



INFO PRESSE

Date : 02/06/2026

De la part de la Direction de la communication
04 79 96 87 35 - communication@grandchambery.fr

Mobilités dans le bassin chambérien : Thierry Repentin interpelle le Gouvernement et le Conseil d'orientation des infrastructures

Thierry Repentin, président de Grand Chambéry et du Syndicat mixte des mobilités de l'Ouest savoyard (SYMOS), interpelle le Gouvernement et le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) pour alerter sur les enjeux de mobilité du territoire et défendre les intérêts de l'agglomération.

Lyon-Turin : Chambéry ne peut pas être une variable d'ajustement

Dans son courrier adressé à David Valence, président du COI, Thierry Repentin a fait part d'observations sur l'avis 2026 du COI sur les accès français du Lyon-Turin. Le nœud ferroviaire chambérien, qui concentre des circulations régionales, nationales et internationales de fret dans un espace fortement contraint, constitue d'ores et déjà un point de tension majeur du réseau alpin.

Or, le retard dans le choix et la réalisation des accès français au tunnel de base du Lyon-Turin entraînera une augmentation du trafic de fret sur la ligne historique (Dijon-Modane), et donc dans la cluse chambérienne. Les études estiment que le transport de fret pourrait être porté à 18,6 millions de tonnes par an sur les infrastructures existantes. Il s'agirait d'un niveau supérieur au trafic actuel mais largement inférieur à la capacité du scénario d'accès « grand gabarit » choisi par le Gouvernement en décembre 2024.

Cette augmentation significative du transport de fret aurait des conséquences immédiates sur la qualité de vie des habitants des communes situées à proximité de la ligne. Elle réduirait également la capacité d'améliorer l'offre de transport voyageurs pour les habitants, c'est-à-dire une augmentation de la fréquence des TER entre Montmélian, Chambéry et Aix-les-Bains telle qu'elle est prévue dans le projet de Service express régional métropolitain (SERM).

Thierry Repentin appelle ainsi à poursuivre les études d'avant-projet sur les accès français du Lyon-Turin puis à les réaliser sans attendre la saturation de la ligne historique Dijon-Modane. La cluse chambérienne ne saurait être la variable d'ajustement de l'absence de décision à l'échelle nationale car c'est précisément la réalisation des accès qui permettra de désengorger la ligne historique et de développer l'offre à destination des habitants.

Voie rapide urbaine (RN 201) : moderniser une infrastructure sous pression

Dans un deuxième courrier, le président de Grand Chambéry a exposé à Philippe Tabarot, ministre des Transports, les enjeux concernant la voie rapide urbaine (VRU) de Chambéry.

Route nationale gérée directement par l'État, la VRU est la colonne vertébrale de la mobilité dans la cluse de Chambéry. Elle absorbe des flux de transit international entre la France et l'Italie, des échanges régionaux et les déplacements quotidiens des habitants. **Face à l'augmentation continue du trafic, notamment des poids lourds en transit, la VRU génère des nuisances croissantes pour les riverains : congestion, bruit, pollution atmosphérique.**

Thierry Repentin appelle ainsi à moderniser cette infrastructure pour mieux répondre aux besoins de mobilité, de santé publique et de transition écologique. La VRU pourrait devenir un véritable support de mobilités multimodales notamment en améliorant les accès et les échangeurs, en renforçant les dispositifs de sécurité, en développant le transport collectif, en créant de nouveaux parcs-relais et de nouvelles continuités cyclables et piétonnes.

Dans ce contexte, il appelle à l'ouverture d'une réflexion nationale sur les mécanismes permettant de mieux faire contribuer les flux de transition les plus générateurs de nuisances au financement des politiques de mobilité durable.

Dédoublage du tunnel du Mont-Blanc : l'opposition des maires de Chambéry et de Chamonix à la proposition italienne

Enfin, **Thierry Repentin a cosigné avec François-Xavier Laffin, maire de Chamonix-Mont-Blanc, un courrier adressé au ministre français des transports pour réaffirmer leur opposition au projet de dédoublement du tunnel du Mont-Blanc souhaité par Antonio Tajani**, vice-président du Conseil des ministres d'Italie, lors d'une conférence de presse "italo-italienne" sur la plateforme italienne du tunnel le 4 juin dernier.

Ils affirment la nécessité de maintenir une position française unifiée à ce sujet, qui fait consensus chez les parlementaires et élus locaux français, comme chez la majorité des habitants des vallées et des agglomérations voisines.

Ils rappellent que la priorité reste la réalisation de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, tant par le tunnel de base que par ses voies d'accès, qui permettra d'augmenter la part de fret dans le transport de marchandises - donc de diminuer celle des camions - et d'améliorer la desserte voyageurs entre les deux pays.

Au contraire, la création d'une nouvelle infrastructure provoquerait une augmentation du trafic routier, et renforcerait les émissions de gaz à effet de serre et la pollution, ce qui nuirait grandement aux efforts réalisés en matière de transition écologique et menacerait la santé des habitants à proximité du trafic.