ADTC Savoie

Proposition

Quel réseau STAC pour 2012 ?

Version 1.1 – 1er novembre 2009 - <http://adtc.savoie.free.fr/>

Contact : adtc.savoie@free.fr - Alain Caraco - 06 84 13 62 55

Le contrat actuel de délégation de service public (DSP) du réseau STAC sera révisé le 1er janvier 2012. Afin d'éclairer les élus de Chambéry Métropole à prendre les décisions qui engageront l'avenir de la mobilité dans l'agglomération chambérienne, l'ADTC Savoie a préparé ce dossier.

Sommaire

1. Consistance du réseau.....	2
1.1. Ce que nous ne voulons plus : un réseau qui comprend 30 lignes non hiérarchisées.....	2
1.2. Ce que nous voulons : un réseau qui distingue clairement les niveaux d'offre.....	2
1.2.1. Les lignes principales.....	2
1.2.2. Les lignes régulières.....	2
1.2.3. Les lignes complémentaires.....	2
1.2.4. Une offre adaptée tôt le matin, en soirée et le dimanche.....	2
1.2.5. Une offre pour les espaces de loisirs.....	2
1.3. C'est possible, d'autres l'ont déjà fait.....	2
2. Choix stratégiques.....	3
2.1. Sites propres, facilités de circulation et parcs relais.....	3
2.2. Déplacement du centre d'échange des bus.....	3
2.3. SAEIV.....	3
2.4. Tarification.....	3
2.5. Billettique.....	3
2.6. Mode de gestion.....	4
2.7. Etudier sérieusement l'introduction du trolleybus ?.....	4
2.8. C'est possible, d'autres l'ont déjà fait.....	4
3. Coopération avec CALB, CG73 et Région Rhône-Alpes.....	5
3.1. Ce que nous ne voulons plus : des réseaux non coordonnés.....	5
3.2. Ce que nous voulons : une communauté de transports.....	5
3.2.1. Un ensemble de services de transport coordonnés.....	5
3.2.2. Des tarifs intermodaux.....	5
3.2.3. Des liaisons bus directes sur les axes non desservis par le TER.....	5
3.3. C'est possible, d'autres l'ont déjà fait.....	5
4. Annexe : propositions détaillées pour les lignes principales.....	6

1 Consistance du réseau

1.1 Ce que nous ne voulons plus : un réseau qui comprend 30 lignes non hiérarchisées

L'offre actuelle est très hétérogène, la fréquence pouvant descendre à 6 minutes en heure de pointe sur les principales lignes ou être limitée à quelques allers-retours quotidiens sur des lignes secondaires. Le service, largement orienté vers les besoins des scolaires et des étudiants, est sensiblement réduit le samedi et pendant les vacances scolaires sur toutes les lignes. Il est squelettique après 20 heures et le dimanche. L'usager non initié ne peut pas repérer les lignes susceptibles de lui offrir une réelle alternative à la voiture.

1.2 Ce que nous voulons : un réseau qui distingue clairement les niveaux d'offre

1.2.1 Les lignes principales

Leur objectif principal est écologique : proposer offre alternative à la voiture sur les itinéraires les plus fréquentés, de façon à faire diminuer le nombre de voiture circulant et stationnant dans Chambéry Métropole.

Du lundi au samedi, de 7 à 20 heures, il passe au moins un bus toutes les 10 minutes, avec itinéraires directs, fréquence, vitesse et régularité garanties. Lorsque c'est nécessaire, principalement du lundi au vendredi en période scolaire, la fréquence peut être renforcée, mais jamais diminuée. Le cas échéant, certains renforts peuvent être des services directs, ne marquant pas tous les arrêts.

Lignes actuelles concernées : 1/23, 2, 3, 4, 6, 7/8, 9, 25, N2

Voir en annexe les propositions détaillées pour chaque ligne.

1.2.2 Les lignes régulières

Leur objectif principal est social : offrir aux personnes non motorisées une solution régulière de déplacement sur les itinéraires moyennement fréquentés.

Du lundi au samedi, de 7 à 20 heures, il passe au moins un bus toutes les 30 minutes

Lignes actuelles concernées : 5/28, 18, 22

1.2.3 Les lignes complémentaires

Leur objectif principal est social : offrir aux personnes non motorisées une solution minimale de déplacement sur les itinéraires peu fréquentés.

Nombre d'allers-retours quotidiens adaptés à la demande.

Lignes actuelles concernées : 10, 11, 12, 13, 14/14D, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 24, 26, 27, N1

1.2.4 Une offre adaptée tôt le matin, en soirée et le dimanche

Pour prendre les premiers trains vers 6 heures, rentrer avec les derniers trains ou rentrer du spectacle, aller à la gare le dimanche après-midi

1.2.5 Une offre pour les espaces de loisirs

- Lacs du Bourget et d'Aiguebelette
- Savoie Grand Revard (voir propositions de l'ADTC)

1.3 C'est possible, d'autres l'ont déjà fait

- **Dijon** (Lianes : 7 lignes principales cadencées de 3 à 10 minutes)
- **Belfort** (7 lignes principales cadencées à 10 minutes)
- **Besançon** (Sur réservation au plus tard la veille, un véhicule vient vous chercher à un arrêt de bus de votre choix vous dépose en gare au moins 10 mn avant le départ du TGV. Le soir à l'arrivée en gare, même service pour le retour. Pour les départs TGV d'avant 7h et les retours après 19h. Disponible 7 jours sur 7. 3,60€ le trajet ou 24 € le carnet de 10 voyages)

2 Choix stratégiques

2.1 Sites propres, facilités de circulation et parcs relais

L'ADTC Savoie approuve la politique de réalisation de sites propres et autres facilités de circulation (arrêts en pleine voie, priorité aux carrefours) pour les bus. Elle est très favorable au futur site propre bus du pont Gambetta à la Place de la Libération, réalisé dans le cadre de la requalification de la traversée de Chambéry.

Elle souhaite cependant que le programme soit réalisé rapidement et que les sites propres projetés ne soient pas transformés en simples aménagements ponctuels pour maintenir du stationnement en surface.

Le programme des parcs relais doit également être réalisé sans tarder, en particulier celui de La Trousse.

Enfin, il convient de prendre en compte la circulation des bus dès la conception des voiries nouvelles ou leur rénovation, afin que les usagers des bus ne subissent pas les ralentisseurs (à remplacer par des coussins), les giratoires (avec priorité au feu et traversée en ligne droite par les bus) et les virages à faible rayon.

2.2 Déplacement du centre d'échange des bus

L'ADTC Savoie approuve le déplacement du centre d'échange des bus place du palais de justice, à proximité à la fois de la gare et du centre ville et notamment du futur îlot commercial des Halles.

Cependant, afin de desservir correctement tout l'hypercentre l'ADTC demande que des arrêts soient établis aux deux extrémités du futur site propre à réaliser le long de la Leysse :

- Allobroges-Pont Gambetta (3, 5/28, 6, 9)
- Place de la Libération (3, 4, 7, 8, 11, 25)

Ces arrêts devront être traités avec soin (quai suffisamment long pour accueillir deux bus simultanément, abri) et être desservi par toutes les lignes y passant, de manière à créer une liaisons bus à haute fréquence vers les nouveau centre d'échange.

2.3 SAEIV

L'ADTC Savoie approuve le déploiement du SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs) :

- annonce visuelle et sonore des arrêts à l'intérieur des bus
- annonce des prochains passages aux principaux arrêts

2.4 Tarification

L'ADTC Savoie, s'appuyant sur l'expérience de la FNAUT, ne pense pas que la gratuité soit favorable au développement des transports en commun et surtout à la diminution de la circulation automobile.

Il convient à la fois :

- de maintenir des tarifs bas pour les personnes pour lesquelles c'est une condition à l'accès à la mobilité (principalement bénéficiaires de minima sociaux et jeunes de moins de 26 ans)
- de faire participer les usagers à une part significative (20 à 30%) du coût d'un service de qualité, sachant que plus les bus seront fréquentés, moins le coût par usager sera élevé
- d'encourager les utilisateurs de billets à l'unité à passer aux carnets et abonnements, tant pour les fidéliser que pour diminuer le temps perdu par la vente à bord des bus.

2.5 Billettique

L'ADTC Savoie est très réservée sur le déploiement de la billettique.

La billettique nécessite l'installation d'un équipement cher et sophistiqué à installer et à maintenir. Dans une période où l'argent public est rare, ce pas forcément une dépense prioritaire.

Ce qui importe pour l'usager, ce sont les accord tarifaires entre AOT, de façon à ce qu'une personne devant emprunter un bus urbain dans son agglomération de résidence, puis un TER, puis un autre bus dans son agglomération de travail ou d'étude, puisse le faire facilement et à un coût raisonnable. Il en va de même pour la personne qui emprunterait un car départemental, puis un bus urbain.

Un accord sur les abonnements, même avec trois coupons différents dans la même pochette, constitue un premier pas essentiel. L'étape suivante consiste à établir des titres pour les voyageurs occasionnels, notamment avec des billets combinant un aller-retour en train ou en car, plus un billet journée pour les bus des villes de départ et d'arrivée.

Faut-il aller jusqu'à la billettique ? Pourquoi pas si, sans précipitation, on peut démontrer que le respect de la vie privée des utilisateurs est garanti et que le coût du système est acceptable pour l'AOT. Mais ne

mettons pas la charrue avant les boeufs : commençons par les accords tarifaires entre AOT. **La billettique est un outil parmi d'autres, mais en aucun cas une condition.**

2.6 Mode de gestion

L'ADTC Savoie souhaite que Chambéry Métropole étudie sérieusement les avantages et les inconvénients de l'exploitation du réseau STAC en régie directe ou en délégation de service public (société privée ou SEM), mais nous n'avons pas d'à priori sur l'une ou l'autre solution. L'expérience des associations membres de la FNAUT n'a jamais mis en évidence un lien entre le statut juridique de l'exploitant et la qualité de service.

En revanche, l'ADTC Savoie est très attachée au maintien d'un climat social apaisé, ce qui exclut le recours à une sous-traitance au rabais.

2.7 Etudier sérieusement l'introduction du trolleybus ?

L'ADTC demande qu'une attention particulière soit portée au niveau d'émission de polluants et de gaz à effet de serre.

Après les échecs des bus électriques (poids et fiabilité des batteries), des bus au gaz (micro-fuites) et face à l'immaturité technologique des solutions hybrides, l'ADTC souhaite que le trolleybus soit sérieusement étudié.

Le trolleybus demande un investissement pour la pose de l'installation électrique (lignes aériennes et sous-stations), ce qui le réserve aux lignes à haute fréquence, mais son coût de fonctionnement est faible. L'électricité peut être produite avec des panneaux solaires photovoltaïques, dont Chambéry fait sa spécialité. Le trolleybus gravit les pentes beaucoup plus facilement qu'un autobus à moteur thermique. Accélération et décélération de façon continue (pas de boîte de vitesse), il est beaucoup plus confortable pour ses passagers.

Toutes ces caractéristiques font que **l'étude sur le trolleybus devra porter sur une ligne en pente et à fort trafic : l'axe 1/23 (Chambéry-Centre - Hauts-de-Chambéry - Parking relais de Sonnaz).**

2.8 C'est possible, d'autres l'ont déjà fait

Le trolleybus est une solution fiable depuis près de 80 ans, largement utilisée à **Lyon, Saint-Etienne, Limoges** et en **Suisse**. Des véhicules modernes circulent sans problème sur des installations datant des années 1940, mais bien entretenues.

3 Coopération avec CALB, CG73 et Région Rhône-Alpes

3.1 Ce que nous ne voulons plus : des réseaux non coordonnés

Les réseaux (STAC, Ondéa, CG73, TER) ne sont pas coordonnés en matière d'itinéraires, d'horaires, de tarifs et d'information.

3.2 Ce que nous voulons : une communauté de transports

3.2.1 Un ensemble de services de transport coordonnés

Le territoire de Métropole Savoie comprend les agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains, ainsi que la Chautagne et la Combe de Savoie. C'est à cette échelle, qui correspond à la réalité des déplacements, que doivent être traitées les questions de mobilité. Une communauté de transport est **un ensemble de services de transport coordonnés en matière d'itinéraires, d'horaires, de tarifs et d'information.**

Aujourd'hui, les responsabilités sont partagées entre quatre autorités organisatrices de transports (AOT) : la Région Rhône-Alpes (TER), le Conseil Général de la Savoie (autocars) et les communautés d'agglomération de Chambéry et d'Aix-les-Bains (réseaux STAC et Ondéa). La communauté de transports peut prendre la forme d'une autorité organisatrice unique ou d'accords entre les AOT existantes. **L'existence d'un service coordonné sur l'ensemble du territoire importe plus pour l'utilisateur que la forme juridique de la communauté de transports.** Les services définis par l'AOT peuvent continuer à être exploités par des partenaires différents (SNCF, sociétés privées, SEM ou régies publiques).

3.2.2 Des tarifs intermodaux

Il n'est pas indispensable d'adopter une tarification unique pour les réseaux STAC, Ondéa, CG73 et TER. En revanche, il doit exister des titres de transport incitatifs pour ceux qui ont besoin de passer d'un réseau à l'autre :

- élargir l'abonnement OndéStac aux TER circulant sur le territoire des deux agglomérations. Il faut en effet une heure pour se rendre en bus du centre d'Aix-les-Bains à celui de Chambéry, alors que dix minutes suffisent en train,
- proposer aussi l'abonnement OndéStac + TER sous forme mensuelle,
- créer un billet journalier OndéStac + TER, vendu dans les bus des deux réseaux et dans les gares des deux agglomérations. Pour être attractif, son prix devra être inférieur à 5 euros pour une personne seule et à 10 euros pour un mini-groupe (2 à 5 personnes). Ce billet sera utile pour les touristes, mais aussi pour les habitants des agglomérations, pour leurs achats et leurs loisirs.

3.2.3 Des liaisons bus directes sur les axes non desservis par le TER

Cela concerne au minimum les liaisons suivantes :

- Hauts-de-Chambéry - Aix-les-Bains via Sonnaz, Viviers-du-Lac, Savoie Hexapôle et Marlioz
- La Motte-Servolex - Aix-les-Bains via Savoie Technolac

3.3 C'est possible, d'autres l'ont déjà fait

- Les communautés de transport existent en **Allemagne** et en **Suisse** depuis plus de trente ans.
- **Unireso** : communauté de transport de Genève, comprend trois opérateurs français (SNCF, Réseau urbain d'Annemasse et cars SAT/Frossard) et quatre opérateurs suisses (CFF, TPG = réseau urbain de Genève, TPN = réseau urbain de Nyon et SMGN = bateaux sur le Léman). Les billets à l'unité ou pour la journée sont de simples factures, de type carte bancaire. Les cartes d'abonnement ne contiennent pas de puce et ne sont pas à valider systématiquement, mais seulement à présenter en cas de contrôle.
- **Métrocéane** : communauté tarifaire permettant d'emprunter les TER Pays de la Loire, les cars du Département de la Loire-Atlantique et les trams et bus de Nantes et de Saint-Nazaire. Le système fonctionne avec trois formats de billets différents, suivant le lieu d'achat, sans billetterie et sans difficulté apparente, mais avec de la volonté politique !

4 Annexe : propositions détaillées pour les lignes principales

Ces lignes ont un objectif principal écologique : offre alternative à la voiture sur les itinéraires les plus fréquentés, de façon à faire diminuer le nombre de voiture circulant et stationnant dans Chambéry Métropole.

Du lundi au samedi, de 7 à 20 heures, il passe au moins un bus toutes les 10 minutes, avec itinéraires directs, fréquence, vitesse et régularité garanties. Lorsque c'est nécessaire, principalement du lundi au vendredi en période scolaire, la fréquence peut être renforcée, mais jamais diminuée. Le cas échéant, certains renforts peuvent être des services directs, ne marquant pas tous les arrêts.

Afin de rendre l'offre lisible, ces lignes portent des numéros à un chiffre (1 à 9), les renforts express portant les numéros 1E, 3E, 7E, 8E et 9E.

Ligne 1/23

Créer une nouvelle ligne 1 « Parking relais de Sonnaz- Chambéry centre » directe, par l'itinéraire de la ligne 23 actuelle.

Remplacer la ligne 23 par des services express 1E, en heures de pointe uniquement, marquant un nombre limité d'arrêts entre les deux terminus.

Pour la desserte fine des Hauts-de-Chambéry, voir les propositions pour la ligne 2.

Ligne 2

Au nord, prolonger la ligne 2 au Lycée Louis Armand par l'itinéraire de la ligne 1 actuelle. Ou, dit autrement, systématiser l'itinéraire de soirée et du dimanche à toutes les courses de la ligne 2.

Au sud, dès la livraison des premiers logements, prolonger la ligne 2 au Plateau de Villeneuve.

Remplacer le détour par la Rue de Boigne et l'avenue de Lyon, cause de ralentissements fréquents, par un itinéraire direct par la rue Jean-Pierre Veyrat.

Ligne 3

Prolonger tous les services partiels, actuellement limités au Lycée du Granier, à Médipôle.

En heure de pointe, systématiser le renfort par des services express 3E, shuntant Barberaz en passant la par la VRU.

Ligne 4

RAS

Ligne 6

RAS

Ligne 7/8

Exploiter ces deux lignes comme une ligne à deux antennes, afin d'assurer une fréquence élevée et régulière sur le tronç commun entre le futur parking relais de la Trousse et le centre de Chambéry.

En heure de pointe, faire circuler des renforts express 7E et 8E, ne s'arrêtant pas entre le futur parking relais de la Trousse et le centre de Chambéry.

Ligne 9

Remplacer le détour par la Rue de Boigne et l'avenue de Lyon, cause de ralentissements fréquents, par un itinéraire direct par la rue Jean-Pierre Veyrat.

En heure de pointe, faire circuler des renforts express partiels 9E, entre le centre de Chambéry et Savoie Technolac, sans arrêt intermédiaire.

Ligne 25

Renommer cette ligne en 5, afin que toutes les lignes principales aient un indice compris entre 1 et 9.

Ligne N2

Si on souhaite rendre la ligne N2 réellement attractive, sa fréquence doit descendre à 10 minutes, avec des renforts à 5 minutes le samedi après-midi, pour la desserte des commerces et équipements culturels du centre-ville.

On pourrait renommer cette ligne « 0 », en référence à la forme circulaire de son itinéraire, ou lui donner un nom commercial, du genre « La navette du centre », « La circulaire », « La chambérienne », etc.