

Conseil de développement de l'espace Métropole Savoie

Avis sur « le projet de reconquête de l'axe de la Leysse »

*Assemblée plénière
du mardi 22 novembre 2011*

Présentation des réflexions du groupe de travail

1°/ Grandes lignes du projet général :

- aux différents thèmes qui ont été cités jusqu'alors dans le projet, nous pensons qu'il est nécessaire d'ajouter un enjeu fondamental qui est celui de préparer Chambéry à son développement des 20 prochaines années autour de deux ou trois projets en cours de réflexion et de préparation : le centre d'activités du Grand Verger, Cassine et Vétrotex. Ces dossiers ne sont pas encore finalisés, mais ils pourraient être des moyens pour le développement de l'économie et ainsi favorables aux entreprises, aux emplois, aux logements, aux commerces et peut-être à l'artisanat. Il est important de porter notre regard sur ces projets en même temps que nous le portons sur la requalification de l'axe de la Leysse, car cela devrait nous permettre de prendre des dispositions, ou en tout cas de mesurer les propositions à l'aune des besoins futurs ;
- En effet, la surface aménagée sur le centre d'activités du Grand Verger devrait voir une nouvelle génération tertiaire, avec des bureaux, et des activités d'accompagnement (restaurants, crèches, associations humanitaires, culturelles et sportives dans un espace paysagé) ;
- L'espace aménagé occupera 33.000 m² sur une surface totale de 40.000m² ;
- La capacité d'accueil s'élèvera à environ 1500 emplois ;
- Le parking sera doté d'environ 1000 places ;
- Huit bâtiments de 2500 m² à 4000 m² chacun sont prévus sur 12 ans.
- Pour l'aménagement de la Cassine, on tablerait sur la volonté de créer les conditions d'accueil d'environ 1 500 à 2 000 emplois (centre d'affaires, services, commerces, artisanat), mais le projet n'est pas aussi avancé que celui du Grand Verger. Il ne faut cependant pas oublier la future gare TGV qui, à elle seule, animera aussi grandement ce nouveau secteur.

2°/ Redéfinir un nouvel équilibre entre les usages et les espaces :

- La redécouverte de l'axe de la Leysse (au sens propre comme au sens figuré) apparaît donc comme un acte majeur dans le cadre du projet,

non seulement en termes de cadre de vie, mais aussi pour mieux comprendre la ville, sa morphologie, son histoire et son environnement naturel. Le projet de requalification de la Traversée est un projet d'espace public. À ce titre, il doit répondre à des exigences d'accessibilité et de confort pour les usagers (piétons, cycles, personnes à mobilité réduite). Pour cela, il ne faudra certainement pas tenter de gommer la coupure que forme la rivière (murs en pierres, imperfections altimétriques issues de la dalle de couverture, etc.). C'est au contraire dans l'affirmation de cette réalité qu'existera à nouveau la Leysse au cœur de Chambéry, qu'elle soit couverte ou découverte.

- Aujourd'hui, le long de la Leysse, on circule, on passe, on stationne, mais jamais on ne s'y promène ou on ne s'y repose. Pourtant aux deux extrémités de la Traversée, on aperçoit le lit naturel de la rivière, mais comment s'en approcher sans zigzaguer entre les voitures ? Alors retournons la situation, nous n'irons plus au parc Verney ou au Clos Savoiron. Nous serons dans un parc qui les lie tous, dans le grand parc de la Leysse.
- Il s'agit de permettre pour les années à venir de marier harmonieusement les espaces publics et le cadre de vie. Ainsi, le parc de la Leysse s'organise en trois grandes séquences :
 - o Les « berges de la découverte », propices à la promenade, avec des belvédères le long de la rivière : une découverte de la Leysse comprenant des réseaux de passerelles et accueillant des activités éphémères ;
 - o Les « quais urbains » autour de terrasses de café, de kiosques commerciaux et d'information, un pôle d'échange des bus et des abris pour les voyageurs, un encorbellement au-dessus de la Leysse (découverte en partie centrale)...
 - o Le « quai forain » et « les berges naturelles » offrant une promenade apaisée en relation avec les quartiers résidentiels limitrophes (rive droite), un espace privilégié pour les manifestations foraines (marché de création, vide grenier, etc.), et une relation intime avec la rivière (quai des pêcheurs, espace naturel).

3°/ Valoriser les lignes fortes de transports en commun et les modes doux.

a) Nécessité de redimensionner les voiries pour définir un juste équilibre entre les différents modes de déplacements. Cela vise à :

- donner la priorité aux bus ;
- maintenir une capacité routière suffisante ;
- simplifier les carrefours des places du Centenaire et de la Libération.

b) Priorité aux bus :

- les transports en commun en site propre seront étendus. L'intermodalité sera présente avec une desserte complète. Ainsi, les aménagements de l'axe de la Leysse permettront d'assurer une continuité des TCSP, depuis les extrémités des axes forts qui desservent la périphérie de l'agglomération : axes A, B, D, E et F.
- Afin d'augmenter encore le réflexe transport en commun, un cadencement des bus sera instauré en fonction des lignes de bus, tous les quarts d'heures ou toutes les cinq minutes.

c) Déplacements en mode doux :

Avec un réseau continu et cohérent, l'axe de la Leysse sera aménagé avec une rive droite qui en tant que promenade urbaine jouera plusieurs rôles :

- à l'échelle de l'agglomération, celui d'agent de connexion des grands « axes verts » ;
- à l'échelle de la ville et des quartiers, celui d'agent favorisant un maillage de mode doux pour les itinéraires urbains quotidiens ;
- avec les aménagements paysagers contigus à la rivière, celui de porteuse d'une dimension environnementale du projet et représentante d'un espace à part entière consacré aux loisirs urbains comprenant des promenades au sein d'un parc linéaire et d'espaces de partage.

Les espaces piétonniers :

Dans la continuité des aménagements existants du centre-ville, les espaces piétonniers sont étendus :

- dans le centre historique, au boulevard de la Colonne, à l'avenue du Général de Gaulle, aux abords des Halles, aux quais Roissard et Frézier ;
- dans le quartier de la gare, à la rue de la gare et à la rue Perceval. Ces espaces sont traités pour l'instant sans distinction d'usage, comme des lieux de partage et de mixité.

d) Déplacements en vélo :

Actuellement, dans le projet, le schéma de déplacement concernant les vélos prévoit :

- de mettre en relation les axes verts situés en périphérie avec le centre ville ;
- d'assurer la continuité des axes cyclables.

Nous proposons d'ajouter quelques éléments pour mieux satisfaire les cyclistes et développer plus encore l'usage du vélo :

- pouvoir accéder au centre ville et traverser la ville en vélo facilement et en sécurité ;
- penser aux vélos dans le plan de circulation et ne pas hésiter à leur communiquer un ou des « bons » plans de circulation spécifiques ;
- lors de la construction du pont Gambetta, réfléchir à un ascenseur à vélos, ou à une rampe d'accès particulière, ou autre visant à un franchissement plus aisé du pont.

e) Maintenir une capacité routière suffisante :

- reports provenant des baisses de capacité sur l'axe central :
 - o En raison de la restriction de trafic sur l'axe central de la Leysse, on suppose une baisse de trafic de l'ordre de 8.000 véhicules / jour. Les mouvements de transit est-ouest sur l'avenue des Ducs se reporteront vraisemblablement sur les itinéraires alternatifs nord et sud. En fonction des itinéraires les plus courts et des capacités routières, on peut prévoir un report d'environ 6.000 véhicules / jour sur l'itinéraire nord et 2.000 sur l'itinéraire sud ;
 - o Impact sur les déplacements à grande échelle :

La requalification de l'axe de la Leysse permet de reporter une partie des trafics est-ouest sur cet axe afin de libérer les espaces nécessaires à la réalisation de ce projet qui présente un intérêt certain pour l'agglomération.

Cela améliore le réseau TCSP et permet de mettre en place le centre d'échange des bus.

Cela valorise l'échangeur de la Cassine et fournit un nouvel accès aux communes Ouest.

f) Gérer le stationnement des voitures, modifications liées au projet :

- la suppression d'environ 1060 places de parking avec la découverte de l'axe de la Leysse et la création de 700 à 1000 places pour le parc Cassine ;
- la création de 200 places pour le parc de Mérande dont 100 réservés aux résidents au sud de la voie ferrée.
- la création de 250 places sous les Halles, et un complément de 50 à 60 arceaux de vélos ;
- la possibilité d'un stationnement sous la rampe du pont Gambetta de 100 places.

Suggestions :

- obligation faite aux aménageurs de construire en R+I et de se servir du rez-de-chaussée pour les parkings.
- optimiser la réalisation du parking de Mérande avec au moins 200 places de plus en fonction du projet d'ensemble.

- Disponibilités des parkings existants :

- Dans le parking du palais de justice, 50 % la nuit des places sont libres la nuit.
- Dans le parking du Château, seulement 10% des places sont disponibles la nuit.
- Cela entraîne le déplacement d'une partie des usagers pendulaires et de moyenne durée, actuellement dans les parkings du centre-ville, vers les parkings périphériques (parc de la Cassine, parcs relais) libérant ainsi des places pour les usagers de courte durée au centre.
- Promotion du développement des transports en commun dans Chambéry (voies réservées, priorité aux feux...). L'objectif est de diminuer de 25 % la circulation des véhicules dans Chambéry.

- Point sur les parcs relais :

Les parcs relais sont prévus sur les axes pénétrants. Ils permettent et permettront à partir de ces lieux d'utiliser les transports en commun.

Axes A : rond-point des pyramides à Cognin : celui-ci semble être actuellement utilisé par les riverains ;

Axe B : Reinach-La Motte-Servolex ;

Axe C : Landiers ;

Axe D : Sonnaz.

Deux autres parkings relais sont prévus :

Axe E : Carrefour de la Trousse ;

Axe F : sortie 19 VRU- la Ravoire ;

Ce schéma d'aménagement est destiné à favoriser la circulation des bus de l'inter-modalité.

Suggestion : pouvoir réaliser ces parkings-relais complémentaires prévus, dans les meilleurs délais, afin de pouvoir améliorer encore le taux d'utilisation des transports en commun.

Pôle d'échange multimodal –secteur gare :

Un centre d'échanges de bus :

16 quais prévus
14 pour Chambéry métropole
2 pour le Conseil Général

Parvis Ouest de la gare - gare routière :

7 quais prévus pour les avis de Chambéry métropole : la régulation des cars de tourisme (parking en attente de leurs passagers) se fera sur l'espace Cassine.

Entrée principale de la gare et le hall multimodal.

La liaison se fera avec une passerelle entre le parvis ouest et Cassine, le bâtiment voyageurs sera reconfiguré.

Il y aura une « vélo-station » de 1 200 places de stationnement.

Modifications apportées sur la circulation suite à ces changements :

Le dégagement du centre se fera par la Cassine pour rejoindre la VRU.

La rue Sommeiller sera à une seule voie de circulation, de même que l'avenue de la Boisse. Sur cette voie, la circulation sera remise sur la route (actuellement, la circulation en vélo sur le trottoir est inconfortable), les piétons seront les seuls utilisateurs du trottoir.

Des emplacements pour les taxis sont envisagés à la gare et à l'hôpital sur des arrêts auto-partage.

4°/ Pont Gambetta :

Principales raisons pour la construction de cet ouvrage :

- suppression de l'entrée des voitures par le Faubourg Reclus, qui sera réservé aux voies des bus ;
- desserte du pôle d'affaires de la Cassine où environ 2 000 emplois sont prévus ;
- amélioration la connexion entre quartiers ;
- équilibrage des échangeurs.

Type de pont envisagé :

- un pont de type *Bow-String*, qui rappelle la forme de la coupole dans un périmètre protégé. Un avis de l'architecte des bâtiments de France sera nécessaire. Une protection anti-suicide est prévue et servira également de mur anti-bruit. La largeur sera de 12 m, comprenant deux voies de circulation inversées, pour les voitures, des pistes cyclables et des trottoirs pour les piétons. Un appel d'offre de conception réalisation sera lancé.
- Le pont Gambetta n'est pas complètement défini et un des objectifs principaux est de diminuer le coût de l'ouvrage, ainsi que de faire en sorte qu'il soit le mieux positionné possible pour améliorer encore la réceptivité du projet.

5 / Phasage prévisionnel du projet :

Il est fondé sur des impératifs techniques et financiers.

2012-2013 :

- renforcement de la couverture de la Leysse dans la partie qui doit être conservée et qui a besoin d'être renforcée.

2013 :

- construction du parking de la Cassine, appel à concours pour le bail emphytéotique. Questionnement sur l'aménagement de la dalle.

Septembre/octobre 2013 :

- construction de la passerelle et du hall multimodal. Appel d'offres de conception-réalisation. Questionnement sur la circulation des piétons, vélos, accès de la rampe, escalier mécanique, ascenseur, la passerelle relie le parvis ouest au quartier Cassine et au Faubourg Reclus.

2014/2015 :

- Construction du Pont Gambetta ;

2015 :

- Centre d'échange des bus et carrefour du Centenaire.

Ensuite :

- poursuite des travaux avec l'aménagement de la gare TGV qui sera soit une gare classique, soit une gare-pont, ce qui serait préférable car moins d'emprise au sol. Ce sera aussi une gare bicéphale avec les TGV côté Cassine et les TER côté ouest.
- Réaménagement des échangeurs de la Cassine au droit de la VRU.

6°/ Mettre en œuvre un projet fédérateur s'appuyant sur une large communication adaptée au phasage des travaux.

Pour un projet de cette importance et qui prépare l'aménagement de la ville pour les 20 à 25 ans à venir, il est important d'avoir une communication forte et régulière.

Celle-ci a déjà commencé avec la présentation du projet à la Foire de Savoie et la réalisation d'une conférence dans le cadre de cet événement.

À la suite de cette présentation, l'exposition a été déplacée à l'hôtel de Cordon, où un registre est disponible pour recueillir les avis et les remarques éventuelles.

Des articles informatifs sont parus dans le magazine de la Ville de Chambéry, dans celui de Chambéry métropole Cm24, ainsi que dans la presse locale (Dauphiné Libéré).

Le 21 novembre à 18 heures a eu lieu une réunion publique au centre des congrès le Manège.

Un véritable plan de communication paraît nécessaire et souhaitable.

Les différents supports de communication existants devront être utilisés pour se renforcer les uns et les autres afin de pouvoir toucher la plus grande part de nos concitoyens.

Qui peut être chargé de cette communication ? *A priori* la ville de Chambéry et Chambéry métropole doivent pouvoir travailler en commun pour préparer cette communication.

Celle-ci devra s'adapter dans le temps avec le phasage des travaux afin de pouvoir expliquer les changements, les meilleures idées pour mieux circuler et éviter le plus possible les désagréments liés aux travaux.

Ainsi, il nous paraît important que cette communication soit à la fois générale et ciblée (résidents, riverains, commerçants) et quelle puisse insister sur l'intérêt des parkings-relais et des transports en commun.

Utiliser les structures existantes comme relais de communication, conseils de quartier, CCSPL, etc.

7°/ Approche financière :

Le projet global est estimé à 49 M€. Le pont quant à lui ressortirait à 18 M€. Ce dernier devrait bénéficier d'un financement de plus de 10 M€ Etat-Région-Département. Le reste sera financé par l'agglomération et par la ville.

Il serait important que l'agglomération et la ville puissent obtenir un crédit d'une durée suffisamment longue pour pouvoir incorporer le mieux possible ce crédit complémentaire à la dette existante.

De nombreuses remarques circulent sur la dépense liée à la construction du Pont Gambetta. Il est vrai que le montant des travaux est important, mais c'est un investissement d'équipement dont il est toujours difficile de justifier la rentabilité parce que cela doit amener pour la ville et pour chacun un peu plus de « facilité » dans la vie quotidienne et permettre à la ville de préparer ou poursuivre son développement.

Avis et préconisations du CLD de l'Espace Métropole Savoie

Après examen des réflexions du groupe de travail dont elle partage très largement le contenu, l'assemblée plénière donne un AVIS FAVORABLE quasi unanime (une seule abstention et un vote contre) au projet de « reconquête de l'axe de la Leysse ».

Considérant ce projet comme structurant pour la Ville de Chambéry et Chambéry métropole, elle souhaite souligner et confirmer tout à la fois les propositions figurant dans les travaux du groupe, mais également leur ajouter d'autres observations émises en séance, l'ensemble de ces préconisations étant déclinées ci-après sous la forme de thématiques.

L'assemblée relève particulièrement l'importance de préparer l'agglomération chambérienne pour les 20 prochaines années de son développement.

S'agissant de l'approche financière, elle note que le projet dans son ensemble représente un budget global de 100 à 110 M€ TTC, dont 18 M€ pour le pont, 41 M€ pour le PEM et 49 M€ pour l'axe de la Leysse.

Adopter un périmètre de réflexion plus large

L'assemblée plénière du CLD considère comme essentiel d'intégrer dans la réflexion sur la « reconquête de l'axe de la Leysse » tous les pôles de développement, à savoir le Plan d'échange multimodal (PEM), le quartier Cassine, Vétrotex, la liaison Gambetta / Cassine ainsi que l'espace Grand Verger afin d'améliorer la clarté du plan d'urbanisme.

Améliorer le confort des revêtements

Elle recommande d'assurer un meilleur confort des revêtements tant au niveau de la facilité de circulation qu'au niveau sonore.

Valoriser la « re-découverte de la Leysse »

Dans le cadre de la « re-découverte de la Leysse », elle encourage la prise en compte de la rivière dans ses diverses composantes (son histoire, son cours et ses berges), avec une liaison des différents parcs et une valorisation des quais, devenant ainsi un espace de vie favorisant les circulations maîtrisées et les commerces de convivialité.

Veiller au bon équilibre entre les modes de transport

Il apparaît indispensable d'assurer un bon équilibre entre les modes de transport.

La priorité devra être accordée aux bus :

- par la promotion de sites propres (TCSP), par le cadencement du passage des bus : le cadencement actuellement prévu affiche un passage toutes les 12 minutes en période normale et toutes les 5 minutes en période de pointe. L'assemblée suggère un cadencement toutes les 10 ou 15 minutes, plus simple à mémoriser ;
- par la mise en place de facilités intermodales à proximité ;
- par l'installation du pôle d'échange des bus;
- par le développement de navettes entre les communes périphériques et la Ville de Chambéry.

D'autres aménagements complémentaires seront peut-être nécessaires.

Les modes doux doivent être promus :

- par des liaisons piétonnières sur berges ou « à quai », en continuité des aménagements du centre-ville ;
- par un soutien plus affirmé aux déplacements en vélo, en assurant la continuité des axes cyclables, en intégrant et en sécurisant les pistes cyclables dans le plan de circulation.

Lors de la construction du pont Gambetta, l'assemblée recommande de penser un franchissement plus aisé du pont pour les vélos.

Dans le cadre du pôle d'échange multimodal, l'« apaisement » de la circulation devra être une priorité en accordant notamment une place centrale à la vélostation, dans une logique de promotion de l'intermodalité.

Une capacité routière suffisante devrait être maintenue pour absorber les modifications des capacités et des habitudes de circulation avec notamment le report d'une partie des trafics est-ouest, en veillant à une cohérence avec le réseau des bus et à la complémentarité avec l'échangeur de la Cassine.

Faciliter les achats au centre-ville

L'assemblée propose de mettre en place des dispositifs en centre-ville ou bien dans les bus, permettant de déposer les bagages ou les achats, afin de faciliter l'utilisation des transports en commun y compris pour faire ses courses.

Assurer une meilleure gestion du stationnement des voitures

Un rééquilibrage de l'usage des parkings et un développement des aménagements de proximité semble nécessaire.

L'assemblée note que 1 060 places seront supprimées avec la découverte de l'axe de la Leysse tandis qu'environ 1 550 places seront créées avec les parcs Cassine, Mérande, Halles, sous rampe du pont Gambetta. Elle suggère :

- d'utiliser le RDC des nouvelles constructions pour les parkings et de réaliser les appartements à partir du R+1 ;
- d'augmenter le nombre de places de parking de Mérande (+ 300) alors qu'actuellement 200 nouvelles places sont prévues, dont 100 places pour les résidents) ;
- d'optimiser les équipements existants (le parking du Palais de Justice et celui du Château) ;
- d'assurer une meilleure cohérence des tarifs entre les parkings en surface et en ouvrage (tarifs plus prohibitifs en surface par exemple) ;
- de promouvoir davantage les parcs relais : positionnés sur des axes pénétrants, quatre existent déjà et deux autres sont en projet. L'assemblée demande à ce que ces derniers soient réalisés dans les meilleurs délais et à une taille suffisante.

Adopter des équipements utilisant l'énergie solaire

L'assemblée propose d'intégrer la préoccupation du « solaire » dans tous les nouveaux équipements urbains, en souhaitant un soutien approprié des pouvoirs publics.

Le Pont Gambetta, un ouvrage d'art propice aux liens interurbains

L'assemblée plénière considère le pont Gambetta comme une pièce maîtresse du projet global. Il permet en effet :

- de soulager la saturation du faubourg Reclus et du carrefour du Centenaire ;
- d'assurer une desserte du pôle d'affaires de la Cassine ;
- d'améliorer les connexions inter-quartiers,
- de favoriser une traversée nord / sud de la Ville et de rééquilibrer les échangeurs.

Elle note cependant que ce projet d'ouvrage d'art de type *Bow-String* devrait être affiné pour en réduire le coût.

Son implantation devrait être adaptée afin de minimiser les désagréments pour les habitants du quartier du Paradis et, plus généralement, pour favoriser l'adhésion au projet. À cette fin, l'assemblée encourage la mobilisation des structures de consultation existantes telles que les CCSPL, les conseils de quartier, les associations, etc.).

Élaborer un plan de communication à la hauteur du projet

Pour ce projet d'aménagement couvrant les 20 ans à venir, l'assemblée plénière recommande vivement l'élaboration d'un plan de communication général et ciblé tout au long de son élaboration et de sa mise en œuvre. Celui-ci devrait être mené conjointement entre la Ville de Chambéry et Chambéry métropole, bien au-delà des seules obligations réglementaires, afin de susciter toutes les possibilités d'amélioration et d'emporter l'adhésion du plus grand nombre.

Pour l'assemblée plénière, le coût du projet implique la mobilisation de tous les partenariats publics, l'obtention de financements bancaires compatibles avec la situation financière des collectivités ainsi que le développement d'un argumentaire adapté concernant la réalisation du pont Gambetta.

le président du Conseil de développement,
Max Mazeau

