

Conseil de développement de Métropole Savoie

Compte-rendu de la commission "transports et déplacements"

Mercredi 11 avril 2007

Etaient présents :

Eric BARBARIN

Denis CLERC-RENAUD

Antoine FATIGA

Christophe MERLOZ

Cédric VINCENT (*Savoie Technolac*)

Etait excusée :

Delphine AVOCAT, Communauté
d'agglomération du Lac du Bourget

Participait également à la réunion :

André QUAY-THEVENON, président de la
Communauté d'agglomération du Lac du
Bourget

Première séance des auditions : invité et présent Monsieur André Quay-Thevenon, président de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget (CALB) et de Métropole Savoie ; invitée mais absente Madame Delphine Avocat, directrice du service transports à la CALB.

Les évolutions de la politique transports de la CALB

La transformation de la CCLB (Communauté de communes du Lac du Bourget) en CALB en 2007 ne bouleverse pas la politique communautaire car la compétence transports était déjà assumée au temps de la CCLB. Le périmètre de la CALB regroupe 53 000 habitants dont 28 000 à Aix-les-Bains. Selon son président, les transports publics sont peu efficaces en raison de la faible densité de population et de l'urbanisation. L'extension du réseau des transports en commun ne peut que succéder à l'engagement des pôles de développement prévus autour de Grésy-sur-Aix au nord et Drumettaz au sud.

Le budget des transports représente 4,5 millions d'€ dont la ventilation est la suivante : 1,5 million d'€ soit un tiers produit du versement transports (taux : 0,6), un autre tiers payé par l'usager et le dernier tiers provenant de l'abondement du budget général.

La ST2A transporte 1,7 million de personnes par an pour 700 000 km / an réalisés - par 10 lignes de bus - en progression constante jusqu'en 2006. Le fonctionnement repose sur un transporteur principal (Connex) et deux sous-traitants.

La délégation de service public (DSP) est renouvelée en 2007 avec des objectifs qualitatifs (efficacité du rabattement avec cadencement pour faire plus que du transport scolaire) autant que quantitatifs (780 000 km / an et + 10 à 15 % d'usagers sur 3 ans). Durant les 3 DSP précédentes, il n'y a pas eu de clientèle nouvelle sauf à Drumettaz. Le transport à la demande bien adapté au profil de la



CALB sera développé. Il faut travailler sur la sensation que les usagers sont bien transportés : le cadencement répond à cet objectif.

En 2006, la CCLB a lancé une offre de transports entre Aix-les-Bains et le Revard pour monter les VTT, à 5,5 € : c'est un succès (2 000 passages) nécessitant de doubler la ligne notamment parce que 2/3 des usagers sont des non VTTistes.

La ligne 14 desservant le Bourget-du-Lac – La Motte-Servolet vers Technolac est financée à 100% par la CALB : elle n'est pas à la hauteur des attentes du public ni de la CALB.

La ligne 9 et autres lignes intercommunautaires

La CALB finance 30 % pour 17 % des passagers transportés dans le sens CALB / Technolac, le Conseil général a retiré sa participation depuis 2007 : la CALB se dit prête à financer à parité. Quant à la ligne estivale des plages, André Quay-Thevenon ne voit ni l'opportunité de la poursuivre jusqu'à Aix-les-Bains, ni d'étendre son fonctionnement toute l'année. La ligne Technolac / Aix-les-Bains ne fonctionne pas notamment parce que l'offre de logements pour étudiants ne peut se développer à Aix-les-Bains.

Les solutions transports dans Métropole Savoie

Le site propre existe, c'est l'actuelle voie ferrée. Son optimisation repose sur deux points : le cadencement des TER voulu par l'autorité organisatrice des transports (AOT) Conseil régional et mis en œuvre par la SNCF en 2008, mais le cadencement doit pouvoir être adapté à la modulation des horaires de travail introduite par les 35 h. Ce qui n'est pas pour faciliter les choses ; la réalisation de la gare multimodale d'Aix-les-Bains et ses aménagements périphériques telle qu'une réserve foncière autour de la gare de Viviers-du-Lac de 5 ha pour stocker des voitures et permettre le rabattement vers la ligne ferroviaire. Le rabattement de toutes lignes bus vers les gares SNCF est la pierre angulaire de la politique transports de la CALB qui réorganise ses lignes de bus en 2007 en convergence vers la gare d'Aix-les-Bains. Le développement du transport à la demande est aussi programmé.

André Quay-Thevenon est farouchement opposé au projet de nouveau TCSP (Transport en Commun en Site Propre) du Conseil général annoncé récemment. L'enquête ménages ne livrera pas selon lui de surprises majeures mais montrera l'amplification des tendances connues notamment les 22 000 véhicules / jour entre Chambéry et Aix-les-Bains sur l'ex-RN 201 et 19 000 / jour sur la RD 991.

La gare multimodale d'Aix-les-Bains

André Quay-Thevenon compte beaucoup sur cet outil pour créer une nouvelle dynamique au niveau des TC par la centralité qu'elle engendre avec ses équipements comme la Vélostation, les parkings dédiés aux voyageurs TER (40) gérés par Effia filiale SNCF et ses parkings dédiés aux voyageurs TGV (90) gérés par la ville. Sa mise en service est prévue pour 2008. Cela représente aujourd'hui 25 000 voitures / jour en transit. Une nouvelle ligne gare / plage est prévue pour 2008.

Quelques pistes d'avenir

Il est impensable pour la CALB d'augmenter le versement transport dans les mêmes proportions que Chambéry métropole car l'offre et la qualité des transports ne le justifient pas. Le maintien du taux inchangé ne permet donc pas à terme une augmentation significative des TC. Le souhait n'est pas non plus d'augmenter la part reversée depuis le budget général. Par contre il est envisagé une "ligne de bus économique" qui relierait les gares aux zones d'activités. Sur la pertinence de faire de Métropole Savoie l'AOT coordinatrice, son président s'y oppose en raison des disparités d'occupation spatiale. Il faut laisser la compétence transports aux agglomérations. Harmoniser les lignes suffit. Les structures actuelles suffisent pour favoriser les échanges et les accords inter-agglomérations suffisent pour améliorer l'existant.

La billettique unique : le projet a capoté il y a dix ans. Le président de la CALB se déclare prêt à passer à la billettique unique qu'il voit comme un facilitateur qui ne nécessite pas de gestion lourde : la carte OURA créée par le Conseil régional en serait la base. La tarification du ticket de base au sein de la CALB est la même que pour Chambéry métropole (1,10 €).

Le président ne veut surtout pas développer de solution type plan de déplacements des entreprises (PDE) car pour lui elles sont souvent payantes et il ne veut pas alourdir les charges sur les entreprises du périmètre CALB.