

Association pour le Développement des transports en Commun en Savoie



Enquête Publique sur le « réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry »

Première contribution de l'ADTC Savoie

Préambule

- Les élus et la société AREA laissent croire que ce projet est financé par cette dernière : il n'en est rien, ce sont les usagers, pour 55 millions d'euros, qui vont régler la quasi-totalité de l'addition via des suraugmentations de péage étalées sur plusieurs années. Il a été stupéfiant de constater, samedi matin, que même le commissaire enquêteur a été dupé.
- Les élus de Chambéry Métropole ont voté à l'unanimité ce projet pour, entre autres, « le renforcement de la sécurité » qui est discutable. Ils n'arrivent pas, cependant, à dégager une majorité pour un abaissement de la vitesse sur la VRU à 70 Km/heure, en particulier aux heures de pointes (voir DL du 16/6/2015). Pour rappel, entre 65 km/heure et 90 km/heure, l'énergie cinétique des véhicules et la longueur de freinage sont doublées. Faudra-t-il qu'une nouvelle tragédie survienne sur la VRU pour que les choses changent ?

Du fait de :

- La présentation malhonnête de ce projet dans le dossier d'enquête et dans les présentations qui ont eu lieu dans les conseils municipaux et d'agglomération, en particulier dans celui de Chambéry, le 26 mars 2018, par la société AREA, le maire de Chambéry et la première adjointe.
- L'organisation de cette enquête publique entre le 25 juin et le 10 août : période très difficile pour organiser un travail associatif approfondi autour de ce projet, d'alternatives et améliorations que nous souhaitons apporter.
- L'affirmation suivant laquelle les accès au Lyon-Turin seraient reportés entre 2030 et 2050, permettant ainsi d'évacuer la prise en compte de l'important report sur le rail prévu par ce projet, et ainsi ne pas mettre en avant l'importance capitale de ce projet pour la diminution du trafic poids-lourds sur la VRU et du trafic automobile entre la Savoie et Lyon.
- L'absence dans ce rapport du projet de doublement partiel de la voie ferrée entre Aix Les Bains et Annecy, voté et financé par la Région en 2015, qui permettra par un meilleur cadencement et une réduction du temps de trajet, une meilleure attractivité du ferroviaire entre les deux Savoie et donc une diminution du trafic automobile.
- L'affirmation dans ce rapport et par la voix de la première adjointe de Chambéry, que les projets de contournement autoroutier de Chambéry ont été définitivement abandonnés, alors que seul le projet de Contournement Ouest, privilégié par l'État en 2005, a été abandonné en 2014. Il n'y a eu aucune décision sur les deux autres projets de contournement centre étudiés en 2005. On ne s'étonnera pas d'ailleurs que le réaménagement important de la bretelle d'accès de la VRU Sud vers le péage, au niveau de la société DISPANO, se juxtapose avec un des deux projets de contournement centre. Rappelons que le contournement autoroutier, où qu'il soit, sera une catastrophe pour Chambéry, l'État

ayant prévu en 2010 (DTA Alpes du Nord) de réduire la VRU à deux fois deux voies pour la congestionner et ainsi obliger les automobilistes à emprunter le contournement autoroutier payant.

- L'exclusion totale pendant 4 ans des usagers, pourtant principaux financeurs de ce projet, des négociations entre AREA et les collectivités locales.

L'ADTC Savoie demande :

- Le prolongement de l'enquête publique jusqu'à fin septembre
- L'annulation des délibérations des collectivités
- L'ajout des documents suivants :
 - Un document présentant le financement du projet intégrant :
 - Le décret de janvier 2014 précisant les nouvelles augmentations que subiront les usagers pour financer ce projet
 - L'avis de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières de juin 2017 sur la surestimation des coûts de ce projet par AREA.
 - Les études préliminaires de l'Etat en juillet 2005 sur les 4 projets de contournement autoroutier de Chambéry (Est, Ouest, variante centre 1 et variante centre 2) et les impacts sur la fréquentation du contournement autoroutier avec un rétrécissement de la VRU à deux fois deux voies.
 - La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord de 2010, imposant un « réaménagement des voies » existantes pour les projets de « contournement d'agglomération »
 - La lettre des 80 grands-élus au Président de la République de mai 2018 demandant la « coordination » impérative des accès au Lyon-Turin avec le tunnel de base actuellement prévu pour 2029, 2030.
- L'organisation d'une réunion publique d'information mi-septembre sur le projet, sur les alternatives et améliorations que les associations souhaiteraient apporter.

Rappelons que, contrairement aux affirmations :

- Ce projet n'est pas financé par AREA, mais dans sa quasi-totalité, par les usagers via des sur-augmentations de péage étalées sur plusieurs années.
- Ce projet ne résorbera pas les bouchons, le principal point noir étant le tunnel de l'Epine.
- Ce projet, pour quelques secondes gagnées par les automobilistes, va pénaliser lourdement le covoiturage, vu les localisations des nouveaux parkings prévus, qui feront perdre entre 5 minutes et 10 minutes aux usagers.
- Ce projet n'apporte aucun aménagement au virage péage-VRU Sud, pourtant aussi accidentogène que le virage VRU-péage qui est juxtaposé à un des deux projets de contournement centre. Il n'y a, dans ce projet, aucune étude d'alternative comme la mise en place d'un radar poids-lourds à l'entrée de ce virage.
- Ce projet ne supprime pas le cisaillement au péage, la bretelle vers Annecy n'ayant pas été supprimée.

Il aurait été intéressant de demander aux usagers des autoroutes s'ils ne préféreraient pas que les augmentations des péages autoroutiers, qu'ils subissent, servent plutôt à favoriser le covoiturage et le report modal des poids-lourds sur le rail.

Rappelons également qu'en 2003, AREA avait financé la plateforme de chargement des poids-lourds d'Aiton, contribuant ainsi à diminuer le trafic poids-lourds dans la vallée de la Maurienne.

L'ADTC Savoie publiera dans les semaines à venir un second avis avec des propositions sur le projet pour favoriser la sécurité, l'intermodalité et le covoiturage.