

Conseil de développement de Métropole Savoie

Commission "Transports et déplacements"

Avis sur l'organisation des transports sur le territoire de Métropole Savoie

Introduction

Le transport, les déplacements sont des facteurs de cohésion sociale. Ils permettent d'accéder aux loisirs, au travail, à l'enseignement etc.

L'espace Métropole Savoie n'échappe pas aux problèmes de congestion, de pollution avec en plus un espace contraint.

Même si actuellement la situation paraît acceptable (congestion faible), il faut penser à l'avenir et prendre en compte les évolutions.

La commission "Transports et déplacements" est partie du constat suivant : **on ne peut continuer à multiplier les déplacements en véhicules particuliers, d'autant plus que le développement et la croissance démographique envisagés ne feront qu'aggraver la problématique « déplacements ».**

On observe notamment que :

- Augmentation continue du volume et des causes de déplacements : par exemple, le trafic de la V.R.U. augmente de 4 % par an, soit 4 à 5 fois plus vite que la population. Dans sa section la plus chargée, le trafic dépasse 90 000 véhicules jour.
Ce sont des déplacements locaux pour 80 à 90 % d'entre eux. A l'intérieur, la part pour se rendre à son travail est de 20 % environ.
- De nombreuses communes sont mal ou pas desservies par les transports collectifs. C'est souvent dans ces communes que la croissance démographique est la plus forte en valeur relative. La péri-urbanisation oblige les ménages à la multi-motorisation.
- Saturation des principaux axes - création difficile de nouvelles infrastructures routières
- Sous utilisation des transports collectifs surtout ferroviaires.

Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) indique que pour enrayer la croissance du trafic automobile (conformément à la loi sur l'air), l'utilisation des transports collectifs devra être multipliée par 2,5 à 3, à l'échéance 2020.

Des orientations ont été prises en ce sens (P.D.U. – fiches action du C.D.R.A etc..).

Pour autant, ces orientations ne semblent pas à la hauteur des enjeux.

Il paraît donc essentiel de prendre des décisions développant l'usage des transports collectifs.

Une politique en matière de transport et de déplacements doit être un dosage subtil, mais indispensable, entre voiture / stationnement / transports en commun / vélo car **la solution ne peut être unique.**

Dans le cadre de cette réflexion, il convient de lister les conditions de mise en œuvre de cet objectif (modifications des comportements, coûts...), de relever les actions qui vont à son encontre (constructions de parkings, infrastructures routières nouvelles...) et d'étudier les cohérences entre les différents grands projets (contournement autoroutier, ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin...).

Les questions posées par la commission sont :

Quelles actions concrètes pour améliorer le quotidien des gens et leur faire prendre les transports collectifs ? Quelles priorités fixer ?

Préalablement, il convient d'avoir une bonne connaissance des besoins et de hiérarchiser les priorités.

C'est la raison pour laquelle **la commission "Transports et déplacements" a auditionné, entre septembre 2004 et avril 2005, l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et les exploitants intervenant sur l'espace Métropole Savoie :**

Observations sur l'offre de transport

Au cours de ces rencontres, les membres de la commission ont émis les **observations et propositions** suivantes :

L'offre de la Région en matière de transports

- un **cadencement souhaitable** au niveau de la région et une **meilleure communication sur les services** déjà proposés permettraient d'améliorer l'offre, notamment sur la liaison Aix-Chambéry-Montmélian.
- **revoir certains horaires et amorcer du cadencement** même de quelques minutes permettrait d'améliorer l'offre actuelle
- **l'information** donnée à la clientèle doit être **simplifiée**
- les **aéroports de Saint-Exupéry et de Genève** sont très mal desservis, ces dessertes devraient être améliorées
- avant de généraliser des modifications en matière d'offre, il convient de **bien communiquer sur les changements et d'en mesurer les impacts**
- les **plans de déplacements des entreprises** (P.D.E.) devraient également intégrer le transport ferroviaire.

L'offre du Département en matière de transports

- sans attendre 2020, des solutions existent tant sur le ferroviaire que sur une **mise en service progressive d'un TCSP** (Transport Collectif en Site Propre), à condition que les voies de sites propres de Chambéry ville soient réalisées
- le TCSP proposé par le Département représenterait un coût énorme, le **vrai TCSP est constitué par la ligne ferroviaire et par les voies réservées aux bus à créer.**

L'offre de Chambéry métropole en matière de transports

- **la circulation des bus doit être améliorée** pour que les transports en commun soient plus attractifs, cela avant même l'aménagement de sites propres prévus dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU)
- **Chambéry métropole et la C.C.L.B. doivent travailler ensemble.** Les usagers n'ont pas à subir de conséquences des frontières géographiques et administratives. Les deux Autorités Organisatrices de Transports Urbains (A.O.T.U.) doivent se rencontrer pour régler d'abord les problèmes politiques pour qu'ensuite la technique et l'administratif suivent
- des **efforts doivent être faits en direction des salariés** par une tarification plus attractive, une meilleure desserte et des horaires plus adaptés qui ne changent pas en fonction des scolaires
- le **pôle d'échanges que constituera la future gare de Chambéry** devra être bien desservi par les transports en commun et être réalisé sans attendre l'arrivée du T.G.V.

L'offre de la C.C.L.B. en matière de transports

- il est regrettable que le parc d'activités **Savoie Technolac** pâtisse du fait de se trouver sur un périmètre d'une A.O.T.U. (Autorité Organisatrice de Transports Urbains) qui ne correspond pas avec les déplacements des personnes. En effet, l'offre de transport étudiants est peu satisfaisante sur Chambéry et inexistante sur Aix-Les-Bains et l'offre générale est inadaptée aux salariés
- l'effort de sensibilisation aux modes alternatifs fait sur Savoie Technolac et l'intérêt des entreprises pour la **démarche environnementale** engagée ne trouvent pas d'écho dans l'offre de transport en commun
- le **parc relais prévu à proximité de la gare d'Aix-les-Bains**, pourrait s'avérer rapidement insuffisant en cas de report massif des pendulaires de la route vers le T.E.R. ce que nous appelons de nos vœux. Ne faudrait-il pas envisager d'ores et déjà une capacité supplémentaire de stationnement ?
- **la mise en place d'une billettique commune aux deux AOTU** présente un avantage indéniable ; c'est la preuve de l'intérêt d'un travail commun entre Chambéry métropole et la C.C.L.B.

La future gare de Chambéry, pôle d'échanges

- il ne faut pas attendre la gare TGV pour **améliorer l'accès à la gare de Chambéry** qui, aujourd'hui, est particulièrement difficile.
- pour que la future gare joue pleinement son rôle de **pôle d'échanges**, on doit trouver à sa proximité le terminus des bus urbains et des transports interurbains
- **l'inter-modalité** doit être au centre de la réflexion sur la future gare de Chambéry.

D'un point de vue général

L'effort fait par ces différents intervenants en matière de Transports en Commun est patent, notamment en matière budgétaire. Mais faute d'une coordination des différentes actions, l'offre apparaît illisible et peu attractive aux yeux des utilisateurs.

Cela dénote aussi un manque de politique globale des transports.

Faute d'indicateurs fiables, aucune mesure de la fréquentation des TC et de la satisfaction des utilisateurs n'est disponible. Il semble, par ailleurs, nécessaire de préconiser une évaluation partagée des futurs grands projets et notamment du TCSP départemental.

Propositions

Tenant compte de toutes ces rencontres,

le Conseil de développement préconise :

de développer et prioriser le développement des transports collectifs dans le cadre d'une politique globale des transports tenant compte de l'aménagement du territoire.

Sans attendre 2020, donc d'ici 5 ans, cela doit se traduire par domaines :

- **Connaissance des besoins, des habitudes :**
Urgence de l'enquête ménages en ajoutant aux questions posées la question suivante : pourquoi le choix du déplacement est fait avec tel mode et pourquoi pas les autres surtout les transports collectifs ?
Cette enquête n'a de sens que si l'on pense déjà à une bonne exploitation et à la tenir à jour régulièrement du fait des évolutions rapides.
- **Travail des A.O.T. (Autorités Organisatrices de Transports)** entre elles et aussi avec des structures qui ont des compétences transports :

Sur des structures communes : coordonner l'action des différentes A.O.T. et intervenants dans une **Communauté de Transport ou une structure commune à créer** avec les autres A.O.T. Cela permettrait d'avoir une politique commune pour les intercommunalités, les relations entre les communautés. Ceci est d'autant plus important avec le développement de la péri-urbanisation. Il faut des accords locaux concrets. Cela passe par la création soit de syndicats mixtes ou l'établissement de conventions.

Sur la tarification et billettique : il faut veiller à la cohérence sur Rhône-Alpes de la billettique. Cette billettique doit être tous modes, incitative et ludique. La tarification doit être réorientée en direction des salariés surtout sur les Transports en commun des agglomérations. Une tarification au temps permettant des aller et retour doit être proposée. Des solutions de paiement facile et sans contrainte contribueraient à l'attractivité des transports en commun.

Sur les horaires, le cadencement, la connaissance de la mobilité :

Un **cadencement des circulations**, des dessertes permet aux usagers de s'affranchir des horaires et cela va dans le sens d'une meilleure fluidité des transports.

L'information des usagers mérite d'être améliorée notamment pour la consultation des horaires et des lignes en utilisant davantage les technologies de l'information et de la communication : un système informatique (style Mappy local) devrait permettre de connaître l'ensemble de l'offre de transport pour aller d'un point à l'autre. Il faut rechercher l'adhésion de la population aux transports en commun.

L'accessibilité des transports en commun : cela ne concerne pas seulement les personnes à mobilité réduite mais il faut aussi penser aux personnes avec caddy pour les courses ou avec des enfants en poussettes, les personnes âgées.

Travail avec les salariés, les scolaires – PDE – PDES : à l'exemple de ce qu'a initié Chambéry métropole avec les P.D.E. (Plan de Déplacements Entreprises) et P.D.E.S. (Plan de Déplacements Etablissements Scolaires), un travail doit être engagé par les A.O.T. Cela permet, par exemple, le covoiturage qui peut constituer une offre complémentaire aux autres modes de déplacement

Communication : les transports en commun souffrent, en règle générale, d'un manque de communication. Un accent doit être mis sur une communication lisible et variable selon les raisons des déplacements.

Aménagement du territoire : d'une façon générale, le nombre de déplacements pourrait être diminué en décentralisant un certain nombre de services sur les zones d'activités par exemple (crèches...) et en créant des maisons de services.

Propositions par modes :

- **Concernant les infrastructures nouvelles** : toute infrastructure nouvelle routière créant un appel d'air pour les voitures irait à contre courant d'une politique de transports en commun. La véritable voie est à l'amélioration des Transports en commun et c'est ce que nous préconisons.
- **Pour le ferroviaire** : (offre sous- utilisée)

Vigoureuse relance de la communication sur l'offre ferroviaire (services, tarifs, parkings relais...)

Etude sur la faisabilité et les délais de réalisation des haltes ferroviaires nouvelles

Mise en place d'un réel cadencement

Organisation de rabattements Transports en Commun et voitures (parcs relais) sur les gares en dimensionnant correctement les parkings (ce qui ne semble pas le cas à Aix-les-Bains, par exemple). Pour ce qui est de la gare de Chambéry, il faut sans attendre, améliorer son accessibilité par les transports collectifs et créer un couloir de bus et rétablir une gratuité pour le parking de courte durée.

La réalisation de parcs relais doit être parallèle au développement de l'offre de transport. Pour être incitatifs, ces parcs relais devront être sécurisés et proposer des services connexes (consignes automatiques, livraison des achats).

- **Pour les bus urbains et inter urbains :** correspondance organisée.

Le T.C.S.P. (Transport en Commun en Site Propre) existe déjà en partie, c'est le ferroviaire et les bus à condition que sur Chambéry, les couloirs de bus soient réalisés rapidement. A condition aussi que tous les éléments structurants du site propre soient réalisés (accessibilité, rabattement, priorité aux feux, cadencement). Le développement important et prévisible de la partie sud de l'espace Métropole Savoie, comme les pôles d'activités économiques (Hexapôle, Alpespace) doivent être pris en compte dans les réflexions en matière de déplacements.

Le confort doit être amélioré pour que le service soit vraiment attractif.

- **Pour une politique de stationnement :**

Une politique de transport ne s'entend qu'accompagnée d'une politique de transport collectif mais aussi d'une politique de stationnement avec un triple objectif : faciliter la rotation, offrir des places de stationnements aux résidents et élargir le périmètre des payants. Créer des parkings pour attirer plus de voitures en centre-ville est à proscrire.

- **Pour des gares intermodales :** tout a déjà été dit sur ce sujet, places de parkings, etc. Mais il faut aussi penser aux modes doux et au rôle joué par les vélostations par exemple.
- **Pour des modes doux :** marche à pieds, vélos, scooters électriques, Ces modes de transports sont aussi à développer pour de courts trajets avec des pistes adaptées et un réseau de vélostations (location et gardiennage vélos).