

Non au projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry tel que présenté par l'AREA

OUI à un péage d'avenir, vrai pôle d'échange multimodal et à une réaffectation des sommes sur le ferroviaire

La société AREA a présenté à la concertation publique un projet de réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry de 110 M€ déraisonnable à l'heure où les collectivités peinent à financer des projets utiles.

Le projet qui prévoit la réalisation d'un nouvel échangeur dans les sens Chambéry - Annecy **aura un impact faible sur la congestion** hivernale et n'apportera pas d'amélioration à l'heure de pointe du matin.

Les bénéfices en matière de sécurité seront limités et d'un rapport coût/efficacité faible au regard d'autres priorités sur la VRU et le réseau départemental. Un meilleur contrôle par radar des vitesses d'entrée dans la courbe de l'échangeur, lié à la baisse prévue de la vitesse sur la VRU permettrait de répondre au problème. La réalisation en phase 2 d'un nouveau péage dans le sens Annecy - Chambéry en pleine descente est en revanche susceptible d'augmenter l'insécurité.

Le projet de parking de covoiturage présenté n'est pas à la hauteur de l'enjeu (70 places difficiles d'accès en phase 1 contre 50 bien placées aujourd'hui).

Le projet aura des impacts sur les entreprises et la circulation de les zones industrielles et commerciales de l'Erier et des Landiers. Il sera financé par une augmentation des tarifs autoroutiers qui pèseront sur le budget transport de ménages de l'agglomération.

Nous demandons à l'Etat d'exiger d'AREA de faire de ce nœud autoroutier un péage multimodal exemplaire de ce que seront demain les échangeurs : **de vrais pôles d'échanges multimodaux** comprenant des **arrêts de cars** inter-urbains, un **accès facilité au réseau STAC**, un **lien piétonnier et cyclable** à l'avenue verte avec des stationnements vélo sécurisé permettant de mettre plus de 10.000 emplois à moins de 15 mn de l'échangeur, un **parking de covoiturage** de plus de 200 places, facilement accessible, sur l'emprise de l'actuel échangeur. Une partie du budget devra être réservée à la promotion, la communication et l'animation de ces nouvelles fonctions de l'échangeur.

Enfin, **nous demandons à l'Etat**, par le mécanisme d'adossement, **de réaffecter ces recettes d'investissement** au financement d'une politique ambitieuse de **covoiturage** sur les échangeurs de Métropole Savoie, au financement de la **plateforme de ferroustage** à proximité de Lyon et au financement du **doublage de la ligne ferroviaire** Annecy - Aix-les-Bains et à l'amélioration de la ligne ferroviaire existante entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry.

La Préfecture de Savoie a organisé du 12 mai au 20 juin 2014 une concertation publique concernant le réaménagement du nœud autoroutier de Chambéry qui prévoit la création de deux nouvelles bretelles depuis et vers Annecy. Le projet présenté par la société AREA, estimé par le concessionnaire à 110 M€ pour les deux phases est inadapté et d'un coût déraisonnable à l'heure où les collectivités locales doivent faire face à des difficultés pour financer de vrais projets d'utilité publique.

Peu d'impact sur la congestion hivernale, pas de congestion en heure de pointe de semaine

La société AREA justifie le projet par une amélioration de la fluidité du trafic. En période hivernale, la saturation est atteinte moins de dix samedi par an. A ces dates, le péage n'est qu'une des variables de la capacité du trafic. Le tunnel de Dullin, les péages de Chignin et Albertville, la section Moutiers-Bourg St Maurice resteront à capacité inchangée. De plus, les mouvements VRU/Annecy représentent moins de 25% des trafics à ces dates ; les nouvelles bretelles n'auront donc qu'un impact limité. En période normale de semaine, la saturation n'est jamais atteinte à l'heure de pointe du matin, le péage et les bretelles gardant une réserve de capacité de plus de 50%. Le Plan de Déplacement Urbain de Chambéry Métropole et le SCOT de Métropole Savoie prévoient de conserver un niveau de trafic équivalent en absorbant la mobilité supplémentaire par les transports en commun, le covoiturage et les modes actifs.

Un faible rapport coût/efficacité des mesures de sécurité proposées

Le concessionnaire fait état d'une accidentalité « significative » sans donner aucun chiffre sur le nombre d'accidents et surtout sur les niveaux de gravité. Les accidents qui surviennent aux abords immédiats des péages sont généralement imputables à des entrecroisements et sont d'un niveau de gravité mineur. Ces entrecroisements de files sont des problèmes très courants aux abords des péages sans qu'ils ne justifient de travaux aussi coûteux. Ils pourraient en partie être réduits par une meilleure pré-signalisation et par un contrôle efficace par radar des vitesses d'accès sur la VRU et sur les deux voies rectilignes de pré-sélection. La baisse de la vitesse sur la VRU de 90 à 80 km/h a été demandée et votée par les élus de Chambéry Métropole. Un réel contrôle des vitesses sur les bretelles d'accès permettrait une plus grande densité de trafic, une meilleure insertion de la voie en provenance d'Aix-les-Bains et une suppression des accidents spectaculaires de poids lourds dans la dernière courbe qui entraînent des difficultés d'exploitation. Le projet présenté en augmentant le rayon de giration de la contre-courbe sans augmenter celui de la courbe finale risque au contraire d'augmenter le phénomène. La proposition d'implantation du péage Annecy - Chambéry (phase 2) en pleine descente ne présente pas des conditions satisfaisantes de sécurité. En tout état de cause, le schéma départemental de sécurité routière a montré qu'il existait des priorités de sécurité routière bien plus urgentes sur le réseau national et départemental ; le projet ne comporte pas d'amélioration des glissières de sécurité qui pourrait empêcher la répétition du dramatique accident du 13 avril 2012.

Un projet de covoiturage minimaliste

Le covoiturage est une solution d'avenir pour optimiser l'utilisation de la voiture individuelle, réduire les émissions du trafic routier, diminuer le coût de la mobilité pour les ménages. Le très faible taux d'occupation des véhicules en France comparé

aux autres pays d'Europe (1,4 en moyenne, 1,3 en semaine, 1,05 pour les déplacements travail en France contre 1,6 en Europe) montre que le potentiel de développement est considérable. La configuration de Métropole Savoie y est de plus très favorable avec une concentration de flux en vallée et dans les tunnels. La saturation du parking actuel du péage (50 places) en est une bonne illustration. La société AREA présente pourtant un projet à minima avec un parking de 70 places en phase 1, difficile d'accès et peu fonctionnel, absolument pas à la hauteur de l'enjeu. Les circulations piétonnes sont peu détaillées, les liaisons cyclables et l'intermodalité avec les transports en commun ne sont même pas évoqués.

Des impacts négatifs pour les entreprises et le trafic riverain

La réalisation de ces travaux va avoir un impact négatif pour certaines entreprises des zones de l'Erier et des Landiers. En phase 2, le report de trafic dans le sens Annecy - Chambéry (1150 véhicules/heure à l'heure de pointe du matin en 2012) sur la voirie de la zone d'activité va sans doute venir saturer ou tout au moins perturber le réseau local, sans qu'aucune étude détaillée n'ait été réalisée sur ce point.

Une ponction supplémentaire sur les usagers

Le financement de ces travaux est réalisé par une augmentation des péages d'autoroute au détriment du pouvoir d'achat des ménages de l'agglomération qui ont un besoin quotidien de l'infrastructure ou qui pourraient bénéficier d'alternatives crédibles.

Face aux faiblesses, aux impacts et au coût démesuré de ce projet, nous proposons :

Une amélioration de la sécurité par une meilleure signalisation et un contrôle effectif des vitesses

Une réduction des vitesses sur la VRU doublée d'un contrôle par radar de la vitesse sur les voies de présélection de l'autoroute en sortie de VRU dans leur partie rectiligne et éventuellement après la courbe au niveau du pont sur la Leysse, une meilleure pré-signalisation des deux directions Annecy et Chambéry seraient susceptibles de répondre efficacement et à moindre coût aux problèmes de sécurité identifiés.

Un vrai péage multimodal exemplaire

Le péage de la Motte-Servolex, de par sa situation, peut devenir exemplaire de ce que seront demain les péages : un véritable pôle d'échange multimodal liant covoiturage, transports en commun urbain et inter-urbain avec une desserte accessible aux modes actifs. Ce futur pôle d'échange doit comprendre :

- Un parking de covoiturage de 200 places minimum, facilement accessible, comprenant des arrêts des deux côtés de l'échangeur, localisé sur l'emprise actuelle du péage (et sans toucher à la ripisylve le long de la Leysse), adapté au covoiturage pré-organisé en courte ou longue distance, mais aussi au covoiturage spontané (dont des réalisations exemplaires ont été présentées aux Rencontres Nationales du Management de la Mobilité organisées par Chambéry Métropole, le CEREMA et l'ADEME les 18 et 19 juin).

- Des arrêts de transports en commun pour relier les 50 services de car interurbains et les 50 services de bus urbains passant sur ou à proximité du péage.
- Deux cheminements piétons sécurisés permettant de passer d'un côté à l'autre du péage, l'un au niveau de la barrière de péage (en franchissement supérieur), l'autre par l'Avenue Verte en franchissement inférieur.
- Des parkings vélo sécurisés permettant d'assurer une desserte rapide et sûre à plus de 10.000 emplois en moins de 15mn par l'Avenue Verte.
- Un travail de promotion, de communication et d'animation pour promouvoir ces nouvelles fonctions de l'échangeur.

Réaffectation des sommes sur le ferroviaire

Le mécanisme d'adossement permet de générer des recettes d'investissement, qui pourraient être employées plus utilement que les travaux prévus, au double bénéfice des usagers et de l'environnement :

- Au financement d'une politique ambitieuse de promotion du covoiturage auprès des abonnés du réseau AREA sur les échangeurs d'Aiguebellette, Grésy, Chignin, Montmélian et St Pierre d'Albigny
- Au financement de la plateforme de ferroutage à proximité de Lyon pour renforcer le transport des marchandises sur le rail entre la France et l'Italie. Le développement du ferroutage diminuera le trafic poids-lourds sur l'A43 et les autres voies (VRU, RD...),
- Au financement du doublement de la ligne ferroviaire entre Annecy et Aix-les-Bains et à l'amélioration de la ligne ferroviaire existante entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, pour améliorer les trafics voyageurs, et ainsi pourvoir diminuer le trafic VL sur l'A41 et l'A43.

Une enquête publique tronquée à l'été 2015

L'enquête publique qui est actuellement prévue pour l'été 2015 ne portera que sur la première phase valorisée à 58M€. L'incohérence et les conséquences néfastes pour notre agglomération seront ainsi en grande partie escamotées.

Etablir une solution à minima

AREA n'envisage pas la présentation d'une solution à minima comme souhaité par beaucoup, en se retranchant sur le fait que l'État aurait demandé une séparation des flux se dirigeant vers Lyon ou Annecy. Nous demandons à l'État de clarifier sa position et de permettre ainsi l'établissement d'une solution d'intérêt général à minima.