligne de bus ne permet une desserte directe du collège de la Motte-Servolex. Voir en ligne l'avis de l'ADTC : <http://adtc.savoie.free.fr/index.php?post/2019/05/09/granges>**

8.1.3 Plateau de la Leysse

pp. 44 à 48. **Rien n'est mentionné sur les alternatives à la voiture individuelle pour y accéder à La Féclaz.** On n'y parle que de déviation routière, parking et cheminements piétons au centre la station. Même l'éventuel transport par câble, mentionné dans d'autres documents, n'est pas évoqué. Il importe de développer l'accès en bus et en covoiturage.

pp. 65 à 80 **Rien n'est prévu pour développer les alternatives à la voiture, alors que la commune de Saint-Jean-d'Arvey est traversée par la route d'accès à La Féclaz.**

9 Observations sur les règlements

Zone urbaine. Le minimum de places de **stationnement automobile** à prévoir

- UC : 1,3 places par logement dans
- Ug/Uh : 1,6 places par logement
- Ud : 2 places par logement

est trop élevé et incite à l'usage individuel de l'automobile

En revanche, les normes de **stationnement vélo** sont insuffisantes. Voir à ce sujet la contribution de l'association Roue Libre (n°766), à laquelle nous nous associons.

10 Conclusion

Toutes les observations ci-avant nous portent à conclure que **le PLUi HD ne peut être adopté en l'état.**

Une nouvelle phase d'instruction et de concertation, suivie d'une enquête publique beaucoup plus longue, à une période de l'année plus propice, **est indispensable.**