

d) Autres éléments de réponses identifiés

Selon la SNCF⁵⁶, les coûts globaux sont estimés entre -10 % et +20 % au niveau des études d'avant projet sommaire et -10 % et +25 % au niveau des études préliminaires.

e) Avis d'expert sur la question

L'expertise a procédé à quelques tests de sensibilité sur des éléments du bilan économique. L'évolution des VAN est calculée par rapport à celle de la SNCF de -7.500 MF.

Sensibilité de la VAN

Hypothèses	VAN en MF	Évolution en %
Investissements : + 20% des coûts	- 10590	- 41 %
Retard de 2 ans dans la mise en service	- 10040	- 34 %
Croissance du trafic : 2% par an (au lieu de 5% puis 2,5%)	- 9696	- 29 %
Erreur de prévision sur le trafic détourné et induit: -25%	- 8620	- 15 %
Augmentation des dépenses d'exploitation : + 25%	- 9240	- 23 %

On constate la grande sensibilité de la VAN économique non seulement sur un dépassement du coût des travaux ou un retard sur le chantier, mais aussi à une mauvaise évaluation du trafic.

⁵⁶ Note transmise à l'expertise le 04/09/97 par la Mission TGV Lyon-Montmélian-Turin.

Lot 2 - Economie rentabilité - Crédibilité des données économiques avancées par la SNCF

Question G : « Étude du plan de financement »

a) *Explicitation de la question*

Le projet sera sans doute réalisé par phase pour permettre de répartir sur plusieurs années les importants coûts d'investissements. Les associations pensent que le projet se fera « par tranche de dix milliards ». Dans cette optique, les associations veulent savoir quelle est la justification pour commencer par la tranche Satolas-Montmélian ? Elles estiment que réaliser le tunnel de base en priorité serait probablement une meilleure décision sur la base de la logique gain de temps.

b) *Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires*

Le document de synthèse indique⁵⁷ que les « options de tracé permettent une réalisation phasée du projet et un échelonnement des dépenses. Un des enjeux est aujourd'hui de définir une première tranche de réalisation. Chaque phase est un gage de réalisme qui peut conduire à privilégier dans une première étape des options plus régionales et nationales, tout en améliorant significativement les relations internationales ».

Sur la partie française, le projet est segmenté en deux barreaux (Lyon-Combe de Savoie, Montmélian-St Jean de Maurienne) faisant chacun l'objet d'un phasage. Le barreau Lyon-Combe de Savoie « a été défini comme première phase du projet car [elle] était supposée atteindre une rentabilité suffisante pour que son financement puisse être engagé par la SNCF pratiquement sans subvention »⁵⁸.

A l'intérieur de ce barreau, un sous phasage a été étudié⁵⁹ dégageant trois options :

- la bretelle de Chambéry Nord,
- la sortie de ligne nouvelle à Lépin-le-lac,
- la ligne nouvelle Saint-André-le-Gaz - Combe de Savoie.

Ces phasages sont comparés à la solution initiale relativement à deux critères : la fonctionnalité (temps de parcours) et le coût.

⁵⁷ Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, document d'information », Préfecture de Région et Conseil Régional Rhône Alpes, 22-04-97, p.7.

⁵⁸ Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, document d'information », Préfecture de Région et Conseil Régional Rhône Alpes, 22-04-97, p.14.

⁵⁹ « Liaison ferroviaire Lyon-Turin, dossier de présentation générale », SNCF, décembre 1996, p. 52.

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

Face au coût du projet, le phasage semble être un principe incontournable. Sur quels critères doit on sélectionner les meilleurs phasages possibles ?

Les dossiers réglementaires utilisent le critère de la rentabilité financière pour les opérateurs ferroviaires. Il aurait été préférable d'utiliser le critère de la rentabilité socio économique à même de justifier la déclaration d'utilité publique.

Selon ce critère, le barreau Lyon-Montméliant est donné comme prioritaire sans toutefois que soient également données les rentabilités financières des autres barreaux. Le souhait de commencer par ce barreau est également lié au déficit de capacité en amont de Chambéry, cet élément n'a pas été intégré dans le calcul de la rentabilité financière (investissements éludés). Ainsi, même si nous ne rejettons pas la pertinence du choix, la comparaison des différents barreaux permettant de justifier le phasage retenu n'apparaît pas dans les dossiers réglementaires.

Enfin, les intervalles de temps entre la réalisation des différentes phases ne sont pas donnés et ne permettent donc pas de comparer les différentes solutions (tracés et phases combinés) dans un calcul économique.

d) Autres éléments de réponse identifiés

Les deux projets suisses de liaisons transalpines procèdent également par phasage, mais donnent par contre la priorité aux tunnels de base plutôt qu'aux sections amont et aval.

e) Avis de l'expert

Nous proposons une analyse globale (chapitre 4) intégrant dans des scénarios les différents tracés avec leurs phases afin de montrer les possibilités du calcul économique dans le classement des solutions.

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

Question A : « En matière d'urbanisation : incidence sur l'économie loco-régionale (bilan des emplois créés et perdus dans l'ensemble des secteurs concernés : agriculture, entreprises existantes, implantation d'entreprises nouvelles, BTP, Industrie, Transport - Recettes et charges nouvelles pour les collectivités locales).

a) *Explicitation de la question*

Ce type d'impact n'est pas pris en compte dans le calcul économique mais est néanmoins un des critères d'appréciation pour juger le projet. Les associations voudraient connaître les impacts du projet sur l'emploi, plus précisément elles aimeraient connaître les impacts négatifs et positifs sur l'emploi par secteur d'activité.

b) *Éléments de réponse dans les dossiers réglementaires*

Trois types d'impact doivent être évalués :

- **L'impact en matière d'urbanisation**

L'impact sur les habitations existantes, les sites, le développement des villages traversés, est traité aux questions C et D. L'impact du choix des gares sur l'aménagement urbain est traité au point F.

- **L'impact économique pendant le chantier**

Aucune information n'est donnée dans les dossiers de référence.

- **L'impact économique durable après mise en service des nouvelles liaisons**

Sur ce point l'analyse faite par le cabinet SEEE-INGEROP conclut à une augmentation significative de l'emploi de l'ordre de 4 à 5 % pour l'ensemble de l'industrie et du tourisme de la région Rhône-Alpes sous l'effet du projet dans son ensemble. Cet effet serait divisé par 2,5, donc ramené à 2 % avec la seule réalisation de la liaison Satolas-Montmélian.

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

- **Impact économique pendant le chantier**

L'évaluation des effets directs de la construction de la nouvelle ligne aurait pu être faite. Même si on ne peut justifier une infrastructure par les opportunités d'emplois temporaires qu'elle génère, celles-ci ne sont pas indifférentes pour les départements traversés. La Savoie a connu

successivement le grand chantier des Jeux Olympiques et celui de l'autoroute de Maurienne, une continuité dans les travaux peut assurer une permanence de l'activité de génie civil.

• Impact économique durable

Evaluer l'impact d'un projet d'infrastructures en terme d'emplois durables sur la région desservie est un exercice très difficile. Le bureau d'études SEEE lui-même reconnaît que des modèles économiques permettent l'évaluation des flux de transports induits par la croissance économique mais jamais l'évaluation inverse, c'est à dire la croissance due à l'offre de transport. Cependant le cabinet s'y est risqué, calculant pour chaque activité de la nomenclature un différentiel d'emploi.

Celui-ci est calculé de la manière suivante : chaque secteur économique est affecté d'un différentiel de taux de croissance annuel égal à la différence des taux nationaux en hypothèse haute (3,2 %) et hypothèse tendancielle (2,5 %) donnés par le BIPE pour les prochaines années.

$$\Delta \text{ croissance} = \text{croissance haute} - \text{croissance tendancielle}$$

Ce taux serait considéré comme le supplément maximum de croissance apporté par le projet. Il serait ensuite pondéré par deux facteurs : un facteur de sensibilité au transport (part du coût du transport dans le coût de revient du produit) et un facteur d'accessibilité en fonction de la zone où cette activité est implantée.

Cette analyse nous semble sans fondement économique. Une région ne peut à elle seule prendre un scénario de croissance avec un taux de 30 % plus élevé que la moyenne nationale pendant dix ans du seul fait qu'elle améliore ses liaisons avec ses voisins. Si l'on peut estimer que l'économie européenne bénéficie de l'amélioration globale des conditions d'échange (transport, suppression des barrières douanières, télécommunications...) dans le cadre de l'Union Européenne, cette relation d'entraînement ne peut être transposée au niveau régional.

D'autre part d'autres régions devraient bénéficier tout autant de la réduction des temps de transport : la région parisienne ou le Nord de l'Italie.

Une infrastructure nouvelle de transport se fait au bénéfice des deux pôles qui sont reliés et dans des proportions qui avantagent celui qui est prêt à en tirer parti. Dans la même étude SEEE⁶⁰ il est indiqué que « les PME italiennes ont le plus tiré parti de l'ouverture des frontières commerciales, car elles se projettent plus facilement dans un environnement international et en particulier français ».

⁶⁰ Page 106 du rapport final, septembre 1996

En septembre 1992 le collège d'experts constitué à la demande du Ministre de l'Équipement pour le TGV Méditerranée avait porté un jugement assez critique sur la manière dont les cabinets d'études financés par la SNCF évaluaient les effets sur l'emploi régional : « la relation de concordance entre les variations du nombre d'emplois et la mise en service d'une grande infrastructure est sujette à caution ». Les experts proposaient que soient réalisés les bilans prévus par la loi LOTI au plus tard cinq ans après la mise en service, afin de pouvoir tirer les leçons des précédentes réalisations. La SNCF ne semble pas avoir tiré les conséquences de cette expertise.

d) Autres éléments de réponse reçus

En 1994 le LET a réalisé une enquête auprès des entreprises rhônalpines et des entreprises italiennes (Piémont et Lombardie) : « les entrepreneurs italiens attachent une beaucoup plus grande importance à l'amélioration de la liaison transalpine que leurs homologues français ». En Rhône-Alpes seuls ceux de l'Isère accordent à cette liaison une importance identique à celle accordée par les italiens, alors que ceux de Savoie et Haute-Savoie estiment à une large majorité que la liaison sera sans influence sur leurs activités.

Le LET estime également que la mise en service du TGV transalpin accentuera la concurrence entre les deux côtés des Alpes. Parachimie, matières plastiques, services aux entreprises seront sans doute en position avantageuse alors que le travail des métaux, l'équipement industriel, le textile, les matériaux de construction auront plus de mal, la fabrication de matériel électrique et électronique luttant à armes égales.

La croissance supplémentaire, de 4 % pour le secteur métal-mécanique et de 8 % pour le matériel électrique, prêtée à l'effet TGV transalpin par l'étude SEEE, paraît donc tout à fait optimiste.

D'autres économistes ont tenté d'analyser les effets des infrastructures de transport sur le développement régional. L'une des approches les plus pertinentes est celle de l'équipe de recherche INRETS-TRACES⁶¹ : « L'infrastructure n'est plus une cause du développement mais une ressource. En tant que telle, l'acteur économique la mobilisera selon ses besoins ». Les entreprises utiliseront les nouveaux modes de transport en fonction des propres modes de coordination interne et externe de leur production. Nous pensons effectivement que des entreprises comme SGS Thomson ou Wheelabrator, implantées de part et d'autre de la chaîne des Alpes, sauront utiliser le nouveau moyen de transport. De même les PME d'Emilie Romagne qui ont su tisser en dehors de leur territoire des réseaux commerciaux très actifs.

⁶¹ A.Burmeister et K.Colletis-Wahl « Infrastructures de transport et développement : de l'effet vers l'interaction ? in Transports 377, juin 1996.

La même équipe de chercheurs a étudié les effets du TGV Nord sur les fonctions tertiaires supérieures à Lille et Valenciennes. Pour 68 % d'entre elles il n'y a pas eu de modification de la fréquence d'utilisation et pour 90 % il n'y a pas eu de modification de leur stratégie (recherche d'activités sur Paris, nouveaux contrats, délocalisations...) ⁶².

e) Avis d'expert

Les économistes sont de plus en plus prudents sur les effets immédiats des infrastructures de transport sur le développement régional. En effet il y a bien une modification des systèmes productifs et une concurrence entre territoires sous l'effet de la globalisation. Celle-ci ne peut se réduire à la seule « contraction de l'espace et du temps ». La globalisation est liée également aux formes nouvelles d'organisation des entreprises en particulier dans leur rapport avec les différents territoires où elles sont implantées. Cette globalisation sera certainement accélérée par la diminution des coûts de transport. Il en résultera une plus grande concurrence entre les entreprises et entre les espaces. Si au niveau macro-économique, en particulier au niveau européen, on peut en attendre des effets bénéfiques pour l'économie, il est impossible d'en mesurer mécaniquement l'effet sur une économie régionale. L'influence des transports dans l'évolution des systèmes productifs s'est également réduite au profit d'autres flux : flux immatériels de l'information, flux de diffusion des innovations.

En conclusion la nouvelle infrastructure est une opportunité pour les entreprises de part et d'autres des Alpes. Il est difficile aujourd'hui d'évaluer comment elles utiliseront celle-ci et la véritable croissance qui en résultera pour chaque région.

⁶² A. Burmeister et K. Colletis-Wahl, « TGV et fonctions tertiaires : grande vitesse et entreprises de services à Lille et Valenciennes » in T.U. 93, décembre 1996.

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

Question B. : Effet sur le tourisme vert (labels régionaux "avant-pays savoyard, Aiguebelette, Combe de Savoie, lacs Dauphiné/Savoie).

a) Explication de la question

Quand les zones traversées ont résolument opté pour un développement d'un tourisme vert basé sur la qualité de vie et la valorisation du patrimoine naturel, culturel et paysager, la construction d'une voie nouvelle peut-elle avoir des impacts, et lesquels, sur cet aspect du développement économique ? Ceci est le cas pour l'avant-pays savoyard où se sont développés de nombreux gîtes ruraux.

* Rappel sur le tourisme de la Région Rhône-Alpes : il s'agit d'une activité essentielle ayant remarquablement bien résisté à la crise économique et qui connaît un taux de croissance important. Les secteurs concernés par le tracé présentent de nombreuses potentialités touristiques, liées à la qualité de leur environnement et de leur patrimoine, mais il s'agit principalement de "tourisme vert". Il s'agit d'un tourisme diffus, en milieu rural, dans des secteurs qui ont été relativement préservés des grands aménagements (avant pays savoyard), ou au contraire qui ont déjà payé un lourd tribut en termes d'aménagements lourds (Combe de Savoie). C'est ce tourisme vert qui préoccupe les associations, notamment en Savoie et Nord-Isère.

L'exemple de l'autoroute de Maurienne illustre une fois de plus comment une autoroute peut fonctionner comme une "pompe" pour vider une vallée déjà fragilisée au profit d'une concentration urbaine. Ce ne serait pas le cas pour une L.G.V. ne desservant que des grandes villes, si ce n'est indirectement : si ces grandes villes sont de plus attractives et qu'entre elles la campagne ne fait que subir les impacts des infrastructures, cela peut accentuer la concentration urbaine et fragiliser le tissu rural, puis par voie de conséquence le tourisme vert qui contribue au développement local, et réciproquement (un tissu rural cohérent et une vitalité socio-économique sont mutuellement dépendants l'un de l'autre), et contribuer ainsi, plus indirectement qu'une autoroute, au même processus de dévitalisation de petites zones rurales.

L'exemple de la vallée de Chamonix, même s'il n'est pas transposable dans un contexte de tourisme vert plus diffus, illustre un autre aspect de la question : il montre caricaturalement à quel point une infrastructure de transport (en l'occurrence autoroutière) peut nuire à une région touristique traversée. Une ligne L.G.V. serait bien moins nuisible qu'une autoroute, mais un patrimoine et un tissu rural diffus peuvent aussi être encore plus vulnérables qu'un grand site qui restera attractif malgré les nuisances.

En outre, cet exemple nous amène à rappeler que si l'on adoptait la solution d'autoroute ferroviaire pour le fret, avec plate-forme en Combe de Savoie (Pontcharra, Montmélian ou Chambéry), on renforcerait l'option "tout camion" et les nuisances du trafic marchandises par route dans tous les pays traversés jusqu'à la Combe de Savoie.

b) *Eléments de réponse dans les dossiers réglementaires*

Cette question n'est pas traitée en tant que telle dans l'ensemble des études consultées. En effet, les études d'aménagement et de développement portent essentiellement sur les effets potentiels du projet sur le tourisme d'hiver ou le tourisme estival de montagne, mais n'abordent pas l'offre touristique liée aux autres potentialités de la région : lacs, espaces ruraux, patrimoine bâti, patrimoine culturel.

Cette question renvoie donc en partie aux questions sur l'impact du projet sur l'environnement naturel, le paysage et le patrimoine bâti, le bruit et l'ensemble des nuisances. C'est seulement indirectement que l'on peut tenter de commencer à évaluer l'impact du projet sur ces "sites" ou territoires, et donc les éventuels effets négatifs.

L'ensemble des études évalue assez précisément l'impact sur les différents compartiments de l'environnement (milieux naturels, paysage, eau, bruit, ...) de chacun des scénarios du projet. Via les études d'APS, même si la question n'est pas traitée en tant que telle, on peut donc déjà préciser les impacts forts dans ces zones sensibles :

*** Avant- pays savoyard :**

Les enjeux sont plus diffus, hormis l'inévitable traversée du Guiers. La préservation des caractéristiques hydrauliques et des qualités biologiques et paysagères de cette rivière et de sa vallée s'impose.

*** Aiguebelette :**

La création d'une ligne nouvelle est forcément préjudiciable au site et au développement qui lui est lié. L'impact du creusement des tunnels sous Dullin et L'Épine sera inévitablement fort durant toute la phase de chantier (engins, bruit, poussière, zones de dépôts, ...).

Ensuite, l'insertion paysagère de la ligne dépendra en partie de la qualité des ouvrages d'art mais l'impact ne pourra être neutre dans un tel paysage de "campagne" vallonnée et bocagère. Cet impact serait d'autant moindre que la longueur du tracé en tunnel serait importante, notamment dans ce paysage vallonné et bocager de grande qualité.

*** Combe de Savoie :**

Le secteur d'Apremont est caractérisé par une large occupation des sols par le vignoble AOC, un paysage de grande valeur et une zone humide très dégradée. Par contre, dans le secteur de Chapareillan, si le paysage, dominé par les grandes cultures est de faible qualité, le milieu naturel est très intéressant au niveau de Saint-Martin et de la zone humide des Corniols.

Ainsi, la variante "Apremont" serait plus préjudiciable au développement touristique local (vignoble et patrimoine culturel du secteur d'Apremont et de Myans) que la variante "Chapareillan". Par contre, cette dernière nous semble moins pénalisante du point de vue de l'agriculture et de l'environnement naturel à la seule condition que le secteur de Saint-Martin et la zone humide des Corniols soient préservés.

*** Lacs Dauphiné Savoie :**

A proximité immédiate des tracés, on recense : le lac d'Aiguebelette (voir ci-dessus), le lac Saint-André (petit plan d'eau entre les variantes Apremont et Chapareillan), le lac du Bourget (concerné par le tracé de la nouvelle ligne fret ("Bauges")). Les lacs sont le cadre d'activités de loisirs et l'objet de séjours estivaux étroitement liés à la qualité environnementale de ces sites. Ces lacs seraient bien sûr épargnés, mais les impacts d'une L.G.V. à proximité des sites, sur l'environnement proche et le paysage ne sont pas étudiés en termes d'image et d'attractivité de ces sites.

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

Nous avons vu que, cette question relative aux impacts du projet sur le tourisme vert n'étant pas traitée en tant que telle dans l'ensemble des études consultées, c'est seulement indirectement que l'on peut tenter de commencer à évaluer l'impact du projet sur ces "sites" ou territoires, et donc les éventuels effets négatifs.

Il est évident que, quel que soit le scénario, une nouvelle voie aura un impact négatif fort sur l'environnement immédiat de son tracé, tant en termes d'environnement naturel et paysager qu'en termes de nuisances sonores.

Cet impact peut être fortement réduit moyennant certaines mesures compensatoires, et n'est généralement plus perceptible à une distance de l'ordre de 1 à 5 kilomètres. Il n'en résulte pas moins une coupure importante qui peut déstructurer un petit pays rural qui fonctionne comme un système, avec ses propres flux internes de personnes, biens et services, comme elle déstructure des écosystèmes. Si l'on rétablit généralement des circulations nécessaires pour les exploitants agricoles, on le fait moins bien pour les services à domicile ("le facteur", le médecin de village, le boulanger ou le boucher, l'entraide non marchande, ...), les randonneurs (à pied, à vélo ou à cheval), et toutes ces petites choses qui assurent la cohérence du tissu rural. Cela est

vrai pour toutes les zones rurales encore dynamiques et qui souhaitent se développer.

D.DRON (1995) insiste aussi sur ce point : "En zones extra-urbaines, infrastructures et remembrements associés coupent des chemins et peuvent détruire des habitudes de relations sociales, ainsi qu'un potentiel d'intérêt touristique. Leur localisation de plus en plus fréquente en espaces sensibles () les amène à sectionner des sentiers récréatifs, voire de grande randonnée, qui constituent des modes doux d'appropriation et de connaissance du territoire..." (page 127).

A fortiori, quand leur patrimoine et leur qualité d'accueil confèrent à ces "pays" une vocation touristique, on peut légitimement s'interroger sur l'ensemble des impacts indirects engendrés ; les impacts négatifs peuvent y être d'autant plus mal perçus que les collectivités locales et territoriales y investissent pour ce développement du tourisme vert. De ce point de vue, nous voudrions préciser quelques points, notamment au niveau des principales zones sensibles identifiées :

*** Avant- pays savoyard :**

L'essentiel des enjeux est lié à la traversée de la vallée du Guiers et aux paysages (alternance prés-bois, vergers, qualité du bâti rural, ...). Une simple visite sur le terrain, au sud du lac d'Aiguebelette par exemple, plonge n'importe quelle personne sensible dans un abîme d'interrogations sur la façon d'y faire passer une L.G.V. sans "tout casser". Des études devraient être engagées, pour évaluer la compatibilité d'un tel projet avec les projets locaux de développement, et ce d'autant plus que l'on serait encore confronté à des impacts non monétarisables et non compensables par indemnisation.

*** Aiguebelette :**

Le secteur entre le Gué-des-Planches et la vallée de l'Hyère présente un paysage très vallonné, avec une grande diversité de milieux agricoles et forestiers en patchwork, un parcellaire qui a échappé aux remembrements destructeurs et, de surcroît, une architecture rurale traditionnelle de qualité et bien préservée. Ce paysage agreste, comme celui de l'ensemble de l'avant-pays savoyard, est particulièrement sensible.

Par conséquent, le tracé enterré ④ serait de loin le moins préjudiciable du point de vue de l'environnement et du cadre de vie. Mais ce scénario "tout tunnel" pose à la fois un problème de coût et la question de l'utilisation des déblais. Leur nécessaire recyclage en remblais créerait forcément de nouveaux impacts négatifs, peut-être reportés ailleurs ; comme ce serait le cas dans la "variante Chapareillan" en Combe de Savoie.

*** Combe de Savoie :**

Nous avons signalé que, même si l'idée de regroupement des infrastructures dans un "couloir

de nuisances" plaide pour la variante Apremont, la variante "**Chapareillan**" nous semblait moins pénalisante du point de vue de l'agriculture, du paysage et de l'environnement naturel, mais à une condition au moins : que le secteur de Saint-Martin et la zone humide des Corniols soient préservés, y compris sur le plan fonctionnel, et donc franchis en viaduc et non en remblais. Or cela n'est pas prévu.

La même condition s'impose au niveau de la plaine de l'Isère, qui abrite le dernier grand complexe des forêts alluviales du Grésivaudan, ainsi que pour la plaine agricole en rive gauche de l'Isère. mais là la SNCF l'a prévu.

Cet ouvrage d'art supplémentaire en rive droite impliquerait un surcoût de l'ordre de 300 millions de francs, ce qui reste compatible avec l'idée que la variante Chapareillan peut être la bonne à long terme, dans un scénario incluant tunnel mixte ou double tunnel sous Chartreuse et tunnel sous Belledonne.

* Lacs Dauphiné Savoie :

Les impacts directs sur les sites en bordure immédiate du projet sont pris en considération. Par contre, il ne semble pas qu'il ait été tenu compte du fait que les activités liées à ces lacs sont localisées bien au-delà de leurs abords immédiats, et qu'une infrastructure lourde telle que la L.G.V. risque de perturber l'équilibre d'un système plus global (environnement du lac d'Aiguebelette ou environnement de l'ensemble Abymes, Myans, lac Saint André).

A l'inverse, la diminution du trafic sur la ligne Culoz-Aix les Bains pourrait atténuer les nuisances actuelles en bordure du lac du Bourget. Mais ceci n'a pas fait l'objet d'une étude particulière.

De même, on pourrait aussi chercher à évaluer les éventuelles retombées positives de la voie nouvelle : la diminution des temps de parcours "Paris Chambéry" représente-t-elle une chance pour le tourisme vert, au moins dans les territoires proches de la Combe de Savoie et du pays des lacs Dauphiné/ Savoie ? Cette question renvoie à la demande potentielle de transport et aux effets attendus sur l'économie locale. Il conviendra donc de s'assurer que ces questions sont traitées par ailleurs.

Par ailleurs, il faut noter que les échangeurs autoroutiers au Nord de Chambéry renforcent la croissance urbaine de la ville vers le Nord avec une urbanisation continue entre Chambéry et Aix d'une part, et Chambéry et le Bourget du lac d'autre part. Cette croissance, en contradiction avec le SDAU, est regrettable du point de vue de la non préservation de la coupure verte. Néanmoins, l'autoroute existant, il serait souhaitable de regrouper la nouvelle voie dans le même couloir. Soulignons que du point de vue de l'impact sur cette coupure verte, la L.G.V. serait moins préjudiciable que l'urbanisation diffuse actuellement constatée.

Question 3 C : Effets sur l'environnement (bruit, impact sur le paysage, destruction faune-flore, hydrologie, division des communes et terrains, seuil de saturation par rapport aux infrastructures existantes lignes T.H.T., carrières, déblais, remblais)

Question 3D : "Sur la santé physique et mentale (bruit, vibrations, vibrations des sols, ondes électromagnétiques)"

a) Explicitation de la question

Il s'agit de toutes les questions relatives à l'impact du projet de ligne nouvelle sur l'environnement, au sens large du terme.

Les associations ont précisé les points suivants :

* Beaucoup d'habitants de la région Rhône-Alpes ont choisi de vivre en milieu rural pour la qualité de vie. Les infrastructures prennent une place de plus en plus importante (autoroute, voies ferrées, lignes haute tension...). Est-il nécessaire de poursuivre, au risque de détruire un certain équilibre ? Dans certaines zones "le seuil de tolérance à l'utilité publique" est largement dépassé : villages coupés en deux, effets cumulés de l'autoroute et du T.G.V.

* Les bruits et les vibrations inquiètent les riverains : des mesures faites à Tours sur le T.G.V. Atlantique par les associations montrent que les seuils tolérables sont dépassés. Le bruit est une nuisance très forte aux abords des lignes grande vitesse. Beaucoup de maisons sont construites en "pisé" dans le Dauphiné et les associations craignent les effets négatifs des vibrations.

* Les associations s'inquiètent également des conséquences d'un tel projet sur la stabilité des terrains traversés, notamment dans le secteur de la Chapelle-de-la-Tour sillonné par d'anciennes galeries de mines de lignite abandonnées.

* L'impact des ondes électromagnétiques se ferait sentir à l'intérieur des rames T.G.V.

Elles se font l'écho de la contestation des habitants de la vallée de la Suse contre la ligne, côté italien.

LE BRUIT

a) *Explicitation de la question*

Les bruits et les vibrations inquiètent les riverains. Ils contestent d'abord la norme acoustique et pensent qu'elle a été élaborée par la S.N.C.F. en sa faveur. Ils demandent que les limites acoustiques soient appliquées aux valeurs instantanées au moment du passage d'un convoi. Des mesures faites à Tours montrent que ces valeurs sont élevées.

Ils sont inquiets du projet du constructeur français d'augmenter encore la vitesse alors que les recherches pour réduire le bruit émanent principalement du constructeur allemand. Ils pensent que le bruit va empirer dans le temps avec l'usure des voies. Ils pensent que le calme est une des valeurs qui incitent à habiter dans les sites de montagne et craignent les échos de vallée et les effets des conditions climatiques particulières. Ils sont inquiets des conditions sonores en soirée.

b) *Éléments de réponse présents dans le dossier réglementaire*

Le dossier présente le niveau ($L_{Aeq,T}$), utilisé comme indicateur de seuil réglementaire et qui est contesté par les riverains, comme « le meilleur indicateur de gêne global » issu des études menées à ce jour en France et à l'étranger. Cela est vrai.

L'état initial acoustique est décrit de manière sommaire, il ne peut pas être comparé à l'état futur.

L'état futur est présenté pour l'incidence de la voie nouvelle seule, sans protection acoustique, ce qui est conforme à la réglementation.

Des plans délimitent clairement les zones où le niveau L_{Aeq} de jour sera supérieur à 62 dB(A) et celles où il sera compris entre 55 et 62 dB(A). Pour chaque zone le nombre de maisons exposées à plus de 62 dB(A) est précisé et les intentions de protections acoustiques sont énoncées au niveau des solutions qui seront mises en œuvre. Des croquis donnent les principes d'intégration paysagère des protections acoustiques.

L'objectif de protection acoustique reste l'application stricte de la réglementation et des directives ministérielles.

Les niveaux nocturnes ne sont pas précisés mais on montre qu'ils restent inférieurs de plus de 5 dB aux niveaux diurnes.

Le nombre de maisons exposées au bruit est le critère de sélection du meilleur tracé.

Pour le site de Pontcharra on a tenté d'introduire d'autres critères de sensibilité (sans explication clairement lisible).