

SEUIL DE SATURATION PAR RAPPORT AUX INFRASTRUCTURES EXISTANTES (LIGNES T.H.T., CARRIERES, DEBLAIS, REMBLAIS)

b) Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires

Cette question n'est pas vraiment traitée dans les dossiers réglementaires. Qu'il s'agisse des dossiers d'APS ou de la synthèse des perspectives d'aménagement, les autres infrastructures (existantes ou prévues) sont plutôt recensées quand elles risquent de représenter un obstacle au projet de ligne nouvelle que comme des nuisances (existantes ou à venir) auxquelles vont se rajouter celles de la ligne nouvelle.

Les risques d'interférences sont un peu plus approfondis au niveau du secteur dit "de Grenay", étant donnée la très grande densité des équipements, et par conséquent des nuisances induites, dans cette portion d'espace.

Dans le dossier relatif à l'étude préliminaire de la liaison fret par Ambérieu Avressieux, une carte superpose les deux itinéraires "raccordement ouest Ambérieu - Avressieux" et Autoroute A 48. Mais l'intérêt de regrouper ces deux infrastructures sur le même tracé n'est pas vraiment mis en évidence, alors que cet intérêt est probable, du moins du point de vue du moindre impact sur l'environnement. Cet intérêt ne pourrait d'ailleurs être évoqué car l'impact global des deux infrastructures (fret + A 48) n'est pas non plus évalué.

Par contre, les études ne prennent pas en compte le cumul d'infrastructures au niveau du contournement autoroutier de Chambéry, ni dans la région de l'Avant-pays savoyard (variante nord Aiguebelette).

c) Avis sur le niveau satisfaisant et avis d'expert

Le cahier des charges du 7 février 1994 prévoyait explicitement : "la compatibilité avec les projets autoroutiers suivants sera étudiée avec soin dans le souci de réduire l'impact relatif à deux infrastructures qui se croisent ou se jouxtent :

- Autoroute A 48
- Contournement de Chambéry
- Autoroute A 43 en Maurienne".

A l'exception de l'Autoroute de Maurienne en cours de réalisation et dont la SNCF a bien tenu compte, les deux autres projets ne font pas l'objet d'une étude de compatibilité. Il ne semble même pas y avoir eu une véritable recherche du moindre impact global, ni pour Ambérieu - Avressieux, ni pour le contournement autoroutier de Chambéry. Ce dernier n'est évoqué dans aucun document. Ceci est non conforme au cahier des charges établi en 1994.

d) Autres éléments de réponse identifiés

Conformément à la circulaire n°92-71 du 15 décembre 1992, une synthèse des perspectives régionales et locales d'aménagement et de développement a été engagée, parallèlement aux études de tracés pour "favoriser l'intégration de l'infrastructure dans les territoires concernés et la valorisation de ceux-ci". Établie en partenariat avec les collectivités territoriales impliquées, cette synthèse décrit les principaux enjeux fonctionnels des territoires concernés et les enjeux territoriaux du projet, et analyse la compatibilité de ce dernier avec les orientations de développement engagées ou programmées. Cette synthèse ne mentionne pas non plus ces deux infrastructures A 48 et contournement de Chambéry.

e) Avis d'expert

Les autres infrastructures, existantes ou potentielles, n'étant analysées qu'en termes de compatibilité, il n'est pas fait cas de la notion de seuil de saturation. Or, certaines communes accueillent déjà des équipements et s'inquiètent des conséquences d'une nouvelle implantation sur la qualité de vie de leurs habitants.

Par exemple, la commune de Chimilin, dans l'Isère, traversée par l'autoroute de Chambéry et une ligne électrique haute tension, craint pour son image rurale, choisie à l'origine par ses habitants. C'est aussi le cas de communes comme Saint Savin. Si les populations ont accepté ces équipements au nom de l'utilité publique, elles ont parfois atteint le seuil de tolérance et soulignent que "le progrès ne vaut que si les inconvénients sont partagés par tous".

Deux infrastructures conçues au même moment peuvent permettre, si les études sont un peu coordonnées, de réduire la somme de leurs impacts négatifs sur l'environnement.

Ceci pourrait être théoriquement le cas si l'A 48 et le raccordement ouest Ambérieu - Avressieux étaient étudiés simultanément. Théoriquement, car dans le cas du plateau de Crémieu, la sensibilité des milieux semi-naturels et des paysages est telle que nous ne sommes pas sûr que l'impact des deux infrastructures, même regroupées, soit acceptable. Encore faudrait-il l'étudier. Et si vraiment les deux infrastructures doivent traverser ce plateau, leur regroupement est vraisemblablement un moindre mal. Mais nous n'avons pas été convaincus par l'évaluation comparée des deux tracés fret possibles, à savoir vallée de l'Albarine ou plateau de Crémieu. Il nous semble que la ligne fret devrait réutiliser au maximum la ligne existante, quitte à passer en tunnel au niveau de Belley comme cela est envisagé.

Quant au cumul des nuisances, n'oublions pas non plus celles engendrées par le trafic routier. Or, dans le cas du fret, s'il s'agit d'autoroute ferroviaire, il y aurait renforcement du "tout camion" et donc des nuisances graves liées aux circulations de camions sur les routes et autoroutes existantes, en plus de celles liées à la voie nouvelle. Ceci doit aussi être pris en compte dans l'évaluation des impacts sur des régions sensibles comme l'avant-pays savoyard :

un positionnement de plate-forme en Combe de Savoie (Montmelian ou Pontcharra par exemple) induirait un trafic routier supplémentaire dans toutes les régions traversées à l'ouest. C'est aussi à prendre en compte dans l'évaluation des impacts cumulés sur l'environnement.

Pour revenir au raccordement ouest de la ligne fret "Ambérieux - Avressieux" et au projet A 48 : regrouper les nouvelles infrastructures, c'est bien ; utiliser les infrastructures existantes, c'est mieux !

Par contre, à la différence de deux nouvelles infrastructures, l'adjonction d'une nouvelle infrastructure à un couloir de nuisances existant n'est pas un gage de réussite :

L'arrivée par Apremont de la liaison Lyon - Montmélian viendrait "forcer" le passage contre l'Autoroute - avec même un léger déplacement de celle-ci qui suppose des travaux gigantesques dont on n'a pas non plus trouvé le chiffrage - et ce dans une vallée particulièrement sensible entre les collines de Myans, Chignin et les Marches. Le projet d'y ajouter le contournement Sud de Chambéry n'est pas mentionné dans les documents réglementaires alors qu'il fait l'objet d'une étude préliminaire au niveau du schéma directeur de l'agglomération.

La consultation prochaine des collectivités locales nécessitera d'aborder ces questions.

De manière plus générale, du point de vue du seuil de saturation par rapport aux infrastructures, deux options possibles s'opposent : on pourrait imaginer idéalement un regroupement des infrastructures linéaires et ponctuelles dans des couloirs de nuisances, permettant de préserver le cadre de vie des zones habitées, ainsi que de vastes zones rurales de grande qualité paysagère et écologique. Cela aurait demandé une planification de l'aménagement du territoire et une concertation entre les différents acteurs allant beaucoup plus loin que ce qui a été réalisé depuis les années cinquante, malgré les importantes réflexions de la DATAR sur le sujet. Ces couloirs potentiels étant habités depuis longtemps, on peut à l'inverse plaider pour une option consistant à rester en deçà d'un seuil supportable par les populations locales et reporter les nuisances dans des zones restées plus vierges. C'est souvent l'option retenue, notamment sous la pression des associations opposées au projet. Cela se traduit systématiquement par un impact plus fort pour les compartiments naturels de l'environnement, ceux n'entrant pas directement dans la perception quotidienne du cadre de vie de la majorité de la population. C'est ainsi que le patrimoine naturel et les paysages ruraux des zones les plus sensibles, dont la valeur est en outre la plus difficilement chiffrable, ressortent régulièrement les plus perdants de chaque compromis d'aménagement.

LES VIBRATIONS

b) *Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires*

La circulation des trains entraîne, outre l'émission du bruit, l'apparition de vibrations au contact

de la roue et du rail qui se traduisent par des mouvements de la structure de la voie à des fréquences très variables (20 à 1000 Hz) transmises au sol par l'intermédiaire des traverses, du ballast, des sous-couches.

Ce phénomène est abordé, comme le bruit, dans chaque dossier de consultation par tronçon.

La norme retenue dans ce projet, est la norme ISO/DIS 2631/2.2 : elle définit un certain nombre de seuils de valeurs d'amplitude des vibrations au-delà desquels une gêne par perception tactile est avérée, et qui sont présentées comme suit :

Fonction	Période	Ecart-type de l'accélération	Ecart-type équivalent de vitesse vibratoire*
Hôpitaux	Jour ou nuit	0,37 milli" g"	0,10 mm/s ²
Résidence	Jour	0,74 à 1,47 milli" g"	0,20 à 0,40 mm/s ²
	Nuit	0,52 milli" g"	0,14 mm/s ²
Bureaux	Jour ou nuit	1,47 milli" g"	0,40 mm/s ²
Ateliers	Jour ou nuit	2,94 milli" g"	0,80 mm/s ²

$$1 \text{ milli" g" } = 9,8 \text{ millimètres/s}^2$$

* pour les fréquences supérieures à 8 Hz

Des efforts particuliers au niveau de la géométrie des rails et des roues, ainsi que dans la recherche d'une diminution de l'effet dynamique (traverses en béton, attaches élastiques entre rails et traverses, forte épaisseur de ballast entre traverses et sous-sol) sont réalisés. Des mesures spécifiques pourraient être appliquées sur les sites très sensibles aux phénomènes vibratoires

Deux niveaux d'acceptabilité peuvent être définis selon que ces vibrations risquent de provoquer des dommages matériels aux immeubles ou des réactions des personnes :

- le seuil de gêne par **perception auditive** des vibrations réémises par les structures, le plus faible ;
- le seuil de gêne par **perception tactile directe**, souvent beaucoup plus élevé (d'un facteur 10 au moins).

c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse

Selon les dossiers réglementaires, les mesures réalisées en bordure de voies ferrées ont montré que les vibrations étaient inférieures à un niveau à partir duquel des désordres, même très légers, seraient à craindre pour les bâtiments.

Il serait souhaitable que des résultats de mesures soient avancés, afin de les confronter aux seuils définis par la norme précitée.

Enfin, il n'est question ici que de seuils de vibrations pouvant entraîner des conséquences pour les bâtiments ou des personnes au sein de constructions, mais le niveau ressenti en extérieur n'est pas abordé.

De la même façon, le cas particulier des risques pour les constructions en pisé, n'est pas abordé. Or, il existe au moins un cas d'effondrement de ce type d'édifice sur la L.G.V. Lyon-Valence.

d) Autres éléments de réponses identifiées

Dans son rapport de mai 1993, la SNCF assure que, à la suite de mesures réalisées le long de lignes nouvelles à grande vitesse en service, à la distance moyenne d'emprise de 25 mètres d'une ligne nouvelle parcourue à 300 km/h par un T.G.V., le niveau vibratoire moyen est en général, de l'ordre de la moitié du seuil préconisé par la norme ISO pour les résidences : mais aucun chiffre n'est avancé !

e) Avis d'expert

Il semble que les craintes des associations relatives à ce phénomène ne soient pas justifiées. En effet, les constructions en pisé (torchis de terre et paille) sont particulièrement résistantes, d'une cohérence comparable à celle du béton, pouvant mieux résister aux vibrations que certaines constructions récentes. (entretien oral avec quelques experts dont M. Serge GROS, du Conseil Architecture Urbanisme Environnement de l'Isère)

Par contre, une hétérogénéité du substrat géologique peut entraîner des vibrations différentes sur deux parties d'une habitation et entraîner alors un affaissement. Le substrat peut aussi dans certains cas conduire ces vibrations sur une distance bien supérieure à la moyenne.

Une connaissance plus fine de ces phénomènes supposerait :

- une petite étude confiée à l'Ecole des Ponts ou à l'INSA sur le type de vibrations susceptibles d'affecter ces maisons en pisé ;
- un suivi de quelques maisons particulièrement exposées sur les lignes existantes, afin de savoir dans quelles conditions locales elles sont affectées ou pas par ces vibrations.

Parallèlement, des précautions supplémentaires doivent être prises en envisageant :

- une étude géologique fine des secteurs riches en maisons en pisé et susceptibles de se retrouver très proches du tracé (jusqu'à 150 mètres), une fois que ce tracé sera adopté ;
- la pose de traverses spéciales, de type brochets, limitant ces vibrations (comme sur les

ouvrages d'art ou en zone urbaine sensible) (suggestion M. GALLET, bureau ERES).

Il est certain que les vibrations, liées au passage d'une ligne grande vitesse ou aux travaux (surtout phase de chantier), risquent de fragiliser la stabilité d'habitations ou de sites déjà instables à l'origine. C'est ce qui s'est produit dans le cas du T.G.V. Lyon-Valence, avec la conjonction de phénomènes déstabilisants : des pluies importantes et la déstabilisation de terrains molassiques par l'ouverture d'une profonde tranchée pour le projet.

Ceci conforte notre remarque relative à la nécessité de prendre en compte le système, et non les éléments du système isolément. Un site peut n'être que peu ou pas sensible si l'on considère la nature du substrat géologique par exemple, mais le devenir si d'autres perturbations se combinent (cf. La Chapelle de la Tour, avec anciennes mines de lignite par exemple).

EFFET DE SOUFFLE

b) Eléments de réponse dans les dossiers réglementaires

Le phénomène aérodynamique d'effet de souffle ressenti par un observateur situé le long d'une voie ferrée est abordé dans les dossiers mais ne figure pas au cahier des charges rédigé par les Associations. Nous le signalons toutefois, car il s'agit ici d'un projet de L.G.V. et que l'intensité de ce phénomène dépend, entre autres critères (distance paroi-train, aérodynamique du train, situation de la voie par rapport au relief alentours, circonstances atmosphériques), de la vitesse du train.

Des efforts sont faits au niveau du profil des T.G.V. afin de réduire cet effet : selon la SNCF, une rame T.G.V. à 300 km/h provoque des effets semblables à ceux d'un train classique à 200 km/h (les efforts de traînée sur une personne placée à 7,5 m d'une rame T.G.V. circulant à 300 km/h sont inférieurs à ceux d'un vent de 10m/s soit 36 km/h).

Dans ces mêmes rapports, il est également affirmé que les mesures de pression au droit des parois longeant une voie à grande vitesse entraînent des variations de pression dynamique sensiblement inférieures aux valeurs de surcharges fixées par les règles NV 65 (50 daN/m² en région 1) pour des obstacles de grande dimension placés parallèlement à la voie en limite d'emprise.

c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse et avis d'expert

Les rapports concluent que les effets de souffle des T.G.V. sur l'environnement extérieur peuvent être considérés comme faibles à nuls à l'extérieur des emprises ferroviaires.

Il serait souhaitable que ces affirmations soient justifiées par des résultats de mesures, et que les règles NV65 soient clairement définies (unité en daN/m², région 1 ?...).

Néanmoins, il ne nous semble pas raisonnable d'imaginer que l'effet de souffle, ni même les vibrations ressenties à proximité d'une ligne TGV puissent avoir de telles conséquences.

Par contre, sur des sites tels que le "Guinet" sur le flanc ouest du massif de Dullin, ou le Granier au niveau de la sortie "Apremont" au moins, le chantier devra être mené avec beaucoup de précautions. Le flanc ouest de Dullin est en effet fortement sensibilisé par des chocs thermiques dus aux changements de saison : des masses calcaires se sont ainsi décrochées ces dernières années, provoquant des dégâts importants sur des bâtiments agricoles implantés au "Guinet". Ce secteur accueille par ailleurs une usine hydroélectrique sur la v.c n°1.

ONDES ELECTROMAGNETIQUES

b) *Eléments de réponse dans les dossiers réglementaires ou autres*

Ce phénomène n'est abordé, à notre connaissance, dans aucun dossier.

c) *Avis sur le niveau satisfaisant des éléments de réponse*

On ne peut faire grief à la SNCF de ne pas apporter de réponse à cette question : il n'en existe pas. Nous avons collecté quelques avis et synthèses d'études qui ne sont absolument pas cohérents entre eux.

Ainsi, le Ministère du Travail suédois fixe le taux maximal à 2,5 mG de charge magnétique reçu par une personne immobile. Les mêmes études suédoises font apparaître que chez l'enfant, une exposition à 3 mG ou plus quadruple le risque de développer une leucémie par rapport à celui du reste de la population.

L'Académie Nationale de Médecine conclut en 1993, dans un rapport qui lui a été commandé, ne pas être en mesure de se prononcer sur ce sujet, si ce n'est qu'en l'état actuel des connaissances, aucune étude épidémiologique suffisamment approfondie n'apporte de conclusion significative permettant de voir là un problème de santé : "il n'existe aucune preuve que les champs électromagnétiques soient à l'origine du trouble de la reproduction et/ou du développement, ou puissent jouer chez l'homme un rôle dans l'initiation, la promotion ou la progression de certains cancers, même si quelques données expérimentales ne permettent pas de l'exclure formellement..."

Précisons en outre que cette conclusion, comme d'autres similaires du Conseil Supérieur d'Hygiène Public de France, ou de l'Académie des Sciences Américaine, sont basées sur des données relatives aux lignes H.T. et T.H.T, transportant des courants au moins 100 à 1000 fois supérieurs à ceux des LGF.

Si les impacts liés à la perturbation électromagnétique sont généralement considérés comme négligeables, certains auteurs signalent un phénomène de "pollution électromagnétique" à

l'intérieur des trains à grande vitesse⁶³ où les valeurs pourraient atteindre 60 mG (milli Gauss) au niveau des passagers.

Au vu de ces informations on peut conclure que les inquiétudes des riverains ne sont pas fondées, mais qu'il serait bon d'avoir une réponse de la SNCF sur les affirmations de R.Santini.

LA GEOTECHNIE ET LE CAS DES ANCIENNES MINES DE LIGNITE DE LA CHAPELLE-DE-LA-TOUR

b) *Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires*

Les études géotechniques présentent la nature des différentes formations rencontrées, ainsi que leur sensibilité aux glissements. Les matériaux sont également analysés en termes de qualité et de possibilité de réemploi au niveau des estimations de volumes de déblais, remblais, dépôts....

L'exploitation de lignite, dans le secteur de la Chapelle-de-La-Tour (concessions de Bellefontaine et du Molard) et l'existence corrélative de galeries ont conduit, conformément aux directives des circulaires 91.61 du 2 août 1991 et 92.71 du 15 décembre 1992, à une reconnaissance détaillée des sites se trouvant dans la bande des tracés potentiels du projet. Il s'agissait en effet de définir les risques de désordres (affaissements miniers et chutes de toits) que pourraient provoquer les vibrations induites par le passage du projet à proximité.

Une campagne de micro gravimétrie et une étude spécifique de risques vibratoires conduite par l'Institut National d'Etudes des Risques Industriels et Sismiques (INERIS) ont été menées sur les deux zones du projet et contenant du lignite isolées par les sondages généraux (secteurs de Saint-Martin et de Charge).

Le rapport de l'INERIS conclut que le risque s'avère négligeable au-delà d'une bande d'environ trente mètres de part et d'autre de l'axe du projet.

"Dans cette bande de trente mètres, les vibrations induites ne peuvent accroître le risque d'instabilité massive d'un ouvrage souterrain. Au plus, elles peuvent conduire à des instabilités très localisées qui seraient de toutes façons apparues avec le temps."

La SNCF précise que la modélisation réalisée sur la base des mesures vibratoires effectuées sur les lignes T.G.V. Nord et Sud-Est montre une très faible propagation des vibrations à grande distance et qu'il n'y a donc pas lieu de s'inquiéter sur ce point.

⁶³ "La pollution électromagnétique et la santé. Ed. Frison-Roche, Roger SANTINI

c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse et avis d'expert

Selon la SNCF, le projet n'aura pas d'incidences sur les mines de lignite autres que celles qui seraient survenues naturellement.

Toutefois, le dossier rapporte qu'un certain nombre de désordres témoignant de la ruine des ouvrages souterrains ont été signalés et que "la nature des terrains et la présence d'eau dans les galeries créent des conditions particulièrement défavorables en terme de stabilité etil peut subsister des vides résiduels mais les cavités de grande masse paraissent exclues." Ces deux conclusions ne sont elles pas contradictoires ?

D'un côté, les études signalent que plusieurs sondages de recherche, notamment à l'entrée sud de la mine de l'Arabie sur la concession de Bellefontaine, n'ont pas permis de révéler l'état des ouvrages souterrains, les mesures micro gravimétriques mettent en évidence des anomalies qui peuvent être fortes. De l'autre, la SNCF conclut que le risque est négligeable au-delà d'un rayon de 30 mètres. Mais qu'en est-il dans cette bande des trente mètres ?

Les observations de riverains témoignent d'effondrements qui se sont produits avant même la source de vibration qu'induirait le projet. Il semble donc que tout risque d'instabilité ne soit pas écarté, notamment d'origine "naturelle". La question est de savoir si l'on peut prendre le risque de faire passer le projet sur un site qui risque, à tout instant, de s'effondrer, et si, au-delà des conséquences financières (réparations) cela ne met pas en cause la sécurité des voyageurs ?

En conséquence, nous pensons qu'une attention toute particulière doit être portée dans le secteur, et que des campagnes d'investigations très précises, avec confrontation des secteurs où sont recensés des désordres anciens et/ou récents et délimitation de fuseaux de vibrations, seront indispensables dans les phases ultérieures de l'étude, afin de définir des "zones à risques".

Lot 3 - Les impacts du projet - Conséquences d'une voie nouvelle sur les zones traversées

Question F : « Pertinence économique des gares TGV en rase campagne (Montchanin, le Creusot, Ablaincourt-Pressoir...)

a) Explication de la question

Cette question est essentiellement liée au choix de la gare en Combe de Savoie.

b) Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires

Les différentes possibilités d'implantation de la gare en Combe de Savoie sont étudiées avec beaucoup de détail tant sur le plan fonctionnel (dossier SNCF APS Secteur Combe de Savoie) que sur le plan de l'aménagement du territoire (dossier SEEE et Beture).

c) Avis sur le niveau satisfaisant de ces éléments de réponse

Chacune des possibilités est bien étudiée sur le plan fonctionnel, comme sur le plan de l'urbanisme. Ainsi la gare nouvelle prévue en Combe de Savoie devrait s'inscrire dans un schéma d'aménagement entre les différentes agglomérations en particulier Montmélian et Pontcharra. Il ne s'agit donc pas de créer un « quartier de la gare » isolé mais de valoriser à partir de cet équipement les zones d'activité (comme celle de la Grande Isle) et les agglomérations existantes, Montmélian, Pontcharra, Saint-Pierre-d'Albigny. Si le dossier présente bien les avantages et les inconvénients de chacun des sites dans la Combe de Savoie, il ne pose pas véritablement la question : « Faut-il une gare en Combe de Savoie ? ». Cette question se pose effectivement maintenant avec la possibilité de raccorder la ligne grande vitesse voyageurs directement sur Chambéry.

d) Autres éléments de réponse reçus

Cette dernière question nécessite de se reporter aux réflexions sur l'aménagement de l'ensemble de l'agglomération Aix-Chambéry-Montmélian.

En mars 1997 était approuvé le SDAU de l'ensemble du site depuis la Chautagne jusqu'au confluent de l'Arc et de l'Isère. Ce schéma cherchait à éviter une urbanisation continue linéaire du Nord au Sud et prévoyait une croissance sur trois pôles urbains Aix, Chambéry et Montmélian, séparés par des zones agricoles protégées. Le pôle de Montmélian devait s'articuler avec la croissance du Haut Grésivaudan accueillant des activités nées du dynamisme de Grenoble.

Vingt ans après on constate que le Nord de Chambéry n'a pas résisté à la poussée de l'urbanisation et que de Chambéry au Lac du Bourget, une urbanisation de médiocre qualité a envahi les terrains disponibles.

Au Sud, la coupure verte entre La Ravoire, Challes les Eaux et Montmélian a été mieux respectée, à l'exception du fond de vallée le long de la RN6. Les vignes classées d'Apremont, de Chignin, de Montmélian et d'Arbin, ont certainement permis de préserver une partie du site. Montmélian a connu une croissance plus modérée que lors des décennies précédentes et le fond de la vallée du Haut Grésivaudan reste à dominante agricole. En 1995 le Syndicat d'Aménagement Aix-Chambéry-Montmélian (SADRACM) a tenté d'organiser une nouvelle réflexion commune. Les premières propositions⁶⁴ envisageaient une « répartition rigoureuse et programmée de la croissance » avec la « création d'un 3ème pôle dans le secteur de Montmélian, seul secteur à disposer vraiment d'atouts en terme d'espace ». Aucun nouveau document n'a été publié et nous ne savons pas si un consensus a été obtenu sur cette orientation.

e) *Avis d'expert*

Le choix d'une gare en Combe de Savoie permettrait un rééquilibrage de l'ensemble de l'agglomération Aix-Chambéry-Montmélian actuellement trop tournée vers le Nord. Si l'on veut respecter la vocation de qualité de sites comme Aix les Bains, le Lac du Bourget, Technolac et même le lac d'Aiguebelette, il faut faciliter l'accueil de nouvelles activités et de nouvelles populations vers le Sud. Et une nouvelle gare, même à Laissaud entre les deux pôles de Montmélian et Pontcharra, ne serait pas une « nouvelle gare des betteraves », car elle participerait à la structuration d'un ensemble qui, tôt ou tard, devrait connaître une certaine croissance en terme d'activité et de population. De plus, cette gare serait accessible facilement depuis les communes du Grésivaudan qui connaissent actuellement un fort développement de leurs activités (Crolles par exemple).

Simultanément le maintien de fonctions centrales à Chambéry est un objectif tout à fait justifié pour une ville où l'activité tertiaire a toujours joué un rôle important. Le choix d'une gare d'échange à Chambéry constitue donc une alternative à examiner avec attention. Les études présentées montrent la possibilité d'une ouverture de la gare au Nord vers la voie rapide urbaine et donc une bonne accessibilité autoroutière.

Par contre une gare à Chignin serait en contradiction avec les orientations déjà prises en matière d'urbanisme, implantation dans un secteur viticole, avec risque d'urbanisation continue de Challes les Eaux à Montmélian.

⁶⁴ F.Thierry, SADRACM, propositions pour un schéma, octobre 1995

Nous sommes donc en présence de deux alternatives d'implantation de gare liées à deux alternatives de tracés. Les deux implantations (Chambéry-Centre ou Montmélian-Laissaud) font référence à deux objectifs qui eux ne sont pas contradictoires : favoriser une part du développement de l'agglomération Aix-Chambéry-Montmélian au Sud en articulation avec le développement du Grésivaudan et renforcer le centre de Chambéry dans ses fonctions tertiaires. Le choix devra se faire dans le cadre de configurations incluant les différentes fonctions, les tracés, les phasages.