

Le 13/01/22

ENQUETE PUBLIQUE RD1006 « GARATTE - TROUSSE»

Cette enquête porte sur une des sections « carrefour Gustin-Trousse (carrefour non compris) » du projet d'ensemble de réaménagement de la RD 1006 entre la Garatte et la Trousse (carrefour compris).

Il est donc impossible de se prononcer sur l'utilité publique de la seule 1^{ère} partie présentée à l'enquête jusqu'au 20 janvier sans s'interroger sur l'intérêt général de l'ensemble de ce projet et de ses objectifs affichés.

1- SUR L'INTERET GÉNÉRAL DE CE PROJET GLOBAL

Depuis les années 90, ce réaménagement de la RD1006 est régulièrement envisagé par nos élu.es avec pour **objectif principal et classique d'améliorer la fluidité et d'augmenter la capacité de la circulation automobile dans ce secteur.**

30 ans plus tard, cet objectif n'a pas changé pour ce projet de réaménagement de la RD1006 :

« En terme de transports individuels motorisés il offrira l'opportunité de calibrer et aménager la RD1006 pour lui permettre de répondre aux demandes actuelles et projetées (sic!) exprimées par les transports individuels motorisés (note de synthèse Requalification RD1006 - Conseil communautaire Grand Chambéry du 15 avril 2021 - page 13/13)»

Objectif + 30 % de capacité de trafic, passant de 17 000 véhicules/jour à 23 000 véhicules/jour pour 2030. Annexe p2

Pourtant, en 30 ans, la prise de conscience s'est imposée sur la nécessité de réduire la circulation automobile notamment en milieu urbain et de favoriser des modes de déplacement collectif et « doux », pour faire baisser les pollutions de l'air et les autres nuisances liées, réduire les consommations d'énergies, limiter l'occupation de l'espace, augmenter la sécurité des autres usagers, apaiser la vie dans les quartiers traversés, augmenter la qualité de vie de tous et préserver la santé.

Au-delà des dérèglements climatiques et leurs conséquences multiples, rappelons les 4300 décès annuels en région AURA dus à la pollution de l'air, principalement causée par les transports motorisés, particulièrement le long des axes routiers et en zones urbaines.

Cette prise de conscience d'intérêt public s'est lentement traduite dans les traités, lois, normes, politiques publiques et dispositifs réglementaires, aux niveaux mondial, européen, français et locaux.

Pour notre territoire, nos élu.es se sont engagé.es via de nombreux documents de planification :

- dans les années 2000, un 1^{er} Plan de Déplacement Urbain (**PDU**) audacieux avec pour objectif un « gel » de la part modale des déplacements automobiles, ... objectif abandonné dès le Plan suivant

- plus récemment, un **projet d'agglomération**, puis un Plan Local Urbanisme Intercommunal-Habitat et Déplacement (**PLUI-HD***) et un Schéma de Cohérence Territorial (**SCOT**), tous affichant des engagements vertueux et ambitieux dans le sens de l'amélioration de la qualité de vie, de la lutte pour le climat et contre les pollutions, des priorités aux transports collectifs et moins polluants
- un **Plan de la Qualité de l'Air***, avec des engagements précis
- un Plan Climat Air Énergie Territorial (**PCAET***) avec objectif pour 2025 d'une économie d'énergie de 17 % sur les transports et d'une baisse de 18% des émissions de Gaz à Effet de Serre de ce secteur
- un objectif Territoire à Energie POSitive (**TEPOS***) pour 2050 visant une baisse de 50 % de nos consommations d'énergie (déplacements compris)

L'objectif réaffirmé de ce projet d'aménagement routier de permettre et accompagner une augmentation de 30 % du trafic automobile est donc en parfaite contradiction avec les engagements pris par nos élu.es dans ces documents.

Aucune étude d'impact de ce projet sur l'évaluation des augmentations de la pollution de l'air, des Gaz à Effet de Serre, du bruit généré, des consommations d'énergie,... ne figure dans ce dossier d'enquête pour démontrer que ce projet et ses effets sont compatibles avec ces engagements.

Malgré un budget important de 6 M€, aucun volet alternatif n'est prévu pour agir sur les comportements de mobilité des « auto-solistes » actuels et supplémentaires prévus (les + 30%), pour les aider et les accompagner à se déplacer autrement : transports en commun améliorés, vélos et VAE, covoiturage, plans de déplacement d'entreprise et scolaires, dé-mobilité,... ce qui permettrait ainsi de recalibrer à la baisse le dimensionnement du carrefour de la Trousse.

EN CONCLUSION, DANS SA FORME ACTUELLE, CE PROJET NUIT GLOBALEMENT À L'INTÉRÊT PUBLIC, ET PRODUIRAIT DES EFFETS CONTRADICTOIRES AVEC LES ENGAGEMENTS ET OBJECTIFS DE GRAND CHAMBÉRY, AINSI QU'AVEC LES IMPÉRATIFS CLIMATIQUES ET DE SANTÉ PUBLIQUE.

CE PROJET GLOBAL DOIT DONC ÊTRE MODIFIÉ ET RÉÉVALUÉ.

2- SUR LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS SUR CETTE SECTION PARTIELLE

Plusieurs mesures sont positives et judicieuses, en matière de sécurité des piétons notamment et d'accès pour les riverains :

- la réalisation d'un trottoir sur toute la longueur concernée
- l'amélioration de l'accès sécurisé aux arrêts de bus
- la sécurisation des traversées vélo vers les 2 passerelles
- les sens uniques pour entrer et sortir des rues riveraines sur Barberaz
- l'amélioration du tourne-à-gauche vers la zone commerciale
- un certain traitement paysager le long de la Leysse

Par contre, il manque à cette section un équipement cyclable sécurisé, conformément à ce que prévoit la loi pour tout projet de création ou aménagement routier, même en cas de proximité d'une voie verte (Loi L228-2 du code de l'environnement et suivants + jurisprudences)

La voie verte de l'autre côté de la Leysse, de toute manière :

- devient très encombrée à certaines heures par les vélos (ordinaires, VAE, cargo,...) mais aussi par un nombre croissant de trottinettes, rollers, promeneurs et piétons.

Rappelons que les usagers vélo sont en forte augmentation (+ 30 % en 1 an en France après + 21 % dans l'agglomération entre 2016 et 2019), il faut donc **anticiper dès aujourd'hui** le doublement de cette voie verte « multi-usagers » par un équipement « cyclable » sur l'autre rive de la Leysse

- n'est pas adaptée à la desserte fine des quartiers riverains de Barberaz et La Ravoire,
- ne répond pas au nouveau besoin de « voie vélo express » permettant aux cyclistes quotidiens (« vélotaf ») de se déplacer rapidement entre Chambéry et le sud de l'agglomération en toute sécurité et sans détours par le nord du carrefour de la Trousse.

Ce système de double équipement cyclable, aux fonctions complémentaires, se développe déjà dans les agglomérations françaises (ex proche Grenoble) et européennes, et fonctionne correctement par ex le long du lac du Bourget (bandes cyclables sur la chaussée + voie verte le long du lac)

POUR ÊTRE RECONNU D'UTILITÉ PUBLIQUE, LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE CETTE SECTION « GUSTIN - LA TROUSSE (hors carrefours) » DOIT DONC ÊTRE AMÉLIORÉ EN INTÉGRANT UN ÉQUIPEMENT CYCLABLE SÉCURISÉ.

*** liens vers les documents de référence cités :**

PCAET :

<https://www.grandchambery.fr/2559-plan-climat-air-energie-territorial-pcaet.htm>

TEPOS :

<https://www.grandchambery.fr/3322-territoire-a-energie-positive.htm>

Projet d'agglomération :

<https://www.grandchambery.fr/42-projet-d-agglomeration.htm>

Plan Qualité Air :

<https://www.grandchambery.fr/1498-plan-local-pour-la-qualite-de-l-air.htm>

PLUI-HD :

<https://www.grandchambery.fr/2766-le-plui-hd-de-grand-chambery.htm>

SCOT :

<http://www.metropole-savoie.com/metropole-savoie-elabore-et-met-en-oeuvre-le-schema-de-coherence-territoriale-scot>