

Extrait mis à jour de la contribution à la concertation sur le

PROJET CENTRE-NORD AVENUE DE LA BOISSE

Préambule

En 2021, le Mouvement Citoyen du Grand Chambéry s'est mobilisé dès que le projet de modification de l'avenue de la Boisse avec son corolaire l'abattage de nombreux platanes de l'alignement est (re) devenu publique.

Un groupe s'est mis au travail à partir des documents disponibles : au début, principalement le dossier de la concertation qui avait eu lieu en 2018, sur l'ensemble de l'Aménagement des Voiries principales du secteur Centre-Nord de la Ville de Chambéry puis des documents progressivement mis à disposition sur le site de la mairie. Nous avons aussi fait plusieurs visites sur le terrain.

Rapidement, il nous a paru nécessaire, conformément à notre raison d'être, de proposer un débat public aux habitant·es – citoyen·nes - usager·es. Ce débat a eu lieu le 11 juin en présence des élus que nous remercions. En parallèle des membres du mouvement ont assistés à la présentation faites par la municipalité le 09 juin.

Pour le Mouvement citoyen, la problématique soulevée dépasse largement la nécessaire préservation des arbres en ville et porte sur la logique des déplacements et la place de la voiture individuelle.

En parallèle à l'organisation du débat, nous avons commencé à réfléchir à des alternatives au projet. Ce travail a été présenté lors du débat puis amendé et complété dans les jours qui ont suivi afin de constituer le présent document.

Ce travail a mobilisé des personnes ordinaires dont certaines ayant des compétences professionnelles en rapport avec ce type de projet (ingénieurs routiers, génie-civiliste ou forestier, architectes...), ce qui a permis de donner un certain crédit technique à nos propositions sans toutes fois pouvoir en valider tous les aspects car nous ne disposons pas de plans détaillés et de fonds topographiques permettant notamment de vérifier précisément certaines distances.

De ce fait notre document est bien conforme à l'esprit de la concertation actuelle : proposer des idées dont la faisabilité reste à vérifier.

Il nous semble que les solutions alternatives peuvent être de différents niveaux :

- Reporter une part du trafic vers d'autres échangeurs
- Rechercher d'autres solutions de tracé routier
- Rechercher des solutions de réductions des déplacements automobiles.

LA SOLUTION étant très probablement un mixte d'un tracé + des actions de réduction globale des trafics automobiles éventuellement complété d'actions de report du trafic vers d'autres échangeurs.

Analyse du projet

Globalement le projet de l'Aménagement des Voiries principales du secteur Centre-Nord de la Ville de Chambéry a pour objectifs¹ de :

- Répondre aux exigences de sécurité de la circulation, et notamment dues aux bouchons quotidiens remontant sur la VRU
- Optimiser les parcours de transport en commun
- ...

La dimension « routière » du projet semble prépondérante et structurante. Si on l'analyse sous cet angle l'étude est de qualité. Cependant nous interrogeons cet aspect qui conduit à toujours donner plus de place à l'automobile. De ce point de vue, les **hypothèses de trafic** basées sur une progression tangentielle du passé **nous paraissent devoir être remises en cause** pour deux raisons :

- Pas d'analyse des évolutions récentes des pratiques à la suite de la crise sanitaire (impact du télétravail par exemple)
- Pas de volonté politique de revoir la place de la voiture dans la ville et de créer de vrais reports modaux vers les transports en commun et les mobilités douces (ce devrait pourtant être le cas dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial, PCAET)

Des propositions de tracés des circulations automobiles

Dans ce chapitre nous nous attacherons à proposer des alternatives sur le « reste à faire » du projet routier, c'est-à-dire le « macro rondpoint » autour du magasin Leclerc, entre le pont des Chèvres et la nouvelle voirie reliant l'avenue du Grand Verger à celle de la Boisse. Ces propositions s'articulant avec d'autres actions favorisant le report modal, d'autant plus nécessaire que certaines propositions conduisent à réduire le débit de certains tronçons.

Du cahier des charges nous avons fait le choix de maintenir impérativement les deux objectifs qui nous semblent primordiaux :

- Réduire / supprimer les remontés de files sur la VRU
- Créer un tracé direct pour les bus entrant depuis les Landiers (ne plus monter sur le pont et les ronds-points).

Par ailleurs, il nous semble raisonnable de ne pas remettre en cause les parties déjà réalisées ou en cours de réalisation au projet d'Aménagement des Voiries principales du secteur Centre-Nord de la Ville de Chambéry.

Des dispositions générales

Comme indiqué ci-dessus, Il nous semble indispensable de privilégier les TC et la sécurité, et donc de :

- Maintenir l'entrée directe des bus venant des Landiers (gain de temps et de confort)
- Maintenir le schéma d'entrée venant du nord : pas de feu (dans le sens entrant) au pont des Chèvres et orientation de tout le flux vers l'avenue du Grand Verger.

¹ Voir la présentation faite par Isabelle Dunod lors du débat du 11 juin

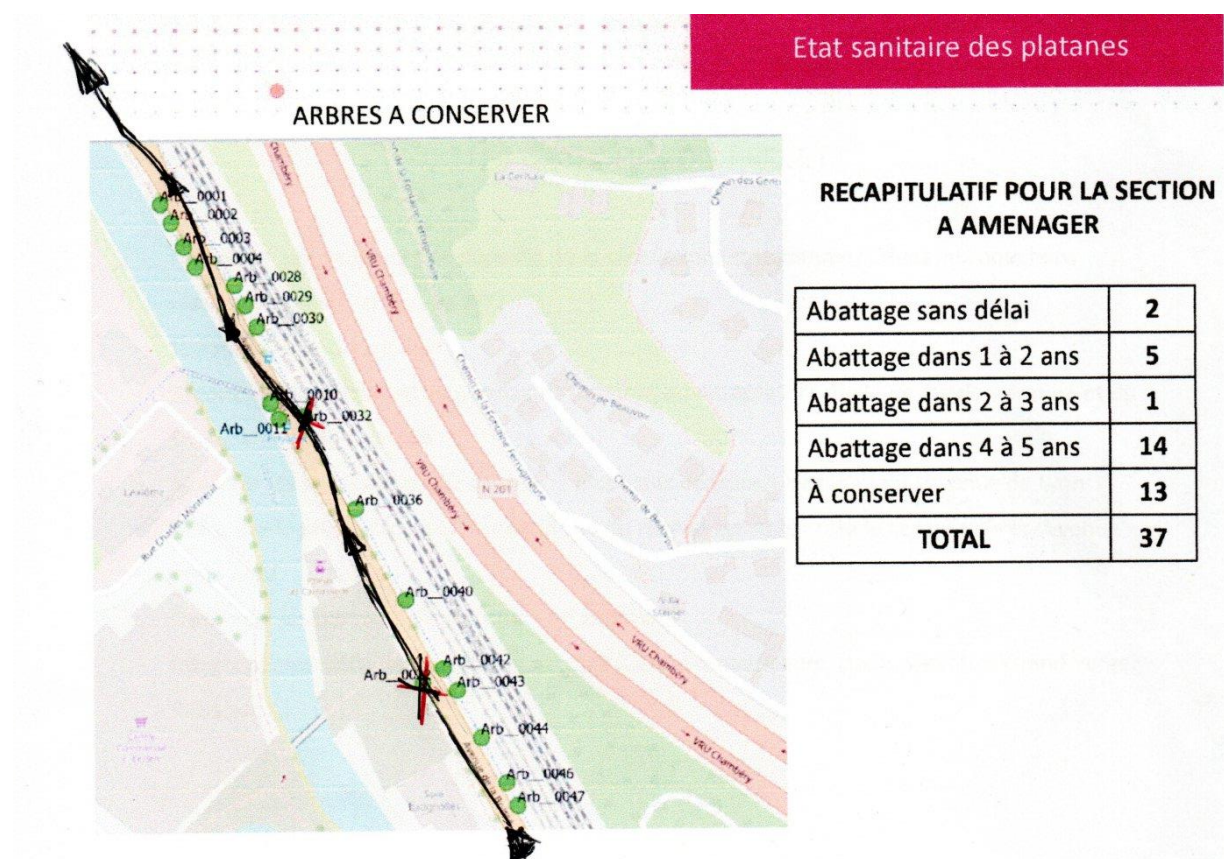
En complément, et il nous paraît un préalable indispensable de :

- Réduire la vitesse sur la VRU à 70 km/h
- Installer une signalisation valorisant le parking de la Cassine (uniquement le parking) afin de réduire le flux sur la sortie 15
- Éventuellement prévoir une pré sélection sur la VRU en amont de la sortie 15 (elle est située à environ 700 m de la voie d'insertion précédente), comme cela existe à la sortie Challes.

Solutions gardant la structure du projet actuel :

A la lecture des documents à notre disposition, nous sommes surpris par certaines dispositions retenues pour l'avenue de La Boisse qui conduisent à l'abatage des arbres (nonobstant leur état de santé) :

- En mesurant grossièrement, les deux alignements d'arbres paraissent séparés de 9.5 m. Cette largeur pourrait être suffisante pour inscrire les 3 voies prévues pour autant qu'on supprime le séparateur entre les voies sortantes et la voie bus (les voies bus existant ailleurs dans l'agglomération – par ex Bd Gambetta - ne sont pas séparées voies en sens inverse, mais simplement surélevées) et qu'on réduise la largeur des voies sortantes à 2.5 et 3.0 m. Une étude géométrique détaillée pourrait le confirmer (ou non).
- Si toutefois il est démontré qu'il faut couper des arbres pour avoir la largeur de chaussée nécessaire, pourquoi le faire des deux côtés ? **Modification de 2023 : le diagnostic des arbres montre que, au nord du nouveau pont, seulement 13 d'entre eux sont en bonne santé et pourraient être conservés à termes ; ils sont disposés en quinconce, sauf les n° 0011, 0010 et 0032. Donc, il semble que si ce diagnostic est confirmé, On puisse conserver 12 de ces arbres en adaptant le tracé de l'av de la Boisse, de façon à les contourner. Le tracé présenterait de légères courbes (voir ci-dessous l'extrait du diagnostic annoté)**



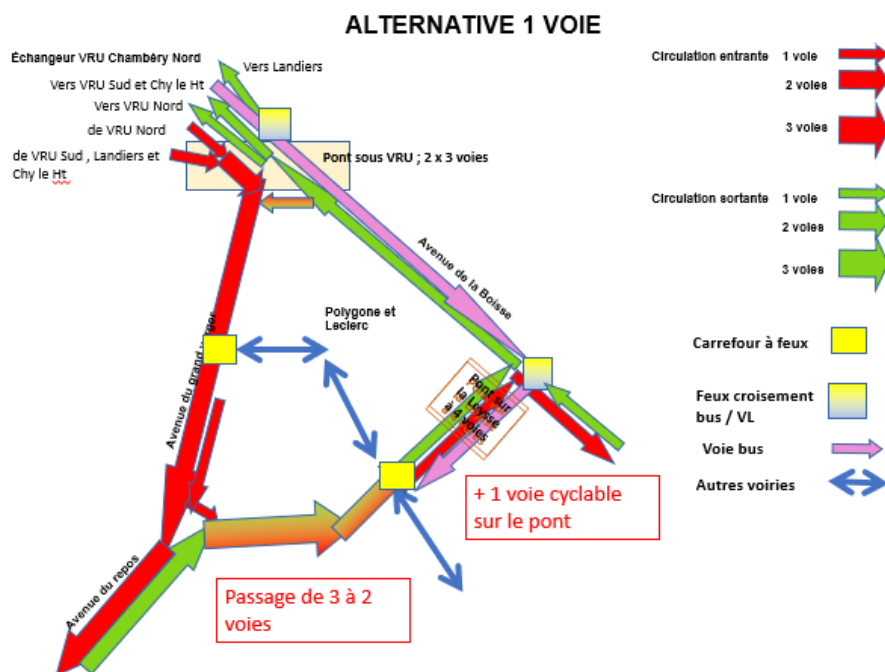
- Par ailleurs, la convergence des voies au nord du nouveau pont se fait avec 3 voies auto sur environ 130 m sur lesquels on a 5 voies goudronnées (3 voitures + 1 bus + 1 vélos) ; ne peut-on pas supprimer cette convergence ou en réduire la longueur (On ne roule qu'à 50 km/h) éventuellement au prix d'un « cédez le passage » pour la voie venant du sud ? On peut aussi prévoir des feux tricolores et s'en servir pour le « tressage » entre la voie venant du sud et la voie de bus (La file qui tourne du nouveau pont vers le sud a déjà un feu).

Solution avec 1 seule voie sortante sur l'avenue de la Boisse

La solution la plus évidente pour préserver l'alignement d'arbres de l'avenue de la Boisse est que celle-ci n'ait que deux voies de circulation. Nous avons dit qu'il n'était pas question de supprimer la voie dédiée aux bus entrants (enjeu de confort et de temps de trajet avec un rééquilibrage entre les deux sens). **Nous proposons donc la suppression d'une des voies sortantes.**

Cela réduit le débit sortant par rapport à la situation projetée. Cependant la suppression des feux au pont des chèvres permet un débit malgré tout élevé et probablement peu différent de la situation l'actuelle (passage alterné entre l'Av de la Boisse et l'Av du Grand Verger qui, hormis à l'abord immédiat du feu, sont à une voie)² et peut-être suffisant dans l'avenir du fait des modifications d'organisation du travail et des modes de vie en cours à la suite de la crise sanitaire, surtout si cela s'accompagne d'une politique volontariste de réduction de la voiture en ville qui comporterait l'accompagnement des personnes au changement et des mesures fortes pour développement TC et modes doux.

On notera par ailleurs que les pointes journalières sont relativement courtes (environ 1 heure matin de soir) et qu'un lissage est probablement possible (cf. idée de bureau des temps évoquée lors de la présentation par la municipalité le 9 juin 2021)



² Actuellement, en heure de pointe (c'est-à-dire lorsqu'il y a des files continues en amont des feux) le débit est d'environ 1 véhicule léger par seconde pendant le temps où une des deux avenues a le feu vert (75% du temps du fait des phases « orange » et de la latence avant le vert sur l'autre avenue), soit environ 2500 VL/heure.

Quelques compléments sur les aménagements cyclables sur secteurs :

En travaillant sur les alternatives de tracés nous avons été amenés à repérer des propositions d'améliorations au schéma cyclable du secteur. Il s'agit de :

- Assurer le passage de la piste prévue sur la rive gauche de la Leysse, derrière la zone de livraison de Leclerc (encorbellement au-dessus de la berge)
- Aménager une vraie rampe cyclable au passage souterrain sous l'Av de La Boisse et la voie ferrée pour rejoindre la Cassine
- Sécuriser le débouché de la nouvelle passerelle sur le trottoir de l'avenue de la Boisse qui comporte une rampe infranchissable dans l'axe de la passerelle et non détectable de nuit.
- Sécuriser les traversées de l'Av de La Boisse pour rejoindre le trottoir cyclable en direction des Landiers (installation de feux à la demande)
- Et bien que ce soit hors du secteur d'étude proprement dit,
 - rendre cyclable l'ensemble de la zone commerciale des Landiers (pistes et garages à vélos y compris cargo)
 - créer des barreaux cyclables depuis la voie verte vers les secteurs nouvellement aménagés ou à aménager de l'extension de Technolac

Quelques compléments sur la ligne du Bus A :

L'aménagement proposé permet d'équilibrer les temps de trajets Aller / retour entre Technolac et le centre-ville. Cependant ils restent élevés et cette ligne n'est pas assez attractive. Il conviendrait de réaliser des aménagements, pour les bus entre Technolac et l'entrée de Chambéry tels que des voies réservées. A contrario, les seuls aménagements réalisés à ce jour sont pour que les bus ne gênent pas les voitures ; ils péjorent les bus.... (cf. 4^{ème} rond-point qui vient d'être inauguré autour de Technolac...).

Enjeux et conditions de réduction du trafic

Pour le Mouvement citoyen, l'enjeu dépasse largement la problématique de la préservation des arbres de l'avenue de la Boisse. Il s'agit, à l'occasion de ce projet, de reconsidérer la place de la voiture dans Chambéry et l'agglomération.

Cela passe par une politique de report modal volontariste et efficace qui s'appuie sur une bonne offre alternative (TC et modes actifs), l'arrêt du développement du réseau routier, et un solide plan d'accompagnement des personnes au changement.

Le projet proposé est dimensionné à partir de données anciennes (2006 et 2014) et suivant une méthode ancienne que nous interrogeons : Pourquoi la progression à venir du trafic serait la même que celle connue par le passé, augmentée des apports dus à la création de nouveaux quartiers ou équipements ? A l'inverse le projet offre d'avantages de capacité. Or, on sait qu'à partir du moment où on offre de la capacité, de la vitesse à la voiture, elle est généralement utilisée. Le dossier annonce d'ailleurs qu'il y aurait, suivant ses hypothèses, de nouveau saturation en 2030 (C'est demain !).

Il nous paraît important de **retravailler les projections de trafic** en tenant compte des évolutions de l'organisation du travail³ et des effets d'une politique volontariste de report modal qui comprendrait entre autres :

- VRU à 70 km/h,
- 30 km/h en ville sur toute l'agglomération (sauf exception sur certains axes),
- Développement de l'offre de TC, création et utilisation des parcs relais existants
- Développement et sécurisation des aménagements cyclables et piétons,
- Réduction des stationnements en surface en ville et tarification adaptée,
- Accélération projet "RER Aix-Montmélian"
- Travail type "bureau des temps" pour effacer les pointes de trafic en lien avec les établissements scolaires et employeurs publics et privés...

Préconisation

En conclusion nous préconisons une solution qui assume "raisonnablement" une réduction volontariste des flux automobiles en ville (au profit du report modal et des parcs relais, et d'une politique d'effacement des heures de pointes), tout en respectant l'objectif d'améliorer la sécurité sur la VRU : réaliser la **solution 1 voie sortante sur l'avenue de la Boisse**⁴.

³ En termes de trajets domicile travail, qui sont dimensionnant pour la pointe, le télétravail va prendre une place de plus en plus importante. Des études indiquent le télétravail va faire baisser les flux de déplacement en heures de pointes d'environ 10%.

⁴ On pourrait néanmoins vérifier la faisabilité et procéder aux réserves nécessaires de la solution deux voies sortantes dont une sur Grand Verger, pour la réaliser dans un horizon de 5 à 10 ans si malgré l'ensemble des actions de report modal la situation devenait trop critique.