

Atelier Mobilités et Stationnements
Collectif pour un projet agricole à Technolac
30 septembre 2023

Discussion animée par : Philippe Vachette, 20 personnes présentes
Intervenants : Jérôme REBOURG (ADTCP), Nicolas MERCAT, Maire du Bourget, spécialiste mobilités

Les constats suivants ont été faits :

- Construire de nouveaux bâtiments dans une nouvelle zone de Technolac alors que de nombreux bureaux sont à l'abandon paraît une aberration.
- Dans le secteur de Technolac, diverses expériences ont été mises en place pour rendre la route « propre » ou « verte » :
- Création d'une Route Solaire (chaussées produisant de l'électricité tout en conservant leur fonction de « circulation des véhicules ». Chaque dalle est composée de cellules photovoltaïques standard qui transforment l'énergie solaire en électricité)
- Station hydrogène pour recharger des vélos
- Depuis 2022, création d'une section de Route Chauffante qui capte la chaleur produite lors des périodes estivales sur la route et la restitue en hiver, en participant à la fourniture d'eau chaude sanitaire et de chauffage de bâtiments aux alentours.

Ces diverses expériences attirent critiques et colère de nombreux citoyens des alentours : l'utilité de ces constructions est totalement contestée, y compris par les spécialistes INES. La station hydrogène n'est plus utilisée. La fragilité de la route solaire est une catastrophe : depuis 2018 (date du début de l'expérience de la route chauffante) il a fallu la refaire 3 fois.

Les dépenses monétaires liées à ces constructions se chiffrent en millions d'euros.

Pour se donner une « bonne conscience écologique », Technolac a essayé de construire une route « verte ». Tout reste pensé et construit pour que l'on continue à utiliser la voiture et très peu de moyens sont mis en place pour réduire le nombre de véhicules utilisés pour venir à Technolac.

Sur la totalité des personnes travaillant ou étudiant à Technolac (5 000 étudiants, 5 000 salariés) 90 % utilisent la voiture pour se rendre sur les lieux.

1/3 vient des villes/villages de proximités. Sur les deux tiers restants, 10 % viennent d'Aix-les-Bains et 10 % viennent de Chambéry. Pire, sur les personnes venant de Bourdeau à Technolac, 95 % viennent en voiture personnelle !

Depuis 2005 est demandée la construction d'une voie propre aux bus. Elle pourrait passer par la départementale 14 et la ZAC de la prairie. Or les seuls aménagements effectués sont : trois rond-points routiers aménagés pour donner la priorité aux bus. Mais sur l'actuelle RD déjà saturée.

Le plus grand problème est le manque de communication entre Grand Chambéry et Grand Lac : ils ne travaillent pas ensemble pour gérer les transports. Un syndicat mixte a été mise en place pour que les deux agglomérations aient une autorité commune des transports.

On constate une augmentation du nombre de logements construits dans la zone. (Ex : à La-Motte-Servolex : l'Eco-hameau des Granges) qui répond à un nombre croissant d'habitants dans la région. Mais on construit souvent ces programmes de logements sans

réfléchir à leur accessibilité, ce qui est regrettable. Seul moyen de se rendre ou de sortir du Eco-hameaux des Granges : la voiture. Encore une fois, tout est fait pour que le mode de transport principal reste la voiture.

Quelles sont alors les alternatives proposées ?

Le syndicat mixte a un rôle majeur à jouer.

- Il vise à coordonner les offres entre Grand Chambéry, Grand Lac. Se pose notamment la question d'une fusion horizon 2029. Cela pourrait permettre une meilleure accessibilité en bus pour voyager entre ces trois zones.
- Ce syndicat unique lisserait les prix des bus entre les différentes agglomérations.
- Il améliorerait les horaires pour assurer plus de correspondances entre les différentes lignes de bus. Donnant ainsi plus d'attractivité à ce transport en commun et pourrait ainsi aider à diminuer le nombre de personnes empruntant la voiture pour se rendre, entre autres, sur Technolac.
- Le syndicat mixte milite aussi pour la construction d'un lieu de stockage commun des bus entre les agglomérations de Gd Lac et Gd Chambéry. Cela fait plusieurs années que le lieu de stockage de Gd Chambéry est inadapté, trop petit, trop vieux. En mutualisant le lieu de stockage, cela permettrait aussi de faire des économies.

La question suivante a été posée : c'est bien beau d'allonger les trajets et de créer une voie spécifique pour les bus. Mais aujourd'hui les bus sont déjà bondés de monde, surtout lors des heures de pointe. Par exemple alors que la ligne A de Gd Chambéry passe à 6 minutes de fréquence, il y a déjà une saturation. Que peut-on mettre en place pour pallier ce problème ? Selon Nicolas et Jérôme, créer une voie spéciale bus hors de la RD et sur la VRU serait une solution : les bus roulants plus vite, leur fréquence pourrait alors être améliorée.

Une autre question : ne vaut-il pas mieux, à l'exemple de Lyon, limiter le nombre de voitures en ville, voir interdire dans certaines zones leur circulation ? Car on sait que plus il y a de voies routières autorisées, plus il y a de véhicules. Pour le moment, il n'y a plus de grands projets d'amélioration de route.

On notera la colère qu'a engendrée la construction de l'échangeur autoroutier de la Motte Servolex qui a supprimé, sans concertation préalable, l'aire de covoiturage très utilisée et qu'on pouvait rendre accessible à vélo facilement depuis la voie verte.

Un intervenant a réagi. On pourrait prendre exemple sur les agglomérations Bayonne/Hendaye : tout est fait là-bas pour favoriser les transports en commun et en vélo. Y a été créé des lignes de bus 100 % électriques et autonomes avec des A/R à 1 €.

Il s'est aussi posé la question de la sécurité contre le vol des vélos sur le site de Technolac. En effet, il y a peu d'arceaux pour s'y garer et des vols sont régulièrement signalés. Il existe bien des parkings fermés pour vélo, mais ils ne sont pas très pratiques pour les utilisateurs, ils demandent une manipulation supplémentaire (ouverture de la porte) qui dissuade beaucoup de personnes.

A été rappelée la chance que nous avons ici : les voies cyclables, surtout la Voie Verte, qui sont bien développées. Un véritable enjeu se pose : comment attirer les populations à utiliser de manière quotidienne ce transport, surtout pour les étudiants. En effet, on constate que peu d'étudiants, qui pourtant vivent à proximité, utilisent le vélo pour se rendre à Technolac.

Un projet se dessine pour développer également le covoiturage : certains parkings pourraient être réservés et gratuits pour les covoiturages. En revanche, ces parkings seraient payants pour les « autosolistes ». Fonctionnerait par un système de réservation en amont et par un contrôle d'accès par vidéo-surveillance.

A la fin de la discussion a été posée une dernière question : pourquoi est-il si difficile financièrement pour les collectivités de faire des réserves foncières pour lutter contre la spéculation et être certains que le privé ne fasse pas de grosses plus values injustifiées ? Le modèle de l'Allemagne a été évoqué pour répondre à cette question : la part de l'imposition sur les plus value foncière est plus élevée et une part bien plus forte revient à la collectivité, ce qui leur permet d'avoir plus de moyens financiers pour faire des logements à prix raisonnables.