

VILLE DE CHAMBERY

URBANISME REGLEMENTAIRE

Plan **L**ocal **d'U**rbanisme

DOCUMENT DE CONTRIBUTION A LA REFLEXION

PREALABLE AU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE

DEVELOPPEMENT DURABLE

PLU Approuvé : D.C.M. 19 JUILLET 2004
Modification n° 1 : D.C.M. du 23.01.2006
Modification n° 2 : D.C.M. du 23.07.2007
Révision simplifiée n°1 : D.C.M. 23.07.2007
Révision simplifiée n°2 : D.C.M. 10.05.2010

PLU.1.1.3

CHAMBERY

ETAT DES LIEUX et PERSPECTIVES

avant élaboration d'un

PLAN LOCAL D'URBANISME

et révision du

PLAN DE SAUVEGARDE

et de MISE EN VALEUR

En adoptant la loi « solidarité et renouvellement urbains », promulguée le 13 décembre 2000, la représentation nationale exprimait sa volonté de voir les collectivités territoriales passer d'un « urbanisme de gestion des sols » à un « urbanisme de projet ». Bien évidemment l'affectation des sols demeure une donnée forte des nouveaux documents d'urbanisme mais celle-ci ne prend tout son sens qu'éclairée préalablement par une vision de l'avenir de la ville dans son aire urbaine et de ses quartiers dans son agglomération. Pour tous ceux qui ont en mémoire l'élaboration de « plans d'occupation des sols » (et qui se souviennent de la place majeure prise par le débat sur les perspectives de valorisation foncière apportées à telle ou telle parcelle ou propriété par son « classement » envisagé...) il y a l'espoir que la réapparition –et la réhabilitation- du mot « urbanisme » dans le « Plan Local d'Urbanisme » aidera à ouvrir un débat local plus riche de réflexion, d'échanges... voire de confrontations et –en un mot- de citoyenneté !

En effet, un **«urbanisme de projet» est un exercice exigeant car celui-ci doit mettre en perspective la somme des ambitions que l'on peut nourrir pour un territoire... en plaçant l'idée que l'on se fait des besoins des hommes au cœur de la démarche.** Un « urbanisme de projet » invite donc à une construction articulant atouts, enjeux **et convictions.**

A CHAMBERY –et pour ses élus d'aujourd'hui qui, dans la diversité de leurs sensibilités et personnalités, ont opté ensemble pour un progressisme humaniste comme orientation de l'action municipale- cela veut dire :

- ambition de construire pour tous une qualité de vie durable dans un environnement exceptionnel préservé ;
- ambition de développement économique diversifié pour accroître l'emploi et offrir des débouchés à ceux qui sont en recherche de travail ;
- ambition de conduire une politique des quartiers et des pratiques de proximité avec un objectif fort de traitement égal de tous les Chambériens quel que soit leur quartier;
- ambition de préparer l'accueil des jeunes générations en donnant à la « mixité sociale » ses valeurs d'équilibre urbain, de fraternité, d'enrichissement mutuel et de refus des exclusions discriminatoires ;
- ambition de dynamisme –social, éducatif, sanitaire, sportif, culturel- assurant les conditions d'un essor équilibré de chacun de ces secteurs en offrant à tous des services répondant à leurs besoins quels que soient leurs moyens ;
- ambition de valorisation attractive d'un patrimoine ancien et d'un patrimoine contemporain qui –additionnés- donnent son identité à notre cité tout en lui ouvrant des chances d'accueillir touristes et congressistes ;
- ambition de voir notre ville développer son attractivité par des équipements publics rayonnants et une offre commerciale la plus étendue, pour mieux tenir son rôle historique et son rang de « capitale savoyarde » au cœur d'une agglomération solidaire ;
- ambition, légitime pour cette « porte de l'ITALIE », de maîtriser son rôle traditionnel de passage alpin majeur et d'affirmer sa place dans son aire urbaine, dans sa région et en EUROPE... **toutes ambitions qui intéressent autant l'agglomération toute entière** –et pour beaucoup toute la SAVOIE- que la seule Ville de CHAMBERY !

Au moment où CHAMBERY a ouvert la procédure du PLU et s'apprête à réviser son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur ces ambitions doivent trouver leur traduction dans les travaux qui s'engagent et auxquels ce texte ne se veut être qu'une simple contribution.

La loi, qui définit dans son titre I (joint en annexe) les obligations du Code de l'Urbanisme, précise ce que doit être désormais le processus de préparation, d'élaboration, de concertation et d'adoption d'un « Plan Local d'Urbanisme ». Le présent document n'a pas la prétention de se substituer au « Diagnostic » ou au « Plan d'Aménagement et de Développement Durable » qui doivent s'inscrire dans ce processus et encore moins d'écrire exhaustivement le contenu du PLU. Plus modestement, il se veut un éclairage et une contribution à même de produire, après un débat approfondi, un simple cadrage des travaux à venir qui devront beaucoup –une fois les orientations arrêtées– à la compétence de nos services, aux avis des instances et autorités habilitées à s'exprimer et –bien sûr– à l'apport de ceux de nos concitoyens qui voudront bien participer à un exercice qui invite chacun à s'affranchir des pesanteurs des intérêts particuliers ou catégoriels et à intégrer les exigences de l'intérêt général et de l'avenir. En sachant que l'urbanisme c'est tout à la fois des choix stratégiques qui peuvent donner une force nouvelle à une ville pour son développement et son rayonnement, et des options à d'autres échelles qui façonnent le tissu urbain et lui donnent ou non une esthétique et une fonctionnalité créatrices de cette urbanité qui fait la qualité urbaine et la qualité de vie dans la ville.

Se sentir fier de sa ville et bien dans son quartier relève évidemment, pour une part, des équipements et des services qu'on y trouve, de leur qualité, de leur accessibilité et de leur diversité.

Mais un habitat qui n'exclut personne, un espace public partagé par tous, une mobilité facilitée mais maîtrisée, l'existence de « centres » qui donnent une lisibilité et surtout un sens aussi bien à l'organisation du quartier qu'à celle de la ville... exigent un « projet urbain » se traduisant par des choix d'urbanisme qui doivent permettre de mettre en œuvre ces objectifs.

L'urbanisme se trouve donc être une composante de toutes les politiques locales car il leur donne leur dimension spatiale organisée et réfléchie. L'urbanisme ne peut donc pas être qu'une affaire de « coefficient d'occupation des sols » ou de rationalité : il lui faut

- associer vision de l'avenir et références au passé, pour être continuité et épanouissement de potentialités plutôt que rupture ou déchirure ;
- fixer un cap clair pour éviter le coup par coup et ses erreurs, comme la demi-mesure ou la démesure ;
- faire place à beaucoup de sensibilité dans sa déclinaison au quotidien pour qu'aspirations humaines riment avec qualité urbaine !

ETAT DES LIEUX

CHAMBERY est une bonne illustration de ce qu'une ville invite toujours à l'humilité... Comment ne pas mesurer qu'elle est la somme d'initiatives individuelles et de volontés collectives de générations et de générations qui l'ont façonnée, dans des contextes successifs qui ont connu des moyens techniques, juridiques et financiers très différents au fil des siècles ?

Et cependant cette humilité devant l'Histoire –si elle doit s'accompagner d'une juste reconnaissance de ce qui revient aux acteurs d'hier- ne peut en rien faire obstacle à la détermination indispensable à la construction de l'avenir par les acteurs d'aujourd'hui. D'autant plus que les données se renouvellent constamment et que, même avec une volonté d'assurer une certaine permanence, **une ville est toujours une œuvre en création continue**. A cette réalité se trouve fort adapté le propos de Saint-Exupéry qui a écrit : « le présent vous est fourni comme matériaux en vrac aux pieds du bâtisseur et c'est à vous d'en forger l'avenir ».

Parmi ces matériaux il y a bien sûr les multiples et riches témoignages du passé pluri-séculaire de CHAMBERY –CAPITALE des ETATS de SAVOIE-, qu'ils s'imposent par leur importance ou par les fonctions dont ils permettent encore actuellement l'exercice ou qu'ils se découvrent comme autant de bijoux sous la conduite érudite et passionnée de nos guides-conférenciers agréés. Il y a aussi les stigmates du drame du bombardement du 26 mai 1944 qu'un Maire visionnaire avait pressenti en dotant la ville d'abris mais qui a malgré tout fait près de 200 victimes et douloureusement détruit des rues typiques et pleines de charme ou des bâtiments qui étaient autant de repères identitaires pour la vie locale. Il y a également ce « quartier de la reconstruction » qui a surgi alors au milieu de baraquements provisoires, remplacé les ruines et illustré toute l'énergie de ses bâtisseurs. Il y a encore ces quartiers nouveaux du BIOLLAY et de CHAMBERY LE HAUT, qui ont vu le jour respectivement dans les années 50 puis 60/70 mais aussi des démolitions délibérées –de tel faubourg ou de tel bâtiment- dont personne depuis longtemps ne prendrait plus la responsabilité mais qui laissent encore tant de nostalgie. Il y a enfin ces décisions déterminantes qui ont ouvert des perspectives nouvelles : on peut penser à l'agrandissement du territoire communal par la fusion avec CHAMBERY LE VIEUX et BISSY,

Voici un peu plus de 40 ans, ce qui allait permettre les aménagements successifs des zones d'activités de BISSY puis des Landiers ; on peut penser à la piétonisation de la place Saint Léger requalifiée en 1975, amorce d'une action qualitative qui s'est intensifiée depuis ; on peut penser à l'engagement dès la fin des années 70 d'une politique de modération de la vitesse et de partage de l'espace public entre les divers modes de déplacement, politique à laquelle on doit une exceptionnelle réduction par cinq du nombre des accidents de circulation ; on peut penser à l'audacieuse décision de réaliser une « Maison de la Culture », prise en 1981, controversée mais finalement sagement confirmée pour l'essentiel, avec Mario BOTTA comme concepteur...

Ce n'est pas vouloir être ingrat à l'endroit de nos prédécesseurs et de leurs équipes que ne pas citer bien d'autres initiatives qu'ils ont prises en leur temps mais l'exercice de cadrage d'une étude de « plan local d'urbanisme » doit, bien naturellement, prendre appui sur les dynamiques les plus récentes. Or celles-ci ont eu pour elles la durée puisque les Chambériennes et les Chambériens ont fait le choix de la continuité aux trois derniers rendez-vous électoraux municipaux de 1989, 1995 et 2001. C'est dire que même si les ambitions proposées ont dû tenir compte des opérations engagées, des situations d'urgence et des moyens disponibles, elles sont mises en œuvre depuis un temps suffisant pour donner une lisibilité au **nouvel élan** qu'elles ont **apporté à CHAMBERY**.

Au titre des opérations engagées la plus lourde était –en 1989- bien évidemment CURIAL, à l'ordre du jour depuis le début des années 70 mais qui se trouvait, quinze ans plus tard, avec beaucoup de palissades protégeant là un chantier interrompu, ailleurs des terrains vendus au Groupe BREGUET Immobilier de VERSAILLES, mais à l'affectation incertaine et sans calendrier opérationnel... Emergeant de cet ensemble largement immobile un hôtel-restaurant faisait ses débuts difficiles et des inscriptions à la peinture sur les arcades du Carré témoignaient du désespoir de quelques-uns des premiers commerçants implantés. Dès avril 89, la demande à la Ville d'un versement de 20 millions de F par le Directeur de la SAS, Société départementale d'Équipement chargée de cette « zone d'aménagement concerté », préoccupé par le déficit qui se creusait... allait faire de CURIAL non plus une simple « opération engagée » mais une « situation d'urgence » à traiter comme telle !

Dans ce contexte il fallut reprendre ce dossier avec détermination et le repenser en fonction des ambitions pour CHAMBERY portées par la nouvelle équipe municipale... en tentant –loin de tout esprit polémique- de **faire d'une difficulté une chance pour notre ville.**

C'est ainsi qu'apparut la nécessité de bâtir très vite un nouveau programme qu'il revenait à la ville de piloter, ce qui a justifié le rachat des terrains vendus à la Société BREGUET. Après quoi, la maîtrise du foncier étant à nouveau publique, il devenait possible -tout en faisant place à un programme mixte de logements en accession et locatifs- de définir un projet cohérent et réalisable dans un délai resserré et crédible. L'adjonction de « moteurs » supplémentaires s'avérant indispensable au décollage de CURIAL et cohérent avec l'objectif municipal de renforcer l'attractivité du Centre ville, on puisa dans les besoins identifiés comme pressants et ainsi furent sélectionnés comme équipements à réaliser une **bibliothèque**, cette dernière ayant été envisagée par nos prédécesseurs sur le site du bâtiment accueillant désormais la **Maison des Associations**, et un **Centre de Congrès**. Ainsi se trouvait scellé le sort du Manège dont la démolition –prévue (mais qui s'en souvient ?) comme celle de la Gendarmerie Impériale dans le projet lauréat du Concours de CURIAL de 1975- n'était fort heureusement pas intervenue...

Par ailleurs le développement universitaire nécessitait de faire une place à des résidences pour étudiants. La jeunesse, la culture et les congrès devenaient ainsi les axes forts de cette extension du Centre Ville et cela en parfaite harmonie avec le premier investissement majeur du site : l'Espace MALRAUX. Cette nouvelle orientation, que l'avenir a –depuis- consacré comme pleinement pertinente, était cependant incompatible en 1989 avec le « Plan d'Aménagement de Zone » de CURIAL dont la densité aurait de surcroît caché la Maison de la Culture de BOTTA, masquée au sud, par le projet de construction de la DDE et, au nord, par celui d'un immeuble longeant la rue de la République jusqu'à quelques mètres seulement de la façade Est de la Gendarmerie Impériale... Cette incompatibilité exigeait donc une révision du « PAZ » que l'Architecte de renom, NOVARINA, venait d'améliorer sensiblement et cela d'autant plus que demeurait entier le problème de la « **coupure** » constituée par la rue de la République entre le Centre Ancien et CURIAL. Or une bibliothèque exigeait une orientation la plus au

nord possible (pour une meilleure conservation des ouvrages) et sa réalisation sur la façade nord de CURIAL créerait la « **couture** » recherchée avec la Ville tout en assurant au Carré un public en journée très complémentaire de celui de MALRAUX en soirée.

L'approfondissement de l'étude du projet de bibliothèque, avec l'option multimédia qui prévaut naturellement désormais dans ce type d'établissement, fut l'occasion de faire une place à un Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle : **la Galerie « EURÉKA »**, aménagée au cours des années suivantes dans les sous-sols de la Médiathèque prévus à cet effet avec les judicieux conseils de l'équipe de la Cité des Sciences de la Villette de PARIS que la Municipalité avait sollicitée.

Ainsi avons-nous eu dans le redressement et l'achèvement de CURIAL –sans jamais perdre de vue les exigences d'urbanisme et de fonctionnement urbain central- une confrontation féconde des nécessités d'une opération en difficulté et des priorités municipales avec, certes, une anticipation dans la programmation de trois nouveaux équipements de centralité mais aussi avec l'obtention –grâce à eux- d'un garrot rapidement efficace pour enrayer un processus hémorragique qui n'aurait pas manqué d'alourdir le bilan financier définitif de la ZAC concernée...

Comme « situations d'urgence » nous avons identifié les difficultés de la VRU dans sa partie nord et, bien sûr, l'état de nos deux grands quartiers d'habitat social : le BIOLLAY et CHAMBERY LE HAUT.

Pour la section nord de la VRU nous avons à mieux desservir nos zones d'activités des Landiers et de BISSY pour les rendre plus performantes et sécuriser leurs accès. Pour ce faire l'aménagement de deux échangeurs était indispensable mais représentait une dépense globale de plus de 80 MF... L'action de la Ville fut déterminante pour obtenir de l'Etat 40 MF, à partir desquels un « tour de table » associant la Région, le Département et le District Urbain (aujourd'hui Communauté d'agglomération) permit de boucler le montage financier global. Dans cet engagement de CHAMBERY c'est toute l'agglomération qui était bénéficiaire mais, en son sein, tout spécialement LA MOTTE-SERVOLEX dont le désenclavement dépendait de l'un de ces deux échangeurs...

Pour le BIOLLAY et CHAMBERY LE HAUT, il y avait comme pour l'ensemble de l'habitat social de CHAMBERY –c'est-à-dire dans ces quartiers mais également à BELLEVUE, MÉRANDE, le STADE, la CASSINE, CHANTEMERLE ou le PIOCHET- un énorme besoin de réhabilitation du patrimoine... Mais il y avait aussi, tout spécialement pour CHAMBERY LE HAUT et le BIOLLAY, une action en profondeur à entreprendre d'urgence pour que ces quartiers ne sombrent pas –malgré une qualité d'urbanisme portant l'empreinte d'hommes de l'art de talent, Laurent CHAPPIS et Jean DUBUISSON- dans la spirale de la dégradation et du déclin. Une spirale qui les menaçait comme elle menaçait la plupart des quartiers similaires en FRANCE, avec son cortège de conséquences désastreuses : mal vivre, désordres, agressivité, paupérisation, dévalorisation des propriétés bâties, des commerces...

A CHAMBERY LE HAUT, parallèlement à la réhabilitation des logements, avec l'appui d'un urbaniste et à l'issue de débats avec les habitants et leurs associations, la réflexion a vite conduit à la nécessité de donner une fonction de centralité à l'axe routier CHAMBERY/AIX LES BAINS... en le transformant progressivement en boulevard urbain et en réalisant de part et d'autre des équipements susceptibles –par leurs fonctions et leur attractivité- de fédérer les divers secteurs constituant le quartier : les COMBES, PUGNET et demain le PIOCHET-CHANTEMERLE d'une part, les CHÂTAIGNIERS, la CROIX-ROUGE et CÔTE ROUSSE d'autre part...

C'est avec cette volonté de structuration de l'espace et de lisibilité progressive d'un **« Centre de Quartier »** qu'ont été édifiés le nouveau Collège CÔTE ROUSSE, le SCARABÉE (équipement culturel, festif et associatif), le CRISTAL (qui a permis le développement d'un véritable « Hôtel de Quartier »), les nouveaux gymnases entourant l'ensemble BOUTRON et, enfin, l'équipement « Jeunes »... sans préjudice de ce qui pouvait diversifier l'offre de services publics des divers secteurs comme :

- la Maison de l'Enfance du NIVOLET
- la Crèche « La SAUVAGEONNE »
- la nouvelle bibliothèque BRASSENS
- le Chapiteau d'ARC EN CIRQUE
- le stade René TANGARI
- la COROLLE
- le terrain GUILLOUD, etc...

Soulignons que la détermination à transformer en vrai quartier de ville une zone trop largement « dortoir », s'est aussi traduite par de multiples initiatives d'implantation d'emplois, créés ou transférés :

- la Direction Départementale de l'Equipe↵
- le Service Départemental d'Architecture↓ à l'ADRET
- la Direction de l'Aménagement et de l'Environnement du Conseil Général↵
- l'Union Départementale des Associations Familiales↵
- la Protection Judiciaire de la Jeunesse↓ au FORUM
- la Maison de la Justice et du Droit↵
- Le siège de l'OPAC de CHAMBERY↵
↓ au CRISTAL
- Le siège de la SAIEM de CHAMBERY↵
- le Groupement Départemental de Gendarmerie au droit des Combes
- l'ancien Collège de CÔTE ROUSSE transformé en pépinière d'entreprises
- le soutien à l'implantation
 - d'une enseigne de discount aux Combes
 - d'une supérette Avenue d'Annecy

Au BIOLLAY le quartier souffrait d'une érosion démographique, connaissait une croissance du nombre de ses personnes âgées et comportait un secteur en forte dégradation : le Plan MILLION.

Comme toujours en pareil cas l'offre commerciale se détériorait, l'habitat et les équipements publics avaient besoin d'une sérieuse requalification.

Là encore des débats avec les habitants et l'appui d'un architecte ayant passé son enfance dans ce quartier, conduisirent à des décisions fortes comme la réhabilitation de l'ensemble des immeubles locatifs, sauf ceux du Plan MILLION pour lesquels la perspective d'une démolition-reconstruction s'imposa. Tous les équipements (écoles, gymnase, centre social, poste...) furent améliorés, une « vraie » Mairie de Quartier, une « Résidence intégrée » et une « supérette » virent le jour, tandis qu'avec la complicité des

enseignants un des bâtiments d'école –devenu disponible- accueille notamment une unité de pédopsychiatrie (WINNICOT), les services de la Commission Départementale d'Education Spécialisée... Un partenariat avec le Comité d'entreprise SNCF allait permettre d'ouvrir au quartier des installations sportives fort intéressantes et la paroisse, de son côté, parvenait à doter d'une couverture en cuivre l'intéressante église moderne que l'on doit à Pierre JOMAIN et qui se trouve ainsi achevée.

Indépendamment des situations d'urgence que représentaient l'opération CURIAL, la situation des quartiers de CHAMBERY LE HAUT et du BIOLLAY, la VRU nord... les choix d'urbanisme de la Municipalité ont pu –au fil des années- se décliner dans sa volonté de :

- renforcer l'attractivité de CHAMBERY,
- consolider les bases du développement industriel,
- soutenir l'économie touristique et l'activité commerciale,
- mettre en place une politique des quartiers pour donner tout son sens à la proximité,
- construire une politique d'équité dans la satisfaction des besoins sociaux de tous les Chambériens,
- promouvoir des actions de préservation de l'environnement et de qualité urbaine,
- développer une intercommunalité de prospective et de cohérence, de projets et de solidarité,
- maîtriser la difficulté spécifique de la traversée de la Cluse de CHAMBERY et ouvrir de nouvelles chances à notre ville.

Toute décision municipale impliquant le territoire communal doit respecter les règles qui régissent précisément son usage. Aussi, pour toutes ces initiatives et réalisations, ou presque, des choix d'urbanisme ont été à faire qui se sont inscrits dans le POS en vigueur pour certains d'entr'eux qui lui étaient compatibles, dans la révision du même POS en 1998 pour d'autres, ou encore dans des modifications de « PAZ » (Plans d'Aménagement de Zone) pour des opérations se situant dans des « ZAC » (Zones d'Aménagement Concerté) qui étaient des périmètres à règlement particulier.

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE CHAMBERY

TOUT EN DONNANT FORCE ET ÉQUILIBRE

AU TERRITOIRE DE LA VILLE

Les villes n'échappent pas à la concurrence et à la compétition qui marquent les productions comme les offres de services. Elles ont donc à se donner les moyens d'être compétitives en se montrant performantes dans tous les domaines où elles disposent de capacité d'action. Au-delà des réponses aux besoins de ses propres habitants une ville chef-lieu doit pouvoir répondre aussi à ceux d'habitants qui attendent de la plus grande ville de leur Département ce qu'ils ne peuvent trouver à proximité de leur domicile. C'est naturellement un enjeu fort pour la vie culturelle, la vie sportive, la vie universitaire mais aussi pour le développement d'actions associatives ou pour satisfaire à des nécessités plus personnelles dans les domaines de la santé, du commerce, des services administratifs.

S'agissant des « administrations » si présentes à CHAMBERY il n'aura échappé à personne combien les choix d'urbanisme de l'actuelle municipalité ont porté sur une « répartition » de ces administrations dans plusieurs quartiers, à la fois pour éviter que le centre ne donne trop de place –comme dans certaines villes- aux cités administratives et pour créer de la diversité dans les quartiers. C'est au nom de cette volonté que 700 emplois administratifs de l'Etat, du Département et de divers services publics sont désormais à CHAMBERY LE HAUT. C'est aussi pourquoi un « pôle emploi » a vu le jour à JOPPET avec les ASSEDIC, l'ANPE et la MLJ.

Mais les « administrations » de l'Etat ou du Département ne sont pas les seuls éléments qui comptent pour structurer l'espace urbain.

On a déjà cité, dans l'action municipale des douze dernières années, les « moteurs » ajoutés à CURIAL comme la Médiathèque, le Manège ou la Galerie EURÉKA mais on peut évoquer dans le domaine sportif la Palestre Jacques LAPEYRE (pour la gymnastique et l'escrime) le Chapiteau d'ARC EN CIRQUE ou les extensions de la Plaine MAGER pour les

sports de plein air, dans le domaine culturel la Cité des Arts, et, par ailleurs, la Maison des Associations, la nouvelle Maison des Syndicats ou le Centre Funéraire... tous équipements qui ne concernent pas seulement les Chambériens et même, pour plusieurs, pas exclusivement les seuls Savoyards ! Par leur importance physique comme par leur rôle ils peuvent eux aussi structurer la ville et contribuer à ses équilibres internes pour peu qu'une réflexion d'urbanisme soit un facteur déterminant dans le choix de leur implantation !

Bien évidemment l'accueil d'étudiants, de bons programmes culturels ou le développement d'une offre sanitaire, commerciale ou administrative plus large ou de services plus pointus participent à un rayonnement par lequel on mesure l'attractivité d'une ville... et aucun de ces domaines n'est à négliger !

CONSOLIDER LES BASES DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL **EN PERMETTANT LES EVOLUTIONS NÉCESSAIRES DU** **TERRITOIRE URBAIN, DE SON AFFECTATION,** **DE SES DESSERTES ET DES SERVICES QU'ON Y TROUVE**

Même si la responsabilité de l'économie appartient désormais à la Communauté d'Agglomération il n'est sûrement pas inutile de rappeler l'approche qui a été constamment celle de la Ville ... même si, en la matière, la compétence locale est essentiellement engagée dans l'environnement créé.

A ce titre les « aides directes » sont plus un accompagnement qu'un facteur décisif et heureusement !

En revanche, la palette des formations proposées –dans leur diversité comme dans leurs niveaux- intéresse les créateurs d'activités tout autant pour leurs besoins de recrutement que pour la fidélité de collaborateurs que préoccupe le cursus de formation de leurs enfants.

Il en va ainsi, également, de l'offre de logements.

De la même façon la qualité de la vie culturelle dans tous ses volets intéresse directement des cadres susceptibles de venir d'autres régions.

Bref faire une ville où il fait bon vivre est en soi un bon investissement pour l'économie !

Bien évidemment l'accessibilité est une donnée forte de la compétitivité et dans ce domaine les réalités comme les projets en perspective intéressent au plus au point les investisseurs. On l'a vu ces dernières années et ces derniers mois avec les implantations

d'ALPES DENRÉES, de la Compagnie des ALPES ou de la décision toute récente de transfert, de PARIS à CHAMBERY, du siège de PECHINEY Electro-Métallurgie...

Enfin, une perception de dynamisme local réel, par delà les slogans toujours répétés par la communication professionnelle, compte beaucoup... surtout quand le rapport fiscalité-qualité des services disponibles se trouve performant pour un coût demeurant raisonnable !

Ces quelques éléments d'environnement, pour essentiels qu'ils soient, ne peuvent dispenser d'une action continue sur les éléments qui sont la matière première des implantations d'activités : l'offre foncière dans des zones bien desservies. Cette responsabilité traditionnelle de la collectivité a conduit CHAMBERY à trois décisions nouvelles au cours des dernières années :

- création d'une ligne budgétaire, annuellement dotée, pour l'amélioration qualitative des zones existantes
- soutien au désenclavement de zones qui ne bénéficiaient pas d'un raccordement satisfaisant aux voiries principales
- institution d'une ZAD à la CASSINE et adhésion à une démarche intercommunale hors agglomération de création de nouveaux pôles économiques (SAVOIE HEXAPOLE après TECHNOLAC) pour pallier la rareté d'espace à laquelle les villes du Sillon alpin sont de plus en plus confrontées.

Sans substitution aux décideurs économiques la disponibilité de la ville a toujours été reconnue et n'a jamais été sollicitée en vain pour faciliter une implantation, une extension, un investissement (à VETROTEX, à REAL-COPPELIA, à MITHIEUX, à PLACOPLÂTRE...) ou pour accompagner une filière : par exemple avec le soutien à la création de « COMPOSITEC » en appui à la filière des matériaux composites ou avec l'aide à l'implantation d'ALPES DENRÉES venue apporter un utile complément logistique à la filière agro-alimentaire tout en convertissant une friche industrielle...

Là encore il y a souvent imbrication entre développement économique et aménagement du territoire urbain.

SOUTENIR L'ÉCONOMIE COMMERCIALE

EN DÉVELOPPANT L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

A PARTIR DU CHOIX DE LA QUALITÉ URBAINE POUR TOUS

Le grand intérêt du patrimoine chambérien (empreinte –pour sa composante ancienne- de la place tenue par notre cité dans l'Histoire des Etats de Savoie) l'exceptionnelle richesse d'un environnement naturel fait de lacs et de montagnes, la dynamique touristique qui a fait de cette activité une composante forte de l'économie savoyarde... n'autorisait pas à maintenir trop largement en jachère cette potentialité de développement endogène de notre ville, avec des moyens très faibles donnés à l'Office de Tourisme et aux Guides Conférenciers... Et cela d'autant plus qu'il n'y a aucune raison d'opposer les efforts faits pour accueillir des touristes et ceux attendus légitimement par les Chambériens eux-mêmes.

Dans notre ville, en effet, l'effort sans précédent engagé dans les quartiers a été conduit parallèlement à la création de grands équipements voulus à la fois pour répondre à de réels besoins des habitants qui en sont les premiers usagers et pour constituer –au-delà d'un enrichissement du patrimoine public et des services rendus à la population- des références d'architecture contemporaine...

Toutes les conditions sont donc ainsi remplies pour faire du touriste –comme de l'étudiant- reçu à CHAMBERY pas seulement un acteur complémentaire de la vitalité commerciale locale mais l'équivalent de l'invité qui apporte à la famille qui l'accueille cette ouverture d'esprit et de cœur qui est source de richesse et de bonheur...

Pour marquer un vrai tournant dans la gestion municipale en cette matière, la promotion de la ville, la politique des congrès, le développement du rôle que pouvait tenir CHAMBERY vis-à-vis de la montagne furent –et c'était un symbole fort- confiés au Docteur GILBERTAS, Premier Adjoint au Maire et homme de culture et d'ouverture. Mais cette mission prenait tout son sens en s'inscrivant dans une dynamique globale où –

indépendamment de la transformation du Manège en Centre de Congrès au cœur de la Ville- les Adjoints à la Culture, à l'Economie, aux Quartiers, à l'Urbanisme et au Logement... recevaient eux aussi un mandat clair pour conduire une politique ambitieuse qui a vu s'ajouter un Centre de Culture Scientifique, Technique et Industrielle à la Médiathèque, se conclure un contrat de « Développement social des Quartiers », devenu DSU... puis GPV, les sigles foisonnant dans ce que l'Etat appelle la « politique de la ville » !

C'est à l'aune de cette dynamique d'ensemble qu'il faut apprécier l'augmentation des moyens mis à la disposition de l'Office de Tourisme, l'appui apporté aux Guides Conférenciers –notamment pour leur permettre de disposer d'un local adapté- les initiatives prises qui ont permis de faire reconnaître CHAMBERY comme un acteur incontournable de la montagne jusqu'à en avoir fait, très naturellement, le point focal français de cette année 2002 déclarée par l'ONU « Année Internationale des Montagnes ».

Au-delà d'une dynamique de requalification du patrimoine ancien, public et privé, et d'une volonté délibérée de donner aux réalisations nouvelles –par le choix de leur implantation- une fonction d'organisation de l'espace urbain en plus de leur fonction première de services performants rendus à la population, les choix de nouveaux usages pour des bâtiments existants ont aussi un impact d'urbanisme pour la ville.

Il en a été ainsi –on l'a vu- pour la conversion du Manège en Centre de Congrès. Il en sera de même, demain, avec l'extension-réaffectation de la Gendarmerie Impériale en « Maison des Parcs et de la Montagne » qui apportera son dernier moteur supplémentaire au quartier de CURIAL.

METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DES QUARTIERS

POUR DONNER TOUT SON SENS À LA PROXIMITÉ

ET TOUTE SA PLACE À LA VIE ASSOCIATIVE

La politique des quartiers a été définie depuis 10 ans dans une charte qui en précise les objectifs tant pour la participation des habitants, le soutien à la vie associative que pour l'organisation nouvelle des services municipaux, avec la prise en compte à part entière de cet échelon infra-communal pour ne pas faire de la proximité qu'un slogan vide de chair et de sens.

Soulignons la dimension forte d'urbanisme de cette politique qui façonne le tissu urbain tout autant qu'elle contribue à resserrer les fils distendus du tissu social.

Très concrètement la réalité du quartier a pu prendre corps autour de services et d'équipements nouveaux lui donnant une substance à laquelle il nous semble que nos concitoyens sont irréversiblement attachés.

Ainsi les « permanences » qu'assuraient des personnels administratifs de la Ville sont devenues de vraies « Mairies de Quartier » à BISSY, CHAMBERY LE VIEUX, Le BIOLLAY, CHAMBERY LE HAUT... alors qu'une Mairie commune à l'ensemble des Quartiers Centre voyait le jour à l'Hôtel de Ville.

En complément de ces lieux, consacrés à la vie institutionnelle, des Maisons pour la vie associative s'ajoutaient à celles existant à CHANTEMERLE, CHAMBERY LE VIEUX ou BELLEVUE. Ce fut le cas avec la nouvelle « Maison de Quartier » du Faubourg Montmélian, avec la Maison de Quartier du Stade (rue Nicolas Parent), avec les nouveaux locaux de

l'AQCV (quai Borrel), l'adjonction d'un Centre Social et d'Animation à la Salle J.-B. Carron au BIOLLAY ou la transformation de la Maison Pour Tous à BISSY.

Une « Ville capitale » comme CHAMBERY ne peut pas être l'addition de « villages » juxtaposés : elle est un tout et c'est là que sont sa force et son rayonnement mais aujourd'hui sa politique des quartiers crée des facilités dans la proximité, consacre des identités et aide à l'épanouissement de multiples initiatives qu'ignorerait ou stériliserait l'anonymat d'une pesante centralisation de l'organisation urbaine.

Urbanisme et urbanité se rejoignent dans le développement des lieux publics d'échanges et de services dont l'apport se mesure aussi en potentialités d'humanisation de l'aspect de chaque quartier et de la vie dans le quartier...

CONSTRUIRE UNE POLITIQUE D'ÉQUITÉ
DANS LA SATISFACTION
DES BESOINS SOCIAUX DE TOUS LES CHAMBÉRIENS
ET INSCRIRE DANS LE TISSU URBAIN
LES EXIGENCES SPATIALES D'UN TISSU SOCIAL SOLIDAIRE

Dans la réflexion qui s'ouvre pour l'élaboration d'un « Plan Local d'Urbanisme » c'est toute la **relation tissu social/tissu urbain** qui est au cœur de cette problématique par laquelle doit se construire l'égal accès de tous les Chambériens aux équipements et aux services concourant à la satisfaction de leurs besoins sociaux.

La politique des quartiers fut donc l'occasion d'un croisement permanent entre les politiques sectorielles (enfance, éducation, vie sociale et vie associative, sports, culture, circulation, espaces publics...) et les besoins exprimés au niveau territorial de proximité qu'est le quartier.

Ainsi, après recensement des déficits constatés dans les moyens d'accueil de la petite enfance, c'est à CHAMBERY LE HAUT que fut implantée une seconde crèche collective (La SAUVAGEONNE), au COVET que fut installée la crèche familiale (SAMIVEL), au LAURIER et à la CALAMINE que furent construites deux haltes-garderies, tandis qu'un accord était conclu avec la Caisse d'Allocations Familiales, gestionnaire des haltes-garderies de l'avenue Jean-Jaurès et du BIOLLAY et un soutien apporté au développement de la structure parentale AM-STRAM-GRAM.

Pour l'enfance le problème était d'une acuité particulière avec des « Maisons de l'Enfance » disposant de locaux inadaptés ou précaires. Là le problème du remplacement de l'existant, le plus souvent en bâtiments préfabriqués ou conçus pour un

autre usage, a nécessité des constructions nouvelles : ce fut le cas à CHANTEMERLE, à BISSY, à PUGNET (maison de l'Enfance du NIVOLET), à BELLEVUE (la GAMINIÈRE)... alors que la Maison de l'Enfance du Centre Ville, à La CALAMINE, était restructurée et agrandie.

Pour l'éducation les besoins étaient davantage qualitatifs que quantitatifs et –indépendamment de l'achèvement de la Maternelle PASTEUR, de la construction de la Maternelle de CHAMBERY LE VIEUX (sur une emprise obtenue à l'amiable faute d'emplacement réservé) et de la reconstruction du Collège CÔTE ROUSSE sur un site plus central choisi à dessein- ce sont essentiellement des programmes confortatifs ou de modernisation qui ont concerné progressivement tous les groupes scolaires et collèges de la ville.

Pour les pratiques sportives, si essentielles à la formation de la jeunesse, l'effort a porté aussi bien sur les volumes couverts que sur les espaces de plein air. Ainsi –indépendamment des structures existantes qui ont pu être modernisées, adaptées ou recevoir des équipements complémentaires pour diverses disciplines comme l'escalade- pouvons-nous noter, outre la Palestre Jacques LAPEYRE déjà citée, la construction du gymnase Benoît CHAMOIX et l'aboutissement de deux gymnases rattachés à des lycées et de compétence d'agglomération : celui de la Cardinière et celui qui a pris place près du Lycée Louis ARMAND et qui est accolé à l'ensemble Michel BOUTRON. Sans oublier ce qui a pu être fait pour les boulistes, avec la Halle ROISSARD ou le terrain de la CROIX ROUGE, et pour les amateurs de pétanque aux CEDRES... ni l'intérêt des aires multi-sports qui ont vu le jour dans plusieurs quartiers. Dans tous les cas de constructions nouvelles se posait la question de la localisation la plus pertinente et de la maîtrise de l'emprise correspondante...

Quant aux espaces de plein air ils se sont enrichis du Stade René TANGARI et, bientôt, du terrain « GUILLOU » alors que la Plaine MAGER a pu être significativement agrandie en lui adjoignant les 4 hectares qui devaient initialement recevoir le Lycée du GRANIER... bien plus légitimement implanté à LA RAVOIRE puisqu'il recrute les élèves issus des Collèges de SAINT ALBAN, BARBY, LA RAVOIRE, MONTMELIAN, LA ROCHETTE et SAINT PIERRE D'ALBIGNY.

Quant à la culture elle a bénéficié des grands équipements déjà évoqués et dont le succès a depuis leur ouverture signé leur nécessité à ceux qui pouvaient en douter. Mais deux autres réalisations méritent d'être mentionnées : la grande salle du SCARABÉE et la nouvelle bibliothèque Georges BRASSENS, même s'il ne faut pas oublier les efforts conduits pour accompagner le développement de certains groupes, compagnies ou formations dans les domaines du théâtre et des musiques. Rappelons que si ce sont des besoins évidents qui ont fait décider de construire la Médiathèque, la Cité des Arts ou la bibliothèque Georges BRASSENS, leurs implantations ont été choisies en raison de leur apport à la structuration de l'espace urbain... montrant bien les liens forts existant entre Culture, Architecture et Urbanisme.

Pour la vie sociale et la vie associative plusieurs champs de progrès ont été retenus.

Pour CHAMBERY –qui disposait d'un bon réseau de « Foyers-Logements » - il convenait d'offrir aux personnes âgées des structures d'accueil plus spécifiques comme l'Unité PALOMA à MÉRANDE, la COROLLE en complément du Foyer CLAIR SOLEIL, la Résidence Intégrée du Docteur François BOYER au BIOLLAY... tandis qu'un appui était apporté à la création de l'Unité ALZHEIMER « LES LAURIERS », et au Groupe Mutualiste « Les DOYENNÉS » pour la création du Doyenné Fontaine Saint Martin, près du Bocage. Chaque fois des considérations d'équilibre urbain sont entrées en ligne de compte.

L'innovation dans l'offre de logements temporaires a été l'expérience « Chrysalide » -pour mères avec enfant- sans doute à évaluer et à développer, ou la Résidence Sociale Joseph ESCOFFIER dont la gestion a été confiée à la MJC et qui affiche complet depuis sa mise en service à l'automne 2000. Avec l'espace consacré à cette résidence s'est exprimée une volonté municipale d'urbanisme de reconstituer un alignement après des élargissements successifs qui avaient dénaturé cette partie du faubourg.

L'Espace Solidarité (ouvert depuis 1995) offre un bon exemple de ce que peut être une addition féconde de moyens associatifs et publics au service des plus démunis : accueil de jour, point santé, bagagerie, douches, distribution alimentaire, soins dentaires, relais « Grand Froid », etc... se partagent des lieux adaptés dans lesquels se retrouvent ces acteurs –salariés ou bénévoles- de la fraternité au quotidien dont la tâche est aussi

indispensable que difficile. Avoir remis en cause le projet de substituer à l'ancienne « école prof » la Médiathèque, a permis non seulement l'aménagement de la Maison des Associations mais aussi de cet équipement qu'il eût été difficile de localiser ailleurs en Centre Ville... où il est le plus nécessaire !

Quant à la Commission Extra-Municipale « Handicapés » elle a su sensibiliser, proposer, mobiliser des énergies autour du concept de l'accessibilité dans son acception la plus large et non réduite à la création de pans inclinés, la suppression de marches ou l'installation d'ascenseurs... toutes initiatives au demeurant fort utiles. C'est ainsi qu'on lui doit les indications sonores et visuelles dans les transports en commun, des véhicules surbaissés, des boîtiers de lecture des traversées de carrefours, la lecture accessible aux non-voyants, etc... La signature par CHAMBERY de la charte « Ville Ouverte » est bien l'expression d'une volonté municipale de n'exclure aucune adaptation urbaine que nécessite l'objectif d'aménager une ville ouverte... à tous.

L'URBANISME COMME CHAMP DU DÉVELOPPEMENT

DURABLE PAR LA PROMOTION D' ACTIONS DE PRÉSERVATION

DE L'ENVIRONNEMENT

ET DE QUALITÉ URBAINE

Le développement durable, consacré par le Sommet de RIO en 1992 -qui justifie économies d'énergie, énergies renouvelables, HQE, etc...- intéresse l'urbanisme dans ses exigences de diversification des modes de transport, de partage de l'espace public, de qualité urbaine...

Si beaucoup de ces domaines relèvent désormais de la compétence de la Communauté d'Agglomération il revient à la ville d'y concourir activement pour ce qui la concerne.

A ce titre on citera la part que la ville doit prendre aux inévitables compromis que l'exiguïté des espaces ou la densité de leur occupation peuvent exiger en milieu urbain. On mentionnera la difficile question des continuités d'itinéraires pour les modes de déplacements alternatifs à l'automobile, la maîtrise des superficies qui ont vocation à demeurer naturelles, le développement des emprises exigées par la promotion du rail et des transports en commun en général. Et il est des domaines où la qualité urbaine peut être une bonne réponse à la fois à des soucis de sécurité des déplacements et à la recherche de lieux facilitant la convivialité et les échanges humains... tout en contribuant à une utile sensibilisation à l'éco-citoyenneté !

Toutes ces questions couvrent évidemment des champs de réflexion et de décision que la seule notion « d'occupation des sols » pouvait difficilement retenir. En revanche ce sont des sujets centraux pour un urbanisme voulant exprimer un véritable projet urbain de développement équitable et durable...

On retiendra comme exemples de concrétisation de cette priorité au cours de la dernière décennie à CHAMBERY cinq illustrations :

1. Des acquisitions foncières significatives pour préserver le long terme :
 - Plus de 3 ha aux Charmettes :
 - Propriété BLONDET pour 25 600 m²
 - Domaine militaire pour une superficie de 8 300 m²
 - 4 ha de l'ex-ferme TARDY-TRAVERSO au PIOCHET pour préserver la possibilité d'aménager un espace de loisirs assurant l'articulation avec CHAMBERY LE HAUT
 - près de 2 ha à MONTJAY (sans affectation à ce jour)
 - 2 400 m² acquis de France TELECOM sur les MONTS, portant l'espace communal public à 31 540 m² sur ce magnifique contrefort du NIVOLET.
2. Des « espaces verts » des ensembles d'habitat social devenus communaux à BELLEVUE, au BIOLLAY, à CHAMBERY LE HAUT pour une superficie globale de plus de 12 hectares et des squares créés en Centre ville (square d'ALBSTADT, square Jacques LOVIE, Square AGLIETTA, Square Robert MARCON, Square du PETIT PARIS...) ou aménagés dans le quartier du Stade (Gabriel LEOTARD, HUDRY-MENOS...)
3. Des rues ou places piétonnisées ou semi-piétonnisées comme la Place Métropole, la Place du Palais de Justice, les rues Saint-Réal, Métropole, de Lans, du Sénat, Denfert-Rochereau ou le bas faubourg Montmélian...
4. Des carrefours sécurisés mais aussi moins bruyants et moins polluants par l'aménagement de « giratoires » : BISSY « La Croix », BISSY « Mairie », STADE, Avenue Maréchal LECLERC, Petit Verger, Marius BERLIOZ, Lucien BISET, Joseph DARDEL, Lucien CHIRON, Favorite, Jean-Jacques ROUSSEAU, RECLUS/LEMENC, etc...
5. L'implication de CHAMBERY dans la création des Parcs Naturels des BAUGES et de CHARTREUSE, après un engagement dans les Stades de Neige du MARGÉRIAZ et FÉCLAZ-REVARD.

DÉVELOPPER UNE INTERCOMMUNALITÉ DE PROSPECTIVE ET DE COHÉRENCE, AVEC « METROPOLE SAVOIE » DE PROJETS ET DE SOLIDARITÉ AVEC « CHAMBERY METROPOLE »

S'il est une ville qui ne peut réfléchir à son avenir ni bâtir un projet d'urbanisme sans dialogue avec les territoires voisins c'est bien CHAMBERY...

En effet, comment borner son horizon aux limites communales quand le développement connaît un rythme élevé, que la superficie communale est somme toute modeste, que les services mis en commun sont une tradition et, surtout, lorsque l'histoire a rendez-vous avec l'avenir en matière de communications et d'échanges européens ?

Ces données évidentes ont conduit les élus de CHAMBERY non seulement à s'impliquer dans la mise en place des deux PNR des BAUGES et de CHARTREUSE mais aussi à prendre toute leur part dans la création du Syndicat Mixte « MÉTROPOLE SAVOIE », à l'échelle de l'aire urbaine Albanais-Combe de SAVOIE, comme à la transformation du Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Chambérienne en District Urbain puis en Communauté d'Agglomération.

Avec une implication dans les deux Parcs Naturels Régionaux, dont elle est « Ville Porte », non seulement CHAMBERY se montre solidaire avec des espaces ruraux de montagne mais elle souligne une complémentarité Ville/Campagne qui participe à l'un de ses choix urbains : être une ville dans un environnement naturel privilégié et préservé à l'échelle des besoins de la société d'aujourd'hui et de sa mobilité.

Cette donnée forte prolonge un engagement de CHAMBERY et de son agglomération dans la préservation de la qualité des eaux du Lac du BOURGET par l'intermédiaire du CISALB dont elle a été l'un des financeurs des importants travaux de dépollution entrepris

il y a 25 ans et qui avaient à l'époque sauvé ce Lac de l'eutrophisation qui menaçait ses eaux... Une anticipation de 20 ans sur le projet de protection-valorisation de cet espace naturel exceptionnel rebaptisé depuis « Grand Lac » !

Avec le Syndicat Mixte « MÉTROPOLE SAVOIE » le plan d'urbanisme de CHAMBERY ne prend pas le risque de la réflexion en vase clos et des incohérences qui ne manqueraient pas d'en résulter. Qu'il s'agisse de l'équilibre habitat/emploi, d'urbanisme commercial ou de l'évolution des moyens de communication, il y a là un lieu essentiel de concertation et d'échanges pour conforter par des orientations générales communes les choix de chaque composante et notamment de la ville dont les fonctions de centralité sont reconnues par tous. Selon la formule consacrée, cette centralité chambérienne se conjugue avec les potentialités montmélianaises et les spécificités aixoises. Ainsi s'établissent des complémentarités plutôt que des concurrences...

Avec la Communauté d'Agglomération « CHAMBERY MÉTROPOLE », il y a tous les acquis des formes antérieures de coopération intercommunale mais aussi la perspective de projets partagés à localiser dans l'espace et donc à intégrer dans des dispositions d'urbanisme au même titre que les projets que peuvent avoir l'Etat, la Région ou le Département. Ainsi une coopération intercommunale renforcée aura à se traduire par des équipements structurants comme le projet de grande salle multifonctionnelle mais aussi par le développement des alternatives à l'automobile dans le cadre du futur « Plan de Déplacements Urbains », rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air de 1996.

MAÎTRISER LA DIFFICULTÉ SPÉCIFIQUE DE LA TRAVERSÉE

DE LA CLUSE DE CHAMBERY

ET OUVRIR DE NOUVELLES CHANCES À NOTRE VILLE

Les reliefs qui entourent le site urbain de CHAMBERY sont d'une remarquable beauté, que l'on découvre comme perspective à partir de la plupart de nos rues, mais ils constituent des contraintes physiques que ne connaissent pas la plupart des autres villes françaises entourées de zones de plaine et qui peuvent envisager, là, un boulevard de ceinture, ailleurs, un périphérique...

Rien de tel à CHAMBERY où, historiquement, les trafics Nord-Sud (GENÈVE/GRENOBLE) et Est-Ouest (ITALIE/LYON) se sont ajoutés au trafic local dans une cluse étroite où toute infrastructure nouvelle est forcément onéreuse et donc coûteuse.

C'est la prise en compte de ces données qui a conduit le Conseil Municipal –en exercice au début des années 60- à faire le choix d'un tracé autoroutier sur l'actuelle emprise de la « Voie Rapide Urbaine » dans le double objectif d'avoir l'Etat comme partenaire –et donc comme co-financeur- tout en mettant en œuvre une solution permettant le cumul des trafics de transit et du trafic local dans la traversée de l'étroite cluse de CHAMBERY. Si telle ou telle modalité d'un projet de cette envergure était sans doute discutable, le raisonnement de base était d'autant plus défendable que, ne serait-ce que par réalisme et refus de toute démagogie, il demeure aujourd'hui pleinement d'actualité... les moyens financiers mobilisables et l'économie locale le justifiant encore !

Les éléments nouveaux tiennent à la croissance des trafics, nettement plus forte que prévue, et à l'intérieur de ces trafics à la part progressivement prise par les poids lourds pour des destinations de plus en plus lointaines et donc avec une circulation de nuit accrue.

Les Pouvoirs Publics à tout niveau connaissent cette situation et n'en ignorent pas les causes : ici nous ne sommes pas qu'en présence –comme dans toute la FRANCE- d'un nombre de voitures par famille qui augmente plus vite qu'imaginé voici 40 ans.

En effet, deux données supplémentaires nous sont spécifiques :

- un plan « neige » décidé à la fin des années 60 et qui a « produit » l'essentiel des 300 000 lits touristiques de nos vallées ;
- un tunnel du FREJUS qui a très vite connu un trafic poids lourds égal à celui du MONT BLANC et qui, après le drame de mars 1999, a dû absorber le trafic global des deux itinéraires.

Dans ce contexte les élus chambériens, qui ont pris acte de la priorité donnée –d'un commun accord par l'Etat, la Région et le Département– à l'accessibilité routière de la TARENTEISE à l'occasion de trois précédents Contrats de Plan, ont défendu avec acharnement –et succès- trois dossiers d'amélioration routière :

- les échangeurs Nord-VRU aujourd'hui réalisés et pour lesquels la contribution de l'Etat a été de 40 MF ;
- le renforcement des protections phoniques dont une première tranche de 18 MF est programmée ;
- l'itinéraire alternatif GRAND VERGER/CASSINE/JOPPET dont le projet a été admis par la Région et a été retenu au Contrat de Plan en cours pour l'inscription d'une première tranche de 100 MF de travaux.

Mais, parallèlement à leurs actions « routières », ils ont fait le choix de l'avenir en engageant toutes leurs forces dans le dossier du LYON/TURIN ferroviaire.

S'agissant de la plus profonde évolution que pourra connaître CHAMBERY nous en développerons toute la problématique dans la partie « Perspectives » de ce document puisque les enjeux en cause auront des traductions d'urbanisme allant bien au-delà de la ZAD instituée dès 1996 sur le secteur de la CASSINE.

PERSPECTIVES

Le propre de tout document d'urbanisme est de chercher à satisfaire –en les conciliant- les besoins de logements, d'accueil d'activités –industrielles, artisanales ou tertiaires- assurant l'emploi, de services publics et privés, d'équipements collectifs, d'espaces sportifs ou ludiques et d'espaces naturels à préserver.

Mais l'exercice exige de savoir où l'on veut aller, à partir des atouts comme des contraintes du territoire communal, de connaître les tendances lourdes dont l'inflexion ou le prolongement sont à intégrer et de traduire concrètement –dans l'espace et dans l'évolution du territoire- les valeurs de civilisation que l'on veut servir.

L'élaboration du « Plan Local d'Urbanisme » de CHAMBERY s'engageant alors que le Syndicat Mixte « METROPOLE SAVOIE » est bien avancé dans son travail de préparation d'un « Schéma de Cohérence Territoriale » pour les 103 Communes qu'il regroupe, de l'ALBANAIS à la Combe de SAVOIE, on se reportera utilement au « diagnostic » retenu pour le prochain SCOT. En effet, en étant le cœur de « METROPOLE SAVOIE » CHAMBERY est pleinement concernée par la dynamique démographique et économique de cet espace central du Sillon Alpin... comme par les contraintes et les atouts que représente le croisement historique à CHAMBERY des axes GENEVE/GRENOBLE et LYON/TURIN ! Ce diagnostic, comme d'ailleurs l'état initial de l'environnement, dressés l'un comme l'autre par « METROPOLE SAVOIE » dans un esprit de dialogue avec toutes les collectivités concernées, sont donc joints en annexe.

CHAMBERY peut, par ailleurs, valoriser aussi ce qu'elle doit à ses engagements intercommunaux de longue date, soit avec CHAMBERY METROPOLE-Communauté d'agglomération, soit avec le Syndicat Intercommunal des Cours d'Eau Chambériens (SICEC).

Avec CHAMBERY METROPOLE notre ville dispose de solutions performantes dans des domaines-clés :

- l'élimination de ses déchets, mission à laquelle elle a contribué –et contribue encore- par ses innovations, par l'acceptation successive sur son territoire de 3 centres d'enfouissement de « classe III », d'une aire de compostage des déchets verts, d'une usine d'incinération... mission dans laquelle elle a été accompagnée par les efforts des entreprises elles-mêmes qui ont diminué leurs rejets dans l'atmosphère (VETROTEX, SCDC...) ou leurs déchets (PLACOPLÂTRE, RHENALU...).
- Son alimentation en eau potable, longtemps assurée pour l'essentiel de l'agglomération par les puits forés dans sa nappe phréatique et, aujourd'hui, garantie par l'important captage des eaux souterraines des BAUGES à SAINT JEAN DE LA PORTE... pompages et captage qui assurent une eau potable sans traitement, ce qui est un privilège s'ajoutant au cadeau gratuit de la nature que constitue la fourniture d'eau pure !
- La collecte et le traitement de ses eaux usées ce qui, au-delà d'un réseau de canalisations de 450 km sur l'agglomération et de 182 km sur le territoire de la Ville, passe également par la présence à CHAMBERY –pour toute l'agglomération- d'une station de traitement, devenue performante dans le traitement des odeurs depuis l'an dernier.
- Les transports en commun de voyageurs qui –pour insuffisants qu'ils soient- n'en représentent pas moins 23 lignes et 9 342 000 voyageurs par an.

Quant au Syndicat des Cours d'Eau nous avons avec lui notamment développé un programme de protection contre les crues de la LEYSSE, avec l'aménagement –réalisé- des seuils de « La Libération » et du « Pont des Chèvres » comme avec l'aménagement –projeté- de la confluence LEYSSE/ALBANNE, même si nous savons que le « risque zéro » n'existe pas et que des crues exceptionnelles peuvent toujours se produire. Raison de plus pour que le « Plan Local d'Urbanisme » soit irréprochable en matière de prise en compte des prescriptions ou recommandations du « PPR » (Plan de Prévention des Risques).

En « services de base », qui ont tant fait défaut à la salubrité des villes dans l'Histoire, CHAMBERY se trouve donc –dans la solidarité intercommunale- bien équipée pour affronter les développements dont seront porteuses les années à venir et dont il revient à l'urbanisme de faire en sorte que soient préservés à cette occasion une harmonie et un style de ville qui font le charme de CHAMBERY.

Pour une équipe municipale qui a constamment le double objectif de la performance et de la solidarité il convient d'inscrire ces options fondamentales dans le Plan Local d'Urbanisme. Pour cela il faut, parallèlement, clarifier les problématiques chambériennes dans leurs spécificités, qu'il s'agisse

- du rôle de CHAMBERY comme ville-capitale,
- de sa vitalité économique,
- de sa valorisation touristique,
- de son choix de développement d'un habitat de qualité pour tous,
- de son attachement à la vie des quartiers comme à la vie associative avec les équipements collectifs qu'elles nécessitent,
- de la prise en compte des diverses fonctions de l'espace public dans le cadre de vie de la ville,
- des communications tant locales que régionales et internationales.

CHAMBERY VILLE CAPITALE

Sous cette caractéristique qui ne lui est pas contestée CHAMBERY n'a pas à inscrire son avenir dans une quelconque nostalgie. Au contraire, à partir du rayonnement –qu'elle peut évaluer- de ses principaux équipements, CHAMBERY est en capacité de mesurer que son rôle de Chef-lieu ne tient pas qu'à la présence d'une Préfecture ou d'un Hôtel de Département. Pour preuves sa Maison de la Culture, sa Médiathèque, sa Cité des Arts – tout comme l'Université- ont des abonnés, lecteurs ou étudiants venant d'au-delà du seul Département de la SAVOIE...

Pour l'équipe municipale la dynamique chambérienne que l'on retrouve dans son activité commerciale, ses accueils de Congrès ou ses animations, doit être constamment soutenue en portant une vigilante attention à tout ce qui peut apporter un surcroît de force à la centralité de CHAMBERY et de sa cluse. Il en va ainsi du Château des Ducs de SAVOIE, de ses fonctions administratives capitales mais aussi de son ouverture aux visiteurs et du beau projet –porté en commun par l'Etat et le Conseil Général- de reconquête de sa cour intérieure et de son allée cavalière depuis l'entrée place Caffé : les documents d'urbanisme de CHAMBERY (Plan Local d'Urbanisme et Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) doivent accompagner ces évolutions positives en permettant une extension du Parc de Stationnement du Château comme un réemploi des anciennes Archives Départementales, bâtiment témoin de l'architecture des années 30...

De même il n'est pas question de faire obstacle à des implantations nouvelles de services administratifs. La Trésorerie Générale sera bien venue au Covet comme les Services Fonciers de la Direction des Services Fiscaux le seront à CHAMBERY LE HAUT. CHAMBERY accompagnera –si elle est décidée bientôt- une nouvelle implantation de la Direction Départementale de l'Agriculture... comme elle faciliterait volontiers une installation de la Direction du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle à JOPPET pour y parachever le « pole emploi » existant et, cela, dans l'hypothèse où la DDASS et la DVS pourraient de ce fait plus facilement trouver à CURIAL leurs besoins de surfaces complémentaires. La « Maison des Syndicats », de son côté, pourrait bénéficier d'une

légère extension si la Ville trouvait la possibilité de construire, à proximité, un bâtiment spécifique aux Archives Municipales.

Dans le domaine des équipements d'agglomération et, sans formuler quelque exigence que ce soit par chauvinisme chambérien, elle est attachée à ce que soient bien prévus – à CHAMBERY ou alentours- les emplacements nécessaires au « Zénithon » qu'elle aurait aimé réaliser, il y a 10 ans déjà, si elle avait été associée comme site pour les Jeux Olympiques d'Hiver de 1992... et à un deuxième bassin couvert non seulement nécessaire pour les sportifs ou amateurs de nage mais indispensable pour l'enseignement de la natation qui est une discipline de plus en plus inscrite dans les programmes scolaires.

Enfin, pour le renforcement de la capitale chambérienne si indispensable à toute la SAVOIE, l'équipe municipale ne négligera aucune adaptation de son document d'urbanisme qui s'avèrerait nécessaire pour permettre deux investissements exceptionnels programmés pour les prochaines années : le développement du Centre Hospitalier et la nouvelle gare TGV.

Nous reviendrons sur la nouvelle gare en explicitant la problématique des communications.

Pour le Centre Hospitalier un programme pluriannuel de travaux va s'ouvrir avec un parking silo de 260 places, la reconstruction de la Maternité et des salles d'opération, puis la mise aux normes de l'actuel Hôpital. Au total ce sont plus de 20 000 m² supplémentaires de plancher qui sont à construire pour que l'établissement soit bien la « tête de secteur » que veut faire de lui la carte sanitaire définie pour les prochaines décennies.

Alors que des villes voient s'éloigner leur gare ou leur hôpital CHAMBERY a en perspective plus d'un milliard de F d'investissements (10 fois plus que la Cité des Arts, dernier investissement important de la Ville) dans deux équipements publics qui ne sont pas à la charge de ses contribuables mais dont il est inutile de souligner l'exceptionnel rayonnement, et cela à quelques centaines de mètres de la prochaine opération des Halles et de la magnifique Place du Palais de Justice... CHAMBERY « Capitale historique » mais aussi « Capitale d'avenir » et nos documents d'urbanisme y aideront !

CHAMBERY ET LA PRISE EN COMPTE DE SA

NÉCESSAIRE VITALITÉ ÉCONOMIQUE

DANS SES CHOIX D'URBANISME

Préalablement au développement de cette problématique il nous faut bien redire que les résultats en ce domaine doivent d'abord s'inscrire à l'actif de la créativité des chefs d'entreprises de toutes tailles et à la qualité de la main-d'œuvre. Malheureusement – avec la financiarisation galopante- tous les efforts conduits localement peuvent aussi se trouver ruinés ou stérilisés par des décideurs lointains et anonymes...

Ce contexte, loin de décourager, dicte au contraire à tous les acteurs un devoir de mobilisation permanente afin de ne compromettre aucune décision positive et de ne négliger aucune potentialité, notamment de développement endogène. C'est la bonne démarche pour une activité économique diversifiée et de ce fait moins exposée à une crise aiguë affectant telle branche ou tel secteur...

On a déjà vu dans la partie « Etat des lieux » de ce document quelques exemples de succès s'ajoutant à une progression continue des investissements professionnels. Celle-ci a pu masquer certains drames ponctuels liés à des réductions d'effectifs ou disparitions d'entreprises mais la bonne santé des statistiques ne peut les faire oublier : c'est d'abord pour cette considération humaine fondamentale que les élus locaux doivent être acteurs d'un développement durable si possible continu.

- Pour l'industrie et l'artisanat de production l'urbanisme est concerné d'abord mais pas exclusivement par leurs besoins fonciers. En termes **quantitatifs** la rareté est à l'ordre du jour et elle explique l'implication de CHAMBERY dans les structures et le financement tant de TECHNOLAC que de SAVOIE HEXAPÔLE. Néanmoins CHAMBERY recèle des potentialités qu'avec la Communauté d'Agglomération elle mettra progressivement en valeur.

C'est le cas à LA CASSINE, de part et d'autre de la VOIE RAPIDE URBAINE, où il conviendra d'être sélectif et de préserver au mieux le grand avenir. Ce peut être le cas aussi à LA REVERIAZ, de part et d'autre de l'avenue Henri Bordeaux.

En termes **qualitatifs** les zones d'activités existantes peuvent constamment se renouveler. On le voit dans le cas de la voie centrale (avenue de la Houille Blanche) de la zone de BISSY et son prolongement où les implantations successives d'ALPES DENRÉES, TRIVALOR, VALESFACE et -en ce moment- SYLÈNE, Comptoir Lyonnais d'Electricité et TRANSAVOIE, sont l'occasion d'une remarquable requalification.

Le règlement du futur PLU pourra peut-être aider à une gestion plus économe de l'espace économique, en permettant par exemple de mieux optimiser les « coefficients d'utilisation des sols », et à une plus grande mixité habitat-activités compte tenu de la tertiairisation de nombre de ces dernières.

Enfin nous verrons peut-être un jour se créer des « Opérations de Renouvellement du Foncier Economique et Industriel » comme nous avons des OPAH (Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat) et des ORIL (Opérations de Rénovation de l'Immobilier de Loisirs).

Le PLU et son règlement devraient, pour le moins, ne pas y faire obstacle.

- Pour le Commerce la liberté est la règle fondamentale et les collectivités locales ne sont pas plus autorisées à faire du négoce qu'à produire.

Néanmoins nous sommes dans un Etat de droit et la loi peut représenter un point d'appui non négligeable, notamment depuis 3 ans.

Auparavant toutes les collectivités étaient incitées à la course à la taxe professionnelle. Cette concurrence -souvent sauvage- disparaît avec l'intercommunalité lorsqu'elle adopte le régime dit de la « taxe professionnelle unique ». C'est le cas de CHAMBERY METROPOLE qui unifie les taux de

cette taxe entre les 16 Communes-membres et en perçoit le produit. Dans une même agglomération on ne devrait plus voir une Commune faisant de gros efforts pour revitaliser son Centre Ville être confrontée au risque de les voir ruinés par une implantation gigantesque à proximité mais néanmoins sur le territoire de la commune proche... Le problème restait posé hors du périmètre des agglomérations. La loi SRU du 13 décembre 2000 donne pour la première fois valeur d'urbanisme aux « Schémas

de développement commercial ». Ceux-ci doivent être compatibles avec les « Schémas de Cohérence Territoriale » (SCOT) et les « Plans Locaux d'Urbanisme » aussi. Même si les comportements des clientèles ont un rôle évident qui dicte au commerce et aux métiers une obligation de modernisation constante, cette double compatibilité urbanistique est de nature à prévenir une multiplication d'implantations désordonnées (de plus de 300 m² de surface de vente) et donc à préserver l'équilibre du tissu commercial existant et à moins fragiliser le commerce de proximité si essentiel dans nos quartiers pour celles et ceux dont la mobilité est réduite.

A CHAMBERY la préservation de l'activité commerciale doit rester présente dans toutes les grandes décisions municipales, notamment celles qui concernent l'évolution du territoire communal... et c'est bien le cas du secteur des Halles dont le projet d'évolution entrera dans une phase active d'étude dès le rendu de l'enquête « consommateurs » en cours sous pilotage de la CCI et de l'UCA.

Une politique active de réhabilitation, la dissuasion de la vacance dans l'habitat, un traitement qualitatif de l'espace public –ajoutés à l'accessibilité- peuvent être un soutien décisif au maintien ou au développement du commerce dans le centre ou les quartiers... alors que les accès et moyens de transports le sont pour un centre commercial périphérique.

Les sites d'urbanisation nouvelle doivent être l'occasion de conforter l'offre commerciale existante et le programme de nos « Zones d'Aménagement Concerté » doivent être définis en conséquence. Après CURIAL et JOPPET la ZAC du COVET en est, à cet égard, un bon exemple.

Enfin les documents d'urbanisme, par les évolutions qu'ils permettent, doivent s'assigner un **objectif d'équilibre et de respect de la morphologie de la ville**. A ce titre le renforcement du Centre Ville de CHAMBERY exprime cette préoccupation avec les développements successifs des pourtours de l'hyper-centre : CURIAL puis le COVET, puis JOPPET, puis le VERNEY et, demain, le secteur GARE-CASSINE.

Tout ne dépend cependant pas de l'urbanisme et un quartier en développement peut voir son activité commerciale décliner et souffrir si le pouvoir d'achat évolue de manière trop inégalitaire ou si son offre commerciale se dégrade et si le renouvellement des professionnels n'assure pas le même professionnalisme chez les repreneurs...

Néanmoins si l'habitat nouveau est aussi conçu pour être un apport de chalands et si la répartition territoriale des équipements publics est bien dictée par un double souci de ne pas les concentrer et de ne pas les disperser, alors l'urbanisme peut être un allié de la dynamique commerciale en donnant une visibilité à ses acteurs et une attractivité soutenue à la Ville !

CHAMBERY ET SA VALORISATION TOURISTIQUE

Cette problématique est à l'articulation de l'économique et du culturel car si les retombées sur l'activité sont réelles c'est affaire d'image, d'ambiance et de qualité... et cela –selon une expression familière- c'est une « ville à vivre » et non une « ville musée » qui peut l'offrir, même si les musées peuvent être eux aussi une richesse bien vivante !

Indépendamment du soutien accru consenti à l'association-support de l'Office de Tourisme, depuis une douzaine d'années un effort significatif a été engagé dans trois directions dont il faut bien mesurer les implications immobilières et réglementaires au moment où s'engagent des travaux pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et pour le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV).

• **LE PATRIMOINE**

Le terme évoque d'abord le bâti et on pense plutôt au bâti ancien alors que toute construction à peine achevée est bien un « ajout » au patrimoine...

Depuis 1990, et au terme d'une longue procédure couronnant un travail approfondi, CHAMBERY a un « Secteur Sauvegardé » officiellement reconnu par Décret en Conseil d'Etat. Le plan, et le règlement qui l'accompagne, constitue un document d'urbanisme qui, dans son périmètre, se substitue au plan d'urbanisme.

Après avoir accru son soutien aux Guides Conférenciers, aidé à l'ouverture d'un lieu d'accueil près du départ des visites et acquis un grand appartement de l'Hôtel de CORDON pour y créer une « Maison du Patrimoine », le Conseil Municipal a confié à Monsieur MELISSINOS, Spécialiste nationalement reconnu, une mission d'évaluation de l'application du plan de sauvegarde et de son règlement depuis plus de 10 ans.

Les conclusions de cette mission ont fait l'objet d'un Rapport à la fois encourageant et exigeant. Encourageant car il souligne l'efficacité des efforts conduits dans le Centre historique de la Ville mais exigeant car il pense qu'il peut être fait davantage encore... et sur un périmètre plus que triplé en surface ! En clair il est suggéré à la ville, par cet expert et par l'Architecte des Bâtiments de France, d'inclure dans le Secteur sauvegardé les faubourgs, le quartier reconstruit après le bombardement du 26 mai 1944 ainsi que CURIAL et le VERNEY pour l'intérêt des constructions contemporaines d'équipements culturels qui y ont été édifiées depuis 15 ans. Par la même occasion le Palais de Justice, l'Hôtel des Douanes, le Lycée Vaugelas, le Collège Louise de Savoie, l'ex-Ecole Normale, l'église Notre-Dame, l'Hôtel de Ville, la Maison des Associations, la Résidence Saint-Benoît, le Manège et le Carré CURIAL seraient compris désormais dans le périmètre du PSMV...

De la décision du Conseil Municipal sur cette proposition de spécialistes qualifiés dépendront les délimitations respectives des deux documents d'urbanisme en chantier : le PLU et le PSMV.

- **LA MONTAGNE**

Chef lieu du Département qui détient le record national d'altitude moyenne et qui représente à lui seul plus de 40 % des remontées mécaniques françaises, il était bien normal que CHAMBERY –malgré sa très faible altitude de 270 m et les vignobles réputés qui s'y développent à proximité- prenne toute sa place dans la vie de la montagne dont la présence est si prégnante en SAVOIE.

De surcroît qui dit montagne pour CHAMBERY veut dire aussi bien produits de qualité qu'activités les plus variées, parcs que lacs, champs de neige que sommets : quelle plus belle image valoriser ?

CHAMBERY a donc voulu servir la montagne et les montagnards en prenant des initiatives de plus en plus reconnues qui ne sont pas sans retombées heureuses pour son identité, sa réputation... et son activité commerciale et touristique.

Prochainement les travaux d'extension de la Gendarmerie Impériale, pour y créer une « Maison des Parcs et de la Montagne », débiteront. Ils ont nécessité une décision d'urbanisme préalable : un ajustement du « Plan d'Aménagement de Zone » couvrant le périmètre de la « Zone d'Aménagement Concerté » de CURIAL qu'il n'est dès lors nul besoin de modifier dans le futur PLU, même si ce dernier intégrera les « ZAC » et ne les exclura plus comme c'était les cas avec les « Plans d'Occupation des Sols ».

• LES CONGRES

Si le bâtiment du « Manège » a survécu au plan BICKING –lauréat du concours CURIAL– qui prévoyait sa démolition, celui-ci ne bénéficiait d'aucune protection. Converti en « Centre de Congrès » il connaît un tel succès que son extension mérite d'être étudiée, d'autant que les principaux acteurs du « LYON/TURIN » pourraient y trouver un lieu permanent d'exposition au public de ce futur « chantier du siècle » européen. Le classement à cette fin au PLU, puis éventuellement au PSMV, de l'emprise foncière acquise par la Ville entre le Manège et la Cour de l'Ecole primaire PASTEUR, permettrait l'adjonction d'une extension raisonnable mais discrète et fort utile de cet équipement devenu irremplaçable en Centre Ville. Par la même occasion –rappelons-le– l'espace de la « Place du Manège » deviendra inconstructible et non seulement l'escalier de MALRAUX ne risquera plus d'être masqué par un immeuble mais la façade Est de l'extension de la Gendarmerie Impériale légitimera a posteriori son implantation. Quant à la place de la Brigade de Savoie, mieux délimitée, elle passera pleinement du statut d'espace public à celui de place publique.

Maison du Patrimoine, Maison des Parcs et de la Montagne, Centre de Congrès : faut-il y ajouter une Maison Communale du Tourisme ? C'était le vœu, il y a quelques années, d'éminents collaborateurs de l'Office de Tourisme, lequel se trouve toujours en location des locaux qu'il occupe avec des organismes départementaux. C'est donc un besoin à mieux évaluer et une question à trancher si une opportunité d'intérêt évident se présentait réellement...

CHAMBERY ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'HABITAT

Dans la période 1990-1999 CHAMBERY a autorisé la construction de 3 000 logements neufs et obtenu la remise en location de 300 logements vacants anciens en Centre Ville. Entre les deux recensements de 1990 et 1999 CHAMBERY a vu sa population s'accroître de 2 000 habitants...

Comme pratiquement aucun des logements neufs n'est resté vide et que la vacance immobilière a globalement régressé, on a là une illustration très forte de l'interférence entre démographie et urbanisme ! La tendance à la diminution du nombre moyen de personnes par logement est générale en FRANCE. Elle s'explique pour une petite part par le logement autonome des jeunes –notamment étudiants- mais beaucoup plus par des évolutions lourdes de notre société : décohabitation, séparations, allongement de l'espérance de vie, solitudes d'origines diverses, maintien prolongé à domicile... A titre d'exemple, au dernier recensement, un peu plus de 50 % des logements de PARIS n'accueillaient qu'une personne. Ils sont un peu plus de 38 % dans ce cas à CHAMBERY ! Concrètement cela signifie que la baisse du nombre d'habitants par logement correspond à la perte de près de 1 % du parc de logements par an, soit à CHAMBERY près de 200 logements par an. **Qui peut négliger cette donnée et sous-estimer son impact, notamment économique ?**

Trois autres données sont la toile de fond de toute réflexion sur l'urbanisme à CHAMBERY.

- Dans l'espace de METROPOLE SAVOIE, d'AIX à MONTMELIAN, la population s'est accrue d'un tiers en 25 ans mais la surface urbanisée a plus que doublé pendant la même durée.
- Plus l'urbanisation s'étale plus le nombre moyen de véhicules à moteur par famille augmente. En clair plus on vit dans la chlorophylle plus on produit du gaz carbonique pour se déplacer.
- Enfin le Sillon Alpin est le territoire qui connaît la plus forte croissance au sein de la Région RHONE-ALPES et –sans tenir compte ni de l'énorme investissement MOTOROLA-ST MICRO ELECTRONICS qui va se réaliser à CROLLES, ni de la pression du Genevois qui

se fait sentir jusqu'à ANNECY, ni des retombées à venir du LYON/TURIN- ce sont près de 50 000 habitants supplémentaires que la simple poursuite de l'évolution récente exigerait d'accueillir dans les 20 ans à venir.

Avec le ratio chambérien de 3 000 logements pour 2 000 habitants nouveaux ce serait plus de 70 000 logements qu'il faudrait construire entre l'ALBANAIS et la Combe de SAVOIE !

Dans ce contexte le « PLU » de CHAMBERY devra répondre raisonnablement à des questions difficiles :

Quelle importance de population envisager ?

Combien de logements construire ?

Où les prévoir ?

La « Lettre ouverte aux 400 000 Chambériens », de 1994, indiquait que CHAMBERY n'avait pas vocation à dépasser intra muros 60 000 habitants. Cette perspective peut sans doute être confirmée pour plusieurs raisons. Tout d'abord il est souhaitable de ne pas prendre la responsabilité d'une régression de la population. Toutes les villes en déclin connaissent les difficultés qui en résultent : dégradation de l'offre commerciale, baisse des effectifs scolaires, sous-emploi des équipements, accroissement du pourcentage des personnes âgées et très âgées, ambiance plus « pépère » en apparence mais morose... fondamentalement !

Il est donc légitime d'au moins stabiliser la population actuelle ce qui nécessite –comme nous l'avons vu- la construction de près de 200 logements par an environ ! Avec cet objectif peut-être sous-estimons-nous la « pression » que constitueront des entreprises nouvelles, des demandes de rapprochement familial... Si l'on se donne une marge d'une centaine de logements par an c'est à nouveau le nombre de 3 000 qu'il faudrait construire en 10 ans.

Ce qui veut dire que ce sont surtout les autres communes de l'agglomération et celles des autres agglomérations qui auront à faire le plus gros effort d'accueil d'une importante population nouvelle. Car pour nous le souhaitable –sans doute peu différent du possible– c'est seulement la poursuite de la dynamique des dernières années et peut-être nous sera-t-il fait le reproche d'avoir été trop modestes... Pourtant le territoire communal exige de l'être !

Alors créer des logements où et lesquels ?

- Tout d'abord continuer une politique active d'amélioration de l'habitat existant pour prévenir la vacance, faciliter l'arrivée de jeunes ménages, permettre le maintien à domicile des personnes âgées le plus longtemps possible...
- Ensuite chercher à satisfaire prioritairement les aspirations à un cadre de vie sûr, confortable et adapté. Des structures comme la Résidence François BOYER, au BIOLLAY, permettent à la fois de maintenir des retraités dans leur quartier (et donc dans leur réseau de relations) et de libérer des logements pour des jeunes ménages...
- Enfin inscrire de nouveaux programmes éventuels de logements dans les exigences du Plan de Déplacements Urbains et en harmonie avec l'objectif de doter chaque quartier d'un vrai centre qui leur donne une lisibilité, un sens, avec des équipements accueillant des services aidant au maintien sur place -dans la durée- des habitants actuels.

Très concrètement, indépendamment de petites opérations ponctuelles et dispersées qui naissent spontanément de ventes ou de successions, cela pourrait intéresser par exemple :

- les surfaces foncières qui restent disponibles dans les opérations de JOPPET et du COVET ;
- un secteur comme les « Berges de l'HYÈRES », libéré par la démolition du Plan MILLION au BIOLLAY ;
- l'achèvement du secteur de la CROIX ROUGE Dessus, à l'arrière du Collège de COTE ROUSSE et du FORUM ;

- la création éventuelle d'une ZAC entre l'avenue Desfrancois et le quai Charles Ravet, pour reconfigurer cette entrée Est de la Ville et y dégager des capacités de stationnement conformes aux exigences du PDU ;
- l'aménagement de petits centres de quartier avec des « Maisons de Ville » et non des immeubles élevés, après concours d'urbanisme à BISSY et CHAMBERY LE VIEUX ;
- quelques opérations ponctuelles de « renouvellement urbain » dans les quartiers d'habitat social, avec un objectif de diversification et d'équilibre...

Chaque opération, même modeste, devra rechercher un objectif de mixité sociale tant le développement en « ghettos » constitue une menace pour l'harmonie urbaine. **Mettre en œuvre toute la palette des financements du logement est le plus sûr moyen de n'exclure personne et de créer des conditions optimales pour accueillir des habitants représentant fidèlement la composition sociologique de la société d'aujourd'hui... en sachant que la respectabilité d'une famille n'a rien à voir avec son statut dans son logement !**

Avec le souci d'inciter à une architecture rendant chaque logement le plus autonome possible dans son accès, le plus confortable dans son insonorisation comme dans son isolation et le plus agréable à vivre... nous servirons l'environnement et la qualité du cadre de vie de nos futurs concitoyens dont beaucoup seront nos enfants ou petits-enfants !

CHAMBERY, SES QUARTIERS, LEURS ÉQUIPEMENTS

ET LA VIE ASSOCIATIVE

L'équipe municipale chambérienne n'a jamais cédé au mirage de chaque quartier assimilé à un village. Cela ne peut être une réalité –et ne doit le demeurer- que pour CHAMBERY LE VIEUX et à un degré moindre pour BISSY, Communes qui ont fusionné avec CHAMBERY mais qui ont appartenu au Canton de LA MOTTE SERVOLEX et qui –demeurées autonomes- à l'instar de leur ancien Chef Lieu de Canton auraient sans doute connu dès les années 60-70 une urbanisation beaucoup plus dense, ne serait-ce que pour des raisons d'équilibre budgétaire !

Une Ville Capitale comme CHAMBERY ne pourrait que démagogiquement se présenter comme une addition de villages. D'ores et déjà ses fonctions administratives de Chef Lieu ont éclaté entre plusieurs quartiers. Beaucoup d'équipements importants sont communs à tous les quartiers de la ville et au-delà. Enfin les complémentarités entre les fonctions habitat, emploi ou loisirs dépassent chacun des quartiers...

Malgré cela l'objectif municipal central d'humanisation de la Ville a conduit à une « politique de quartiers » que le PLU doit permettre de poursuivre afin que CHAMBERY parvienne à une complète parité de traitement –et donc d'équipements et de services- entre tous ses quartiers. C'est pour chacun des quartiers à la fois la reconnaissance d'une identité et la concrétisation de la proximité dans les services offerts aux Chambériens.

En poursuivant cette logique il y aurait à écarter toute perspective de nouvel Hôtel de Ville –comme de nombreuses villes ont été amenées à s'en doter- et donc compléter le réseau des « Mairies de Quartier ».

D'ores et déjà deux sites sont étudiés et mériteront l'un d'être maintenu au PLU comme équipement public –c'est le cas de la Grenette et de son square- l'autre d'être classé équipement public, c'est le cas de l'ancienne « Maison JORCIN » et de son espace

ombragé. Il faut noter à cet égard que la loi « démocratie de proximité » du 27 février 2002 autorise une ville comme CHAMBERY à avoir 4 « Adjoint de Quartier » alors qu'une loi beaucoup plus ancienne prévoyait, de manière obligatoire, de doter chaque commune fusionnée d'un « Adjoint Spécial ». Ainsi depuis leur rattachement à CHAMBERY, les anciennes Communes de BISSY et CHAMBERY LE VIEUX bénéficient d'un tel poste et leurs Mairies respectives ont été renforcées et développées dans le cadre de la politique des quartiers conduite ces dernières années.

Après BISSY et CHAMBERY LE VIEUX, avec la GRENETTE et la Maison JORCIN -s'ajoutant au CRISTAL à CHAMBERY LE HAUT et à celle du BIOLLAY- c'est donc de six Mairies de Quartier dont serait pourvue notre ville, un nombre pleinement en concordance avec les lois en vigueur.

Cette situation ne doit pas faire obstacle à une réflexion sur une réserve éventuelle d'emplacement au PLU pour l'adjonction ultérieure –si les besoins se font sentir- d'une ou deux Mairies de Quartier supplémentaires dans les plus gros secteurs urbanisés comme MERANDE ou le STADE...

Mais la politique des quartiers ne porte pas que sur une présence « institutionnelle » déconcentrée. Elle vise en effet à pourvoir chaque quartier des équipements collectifs de proximité nécessaires à sa vie associative, sociale, sportive.

Si le « Centre » dispose par définition des équipements centraux qui lui donnent sa force et son rayonnement, il a aussi besoin d'équipements de proximité et ces dernières années ont ainsi vu la Maison de l'Enfance de la CALAMINE s'agrandir, l'Association des Hirondelles du Faubourg Montmélian et l'AQCV bénéficier de locaux à la mesure de leur activité, deux haltes-garderies se construire au LAURIER et à la CALAMINE, la Gaminière rejoindre le Groupe Scolaire de BELLEVUE dans des locaux fonctionnels... Dans la même logique les développements que connaissent le COVET et le secteur de MERANDE-JOPPET doivent, dans les années à venir, être accompagnés de nouveaux locaux publics.

Pour l'ensemble MACHE-BERNARDINES-COVET il faut sûrement prévoir, outre la Mairie de Quartier de la GRENETTE, un ensemble « Maison de Quartier-Maison de l'Enfance » et peut-être une résidence pour personnes âgées autonomes. L'élaboration du PLU sera l'occasion d'évaluer la possibilité d'affecter à ces usages notamment les anciens « PILOS » désormais libérés de la présence de locaux pour l'Ecole Nationale de Musique et pour l'Ecole Municipale d'Arts qui ont migré à la Cité des Arts toute proche... Ainsi c'est tout l'îlot GRENETTE/Paul BERT/SAINTE BARBE qui va faire l'objet d'une requalification urbaine...

Pour « MERANDE-JOPPET » il faut créer un cœur de quartier fédérateur de ses diverses composantes.

Après la conversion partielle de la Résidence « BEL AUTOMNE » en Bureau de police de proximité, Centre Social et bibliothèque associative, le PLU pourrait inscrire comme un **« espace public-trait d'union »** les terrains diocésains, en cours d'acquisition, pour y accueillir d'autres équipements de quartier et –prioritairement- un gymnase. La concertation avec les acteurs de la vie associative du quartier permettra de préciser le devenir du « mini-club » ainsi que la solution de remplacement pour les locaux dont disposent d'une part un groupe de scouts et d'autre part les jeunes du quartier à la Maison de l'Avenue de Bassens, appelée à disparaître dans le cadre de l'aménagement du carrefour avenue de Bassens/Avenue de Turin.

La même démarche invite à prévoir au PLU, pour le BIOLLAY, l'espace à réserver pour la construction de la Maison de l'enfant et du parent en projet.

Enfin à CHAMBERY LE VIEUX le Centre doit faire l'objet d'un concours de définition autour d'un programme comprenant, après l'extension de l'école maternelle (qui permettra de conforter la Mairie et notamment d'installer en rez-de-chaussée la salle des mariages), celle de l'école primaire, la création d'une résidence-retraite et d'une maison des associations.

Le PLU aura là aussi à délimiter un périmètre à l'intérieur duquel ces divers équipements devraient s'inscrire harmonieusement.

Bien évidemment les besoins d'ores et déjà identifiés et cités ci-dessus ne peuvent exclure d'autres évolutions intéressant le PLU.

C'est ainsi qu'à BISSY –par exemple- où ont été réalisés en quelques années la Bisseraine, la salle Folléa, la Maison de l'Enfance et l'extension de la Maison pour Tous, il faut mener à son terme l'extension de la plaine sportive MAGER avec son accès et ses parkings depuis la route de la Labiaz. Le Département de son côté aura à faire connaître sa décision sur la confirmation ou l'abandon du projet de jonction « LABIAZ/ARIETAZ ». Enfin, toujours à BISSY, le PLU devra arrêter le futur périmètre de « SAVOIXPO » et les dispositions d'accompagnement permettant –après la réinstallation d'une exploitation maraîchère- un ou plusieurs relogements...

CHAMBERY, SES ESPACES PUBLICS

ET SES ESPACES NATURELS

Les villes d'aujourd'hui voient toutes leur espace public très sollicité en sous-sol par la multiplication des réseaux et en surface par l'explosion de la mobilité... Chaque technologie nouvelle a besoin de ses cheminements et même d'artères à « gros débit » : cette évolution est à l'origine d'une mutation du sous-sol des rues en véritables galeries techniques où s'additionnent les réseaux distribuant des services de plus en plus complets dans les domaines du confort, de la domotique, des communications...

Comment prendre en compte les « NTIC » est sans doute une question s'ajoutant à celles qui accompagnaient l'élaboration des documents d'urbanisme lorsque les réseaux se limitaient à l'alimentation en eau potable, en électricité ou en téléphone et à l'évacuation des eaux usées ou pluviales !

L'apaisement –et la conciliation– des divers usages des espaces publics de circulation, permet –comme on a pu l'observer à CHAMBERY– d'obtenir une très importante baisse du nombre des accidents malgré la croissance continue de la mobilité des personnes et des marchandises.

C'est essentiellement affaire d'aménagements qui n'accroissent pas automatiquement les emprises publiques à inscrire dans un PLU. Néanmoins les intersections routières les plus dangereuses appellent une régulation qu'une réponse de type « giratoire » peut aider mais parfois au prix de surlargeurs foncières ponctuelles à mobiliser. De la même façon l'aspiration à un partage sûr de la voirie conduit à faire sa place à chacun des modes de déplacement et l'accroissement de la mobilité dans tous les modes qui la permettent ne peut qu'empiéter sur les parties « immobilisées » du domaine routier, c'est-à-dire le plus souvent sur sa partie consacrée au stationnement... De là des besoins de développer simultanément les transports publics et les sites propres de stationnement, qu'ils soient classiques ou résidentiels.

On a déjà cité le besoin identifié à l'entrée Est de la Ville. Ce pourrait être avenue Desfrançois, pour un parking « classique » qui pourrait prendre place dans les niveaux inférieurs de constructions à venir et s'étendre jusqu'à la voie ferrée et, quai Charles Ravet, pour un parking « résidentiel » qui pourrait accompagner un réaménagement-valorisation de l'axe de la LEYSSE. En effet l'évaluation des trafics ne permet guère de rêver à une suppression de la couverture de la Leysse. En revanche si la circulation sur la rive gauche de la Leysse était à double sens de la Garatte à la Libération, les quais de la rive droite pourraient peut-être permettre **la création d'une promenade agréable... pouvant prendre place, dans la programmation des prochaines années comme l'une des opérations du projet « Grand Lac ».**

Le PLU pourra ajouter aux parkings d'entrée de ville l'emprise acquise par la Ville à la Cardinière, derrière la résidence pour étudiants Jean-Jacques Rousseau, et celle – également maîtrisée- entre le Centre Funéraire et l'avenue Alsace-Lorraine dont l'aménagement permettra à la fois la création de places de stationnement et une nouvelle entrée au Stade Municipal avec la perspective de dégager la piste cyclable reliant la place du Stade à Pont d'Hyères de stationnements intempestifs.

L'élaboration du PLU permettra peut-être de repérer des emplacements à réserver à du stationnement résidentiel dans les quartiers.

Mais les espaces publics urbains ce sont aussi les squares, les places, les jardins, les aires de jeu et tous ces aménagements qualitatifs qui donnent des respirations aux zones denses et créent les conditions de promenades, rencontres ou moments de repos si essentiels à la qualité de vie et à la convivialité. On a cité dans l'« ETAT DES LIEUX » qui constitue la première partie de ce document une liste de ces espaces aménagés dans la dernière décennie. Déjà sont programmés le square de la rue Dessaix et l'aire de la rue du Bon Pasteur. D'autres peuvent sans doute être envisagés et des suggestions pourront peut-être apparaître dans les concertations à venir.

D'ores et déjà, après la piétonisation de la place Métropole et l'aménagement de la place du Palais de Justice, on peut s'interroger sur l'évolution du secteur des Eléphants.

On parle de « Place des Eléphants » mais la colonne du même nom a sans doute été avant l'heure le premier carrefour giratoire de CHAMBERY... Si le Centre d'échange des bus devait, dans les prochaines années, s'éloigner de ce monument il y aurait sans doute la possibilité de pénétrer dans la ville, depuis l'avenue des Ducs, non plus par les rues Général Ferrié et Vieille Monnaie mais par l'axe Guillaume Fichet/Hôtel de Ville. On aurait, par la même occasion, une dissuasion de l'usage des boulevards comme d'un circuit de course par des automobilistes inconscients ou criminels et une possibilité de dégager une partie significative de ces « boulevards » pour une **vraie place des Eléphants** ... surtout s'il était souhaité d'aménager un espace symétrique du côté du boulevard du Théâtre !

Mais les bonds qualitatifs ne peuvent être l'apanage du seul Centre Ville : après la place René Vair au BIOLLAY, ou le parvis Providence/Sacré Cœur faubourg Montmélian, ce sont les places des Combes et du Forum à CHAMBERY LE HAUT qui –comme la place Vachez à CHAMBERY LE VIEUX- seront requalifiées.

Il y a là, certainement, un volet important d'un projet urbain que doit exprimer un PLU.

Parallèlement les espaces naturels ou agricoles exigent détermination et vigilance.

Le transfert à la Ville d'espaces publics constitutifs de charges locatives ou de copropriété se poursuivra chaque fois que la demande en sera faite et que sa satisfaction contribuera à mettre à égalité les Chambériens sur ce point.

On a vu que ce n'est pas moins de 12 hectares qui ont été concernés au cours des dernières années !

Les espaces naturels dans les sites du même nom continueront à voir croître leur superficie comme ce fut le cas sur les MONTS ou aux CHARMETTES. En devenant propriété publique leur protection est en effet assurée.

Dans les partenariats noués par la Ville avec les Parcs Naturels Régionaux des BAUGES et de CHARTREUSE est né le projet d'établir dans CHAMBERY une continuité des chemins de randonnée : belle illustration d'une compatibilité possible des choix du développement urbain et de la préservation d'une « Ville-nature » ! Là encore le PLU peut être l'occasion de conforter cette option...

Enfin CHAMBERY vit comme une chance d'avoir encore sur son territoire quelques exploitations agricoles. Leur avenir doit s'apprécier au regard de l'activité de familles chambériennes à préserver autant que possible lorsqu'une succession est assurée. C'est ce principe qui a conduit l'équipe municipale à sauver une exploitation maraîchère dès lors que l'exploitant consentait un effort d'adaptation pour ne pas empêcher l'extension du site de SAVOIXPO. Mais l'avenir des exploitations agricoles doit aussi prendre en compte la nécessité de maîtriser l'étalement urbain à l'échelle non pas de la ville elle-même mais de toute son aire urbaine. A cet égard une solidarité professionnelle dans le monde agricole peut nourrir une utile réflexion pour éclairer les élus urbains dans leurs choix d'urbanisme !

CHAMBERY ET SES PROBLÉMATIQUES SPÉCIFIQUES

DANS LE CHAMP DES COMMUNICATIONS

ET DES TRANSPORTS

Dans une étude remontant à 1992, et consacrée –par des économistes, géographes et autres spécialistes- à l'évaluation de la « nodalité » (c'est-à-dire la fonction de nœud de communications) des villes françaises, CHAMBERY apparaissait à la treizième place nationale... Pourtant elle ne figure pas parmi les 22 villes « capitales régionales » de notre pays et, si le transport aérien y est modeste, le transport maritime et le transport fluvial y sont bien sûr inexistant. C'est donc exclusivement par les modes terrestres de la route et du rail que notre ville figure à cette place en surclassant près de la moitié des villes capitales des régions françaises : qui peut se dispenser d'analyser comme il convient cette donnée si particulière ?

Mais les infrastructures de communications sont indissociables de leur usage et elles ne peuvent être évoquées sans prendre en compte leur utilité, c'est-à-dire la « fonction transport » qui leur est attachée.

Il convient donc d'aborder cette dimension du Plan Local d'Urbanisme en donnant toute sa place à une explication exhaustive des choix de la Municipalité aussi bien pour les transports en commun dans la ville et l'agglomération que pour sa réponse à la fonction majeure qui est celle de CHAMBERY dans les réseaux régionaux et internationaux de voyageurs et de marchandises...

En ayant une volonté de partage des voiries entre les divers modes pour les déplacements locaux, comme en donnant la priorité au rail pour les trafics de transit, c'est le choix de la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui est le fil conducteur des choix et une priorité commune aux deux dimensions de la mobilité !

Voyons donc successivement les implications d'urbanisme de l'un et l'autre de ces choix qui s'inscrivent, l'un comme l'autre, dans une volonté de satisfaire dans la durée aux exigences du développement durable tout en étant au quotidien l'expression d'une volonté de faire une ville moins polluée, plus sûre, plus conviviale et en définitive à la fois plus rayonnante, plus accessible et plus agréable à vivre.

S'agissant des déplacements locaux, dans la ville et l'agglomération, ils nécessitent la mise en œuvre progressive, mesurée et réfléchie, des objectifs du « Plan de Déplacements Urbains » que la loi sur l'air de 1996 a rendu obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Qui évoque une obligation législative renvoie à une procédure dont la ville n'est qu'un des acteurs aux côtés des autres communes de l'agglomération et dans laquelle les représentants de l'Etat auront leur mot à dire par des propositions ou suggestions mais aussi par un contrôle du contenu qui doit être conforme aux objectifs fixés par la loi.

La perspective soutenue par la ville en matière de transports en commun, indépendamment des aspects tarifaires ou sécuritaires qui relèvent d'actes de gestion révisables en permanence, est triple :

- D'abord développer globalement l'offre pour qu'elle aide à contenir l'évolution des déplacements individuels, par ses fréquences et par l'étendue du territoire concerné, mais avec le souci constant de la rendre plus attractive parce que plus performante. Cette ambition nécessite de prévoir des « voies bus et taxis » sur les principaux axes, ce qui doit bien être pris en compte dans l'aménagement urbain.
- Ensuite adapter l'offre, notamment aux quartiers anciens, ce qui signifie un choix de véhicules, un choix d'itinéraires et un choix de modalités d'exploitation conformes à la spécificité de ces quartiers. A cet égard le CITEL est une première expérience qui a été, à l'origine, d'avant-garde et qui peut sûrement faire l'objet de développements sur un périmètre plus large et avec un cadencement plus soutenu.

- Enfin conserver à CHAMBERY sa fonction d'épi-centre du réseau dans son ensemble, ce qui veut dire pour la ville accepter un développement du Centre d'échanges pour qu'y convergent aussi bien les bus des lignes principales de la ville et de l'agglomération que les minibus des lignes du Centre Ville. Cet objectif ne va pas sans une importante réflexion d'urbanisme pour définir une localisation optimale du Centre d'échanges, optimale à la fois au regard de la qualité des dessertes assurées et du nécessaire développement de l'intermodalité... et donc d'un fonctionnement étroitement « en réseau » du Centre d'échanges des bus, de la gare routière et de la gare SNCF avec lesquels doivent s'articuler au mieux taxis, minibus, locations de vélos, etc...

S'agissant des trafics de transit –internationaux, nationaux, régionaux ou d'agglomération- nous nous trouvons dans des problématiques aussi complexes que spécifiques tant pour la route que pour le rail, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Et les enjeux sont tellement considérables et une part tellement essentielle de l'avenir est en cause qu'ils interdisent tout simplisme.

Les spécialistes analysant la situation de CHAMBERY parlent d'une « étoile routière et ferroviaire » et, effectivement, alors que notre ville est enserrée entre deux massifs préalpins –les BAUGES et la CHARTREUSE- qui lui donnent l'étroitesse d'une cluse dont elle est le cœur, elle voit converger vers elle :

- venant du Nord, les autoroutes A 43 (LYON/CHAMBERY) et A 41 (ANNECY/CHAMBERY), les Routes Nationales 6 (LYON... Le Pont des Chèvres) et 201 (ANNECY/CHAMBERY) sur laquelle se greffe la RN 504 (BOURG EN BRESSE/YENNE/VILLARCHER), les voies ferrées en provenance de LYON/SAINT ANDRE LE GAZ, de BOURG EN BRESSE/CULOZ et ANNECY... commune à partir d'AIX LES BAINS.
- venant du Sud, les autoroutes A 43 (CHAMBERY/ITALIE par la MAURIENNE) avec son embranchement A 430 vers ALBERTVILLE et la TARENTEISE, A 41 en direction de GRENOBLE, les Routes Nationales 6 et 90 vers les mêmes destinations, les voies ferrées en provenance –jusqu'à MONTMELIAN- d'ITALIE, de TARENTEISE et de GRENOBLE.

Les transports et déplacements de voyageurs, par la route comme par le rail, sont très étroitement imbriqués à la vie locale, dictant ici les implantations hôtelières, là les localisations de points de vente des productions régionales, et partout –de manière plus ou moins diffuses- des réalités économiques et commerciales. En rejeter le passage ailleurs peut apparaître satisfaisant pour l'esprit mais en évaluer rigoureusement toutes les conséquences est une nécessité... surtout quand les trafics en cause sont –comme c'est le cas par la route à CHAMBERY- si massivement locaux que –si importants soient-ils- ils ne sont en valeur relative que marginalement touristiques et de transit !

Les transports de marchandises sont –hors chargements ou livraisons- naturellement souhaités hors de la ville et de toutes les zones sensibles. Or à CHAMBERY ils sont massifs, tant sur la route que sur le rail, et ceux qui mentent sur les données réelles –par ignorance ou souci polémique- sont comme les simplistes du « n'y a qu'à – faut qu'on »... condamnés à se tromper eux-mêmes en trompant les autres et à se mettre hors jeu pour l'efficacité qui pourtant, en définitive, seule compte.

Des idées justes et claires doivent éclairer les choix de cette composante majeure du futur « Plan Local d'Urbanisme » de CHAMBERY, en s'attardant successivement sur CHAMBERY et l'autoroute puis sur CHAMBERY et le rail... CHAMBERY devant s'entendre au sens de cluse de CHAMBERY et non Ville de CHAMBERY.

CHAMBERY et l'AUTOROUTE

C'est une vieille histoire remontant à 40 ans et, s'il reste hélas peu de témoins-acteurs, demeurent les archives des dossiers et des débats.

Se donner la peine de s'y reporter est riche d'enseignements et plein d'intérêt car on y trouve la permanence des données de base comme l'actualité des problématiques qui ont conditionné les choix.

Pour résumer les unes comme les autres retenons :

- l'extrême contrainte physique du site de la cluse chambérienne
- le coût prohibitif des ouvrages qui en résulte
- la recherche par l'usager du tracé le plus court, le plus plat... et le moins cher
- la part massive des trafics locaux dans le trafic total
- l'impossibilité pour les collectivités locales de dégager les ressources exigées par le financement d'une infrastructure ouvragée et lourdement coûteuse, fût-elle destinée à répondre d'abord à des besoins locaux...

Pour donner une indication sur l'échelle des coûts disons qu'une traversée autoroutière de la cluse chambérienne c'est entre 20 et 30 fois le coût de la grande salle plurifonctionnelle que tous nous souhaitons voir la Communauté d'agglomération réaliser dans les prochaines années, soit entre 30 et 50 fois le coût du dernier né des équipements culturels chambériens : la Cité des Arts !

A cette hauteur de dépense il n'y a que deux réponses possibles : un apport massif de l'Etat, de la Région et du Département ou une concession mais avec péage...

Au début des années 70 les élus de l'agglomération chambérienne se sont partagés entre ceux qui considéraient comme juste le choix du Conseil Municipal de CHAMBERY de 1964 et ceux qui souhaitent le remettre en cause à partir de la proposition, faite par le

concessionnaire du réseau autoroutier alpin, d'une dotation en contrepartie d'un tracé par Saint-Saturnin qui lui aurait été moins coûteux, dotation qui s'est révélée être un mirage...

Mais l'Etat a alors arbitré :

- Il n'a pas exclu Saint-Saturnin –il a même déclaré qu'il retenait cette option- mais a refusé de se porter maître d'ouvrage de l'emprise correspondante, marquant ainsi on ne peut plus clairement son doute sur les qualités de cet itinéraire sur lequel de ce fait –parlons vrai s'il vous plaît- aucune réserve foncière n'a jamais été constituée. En effet l'inscription d'un tracé d'infrastructure dans un document d'urbanisme ne suffit pas en soi à préserver un tracé : il faut –pour concilier urbanisme et droit de la propriété- que le règlement du document d'urbanisme mentionne quelle est l'autorité publique « réservataire » de l'assiette foncière correspondante. En refusant cette obligation dès l'origine (1971) l'Etat a empêché que les permis de construire sollicités soient refusés plus de 2 ans, durée maximale des sursis à statuer. C'était pour mettre fin à cette situation ubuesque que douze ans plus tard l'inscription de ce tracé était levée. (1)
- Il a réalisé sur le tracé autoroutier retenu en 1964 par CHAMBERY la « Voie Rapide Urbaine », en lui affectant la dotation annoncée par le concessionnaire du réseau autoroutier mais en supprimant ce qui était prévu pour une meilleure compatibilité de l'ouvrage avec son environnement bâti... et en particulier le passage à MERANDE en tranchée couverte.

Depuis 40 ans et les premiers débats sur la traversée routière de la Cluse chambérienne –comme nous l'avons vu dans la partie « Etat des lieux » de ce document- deux éléments majeurs sont intervenus qui comptent énormément dans la SAVOIE d'aujourd'hui, la création de 300 000 lits touristiques dans les vallées et l'ouverture du Tunnel routier du FREJUS, marques indélébiles respectives de deux grands élus savoyards : Joseph FONTANET et Pierre DUMAS.

Ces deux éléments se conjuguent dans leurs effets sur la traversée de la Cluse chambérienne avec un trafic sur la VRU qui a augmenté nettement plus vite que prévu et

qui a atteint son paroxysme avec les conséquences de la fermeture du Tunnel du MONT BLANC dès le dramatique incendie survenu le 24 mars 1999.

- (1) Faut-il le regretter ? Sûrement pas car Monsieur Michel FEVE, qui fut Directeur des Routes au Ministère et Directeur de Cabinet du Ministre Albin CHALANDON, a toujours soutenu à l'époque qu'un itinéraire comme SAINT SATURNIN –plus long, plus accidenté et... à péage- ne serait emprunté par des camions qu'en cas de saturation de l'itinéraire VRU plus court, plat et gratuit... qu'il aurait été impossible d'interdire efficacement disait-il, « chacun pouvant prétendre avoir une livraison ou une opération de dédouanement à faire » !

Alors quelle réponse retenir comme horizon pour éclairer les choix d'urbanisme à CHAMBERY quand on sait que le débat sur un éventuel contournement autoroutier est réouvert depuis plusieurs années et que des études n'ont cessé d'être approfondies avec le lancement du « Dossier des Voiries d'Agglomération » ?

- D'abord ne pas dévoyer la réflexion sur de fausses querelles sur le passé récent. Depuis 15 ans il y a eu consensus –nous le répétons- entre la SAVOIE, la REGION et PARIS : les « bouchons » hebdomadaires pendant tout l'hiver entre CHIGNIN et MOUTIERS étaient épouvantablement contre-productifs –pouvant aller jusqu'à 6 à 10 heures perdues- pour toute l'économie touristique des vallées dont il fallait fluidifier et sécuriser les accès. C'était un chantier considérable, dont les JO ont été un des leviers, mais il ne connaîtra son terme que dans quelques années.
- Ensuite il faut bien voir qu'en matière de transport des marchandises la réponse ne peut pas être qu'une question de capacité des infrastructures : les problèmes de sécurité et de qualité de l'air... et de vie s'imposent comme majeurs et posent de multiples questions de fond quant à leur maîtrise et quant au mode pertinent à privilégier. Là encore il y a eu ces dernières années consensus entre CHAMBERY, LYON, PARIS et même BRUXELLES... et, pour tous, la traversée des ALPES appelle le ferroutage. Nous y reviendrons en abordant le thème « CHAMBERY et le RAIL ».
- Enfin les contraintes –aussi complexes que lourdes- qui ont conditionné le choix de 1964 sont toujours toutes bien là, sans avoir pris une ride et leur addition n'autorise aucun simplisme, sauf à accepter de se duper soi-même et de duper les citoyens.

Il y a cependant une donnée nouvelle et relativement récente mais qui est majeure dans ses effets : la jurisprudence née de la décision du Conseil d'Etat de ne pas donner son aval à la déclaration d'utilité publique du projet d'autoroute A 400 sur les rives du LEMAN, dans la HAUTE SAVOIE toute proche, au prétexte premier que son trafic serait trop faible pour justifier un statut autoroutier.

Or, aux dernières nouvelles, l'éventuel contournement autoroutier de CHAMBERY par l'Ouest, qui a la préférence des techniciens de l'Équipement mais également la nôtre dans la mesure où elle attirerait plus facilement les « poids lourds » que toute autre solution, ne capterait que moins de 15 000 véhicules/jour... C'est dire qu'en ayant pleinement donné notre accord pour qu'il figure au « Schéma de Cohérence Territoriale » du territoire de « METROPOLE SAVOIE », nous nous devons de ne pas tricher : avec un trafic de moins de 15 000 véhicules/jour ce n'est pas une solution durable à la traversée de CHAMBERY et de l'agglomération chambérienne ; et avec une incertitude sur son admission dans le réseau concédé doublée d'une incertitude encore plus grande sur sa faisabilité juridique dès lors qu'une « déclaration d'utilité publique » est très aléatoire... ayons l'honnêteté vertueuse de dire que cette solution peut s'avérer être doublement un leurre !

Pressentant de longue date ce risque d'impasse autoroutière la Municipalité a non seulement consacré une farouche énergie à la solution ferroviaire mais elle a aussi, d'une part eu l'initiative de la suggestion d'un itinéraire routier de délestage de la VRU connu depuis sous la dénomination de « GRAND VERGER/CASSINE/JOPPET » et, d'autre part accepté l'approfondissement d'une solution de dissociation des trafics locaux et des trafics de transit de la VRU par enfouissement de ces derniers... avec l'espoir qu'un jumelage physique des deux autoriserait des dispositions d'exploitation tendant à mieux partager le trafic total et à mieux équilibrer les deux composantes d'un tel futur dispositif. A ce jour il n'y a pas eu d'étude technique concluante alors qu'il est difficile de concevoir une autre solution qui soit à la fois aussi peu consommatrice de nouveaux espaces, mieux à même de réduire les nuisances et autant adaptée aux nécessités du long terme, notamment pour le trafic local et les trafics du Sillon alpin qui ne cesseront de croître même avec une réponse ferroviaire performante.

Le proche avenir dira ce qu'il en sera définitivement des faisabilités technique, juridique et financière d'une éventuelle continuité autoroutière, en sachant par les études de trafic prévisionnel qu'éviter CHAMBERY par un contournement n'est pas résoudre les problèmes aigus de traversée de la Cluse chambérienne pour près de 9 sur 10 des usagers d'aujourd'hui... et de demain !

Fort heureusement les risques de blocage au Nord de la Ville ont été atténués par les échangeurs dont l'aménagement, ces dernières années, a été obtenu au droit des zones d'activités de BISSY et des LANDIERS. De la même façon le financement –en place- d'une première tranche de protections phoniques le long de la VRU, ouvre l'espoir de travaux très prochains qui soulageront les riverains par une atténuation des nuisances subies. La mise en place –souhaitée rapide- des signalisations permettant de rendre effective la réduction de la vitesse à 90 km/h établie par le Ministre de l'Equipement le 11 mars 2002 pour toute la traversée de CHAMBERY, devrait ajouter à l'apaisement souhaité de trafics trop massifs et trop bruyants.

Enfin CHAMBERY inscrira dans son PLU la liaison GRAND VERGER/CASSINE/JOPPET dont la Communauté d'agglomération CHAMBERY METROPOLE est maître d'ouvrage et dont la première tranche GRAND VERGER/CASSINE, financée à hauteur de 100 MF au CPER en cours, devrait se réaliser d'ici à 2007.

CHAMBERY et le RAIL

C'est dès le développement du chemin de fer et à la suite des décisions de Victor EMMANUEL, le dernier roi que connurent les Savoyards avant leur annexion à la FRANCE, qu'est née à CHAMBERY une forte tradition cheminote. Comment ne pas se réjouir de savoir que l'avenir ne pourra que la conforter ?

En effet tout concourt pour faire du XXIème siècle celui de l'épanouissement du rail... spécialement à CHAMBERY !

Déjà le TGV a supplanté cette noria d'autocars qui venaient par centaines de PARIS, chaque week-end en hiver, déverser sur les champs de neige les adeptes du ski. Mais le TGV sur les grandes lignes ne doit pas occulter l'immense retard pris dans les relations régionales et cela tout spécialement en RHONE ALPES. Depuis CHAMBERY on va en voiture aujourd'hui toujours plus rapidement qu'avec le train ou l'autocar à LYON, GRENOBLE, ANNECY, GENEVE et même à ALBERTVILLE ou à SAINT JEAN DE MAURIENNE car l'étoile autoroutière est complète. En revanche, l'infrastructure ferroviaire est à peu près ce qu'elle était au XIXème siècle avec la ligne historique Victor EMMANUEL de MODANE à CULOZ et la ligne LYON/CHAMBERY par l'avant-pays savoyard... en voie unique – sinueuse et pentue- à partir de SAINT ANGRE LE GAZ. C'est dire combien, avec une mobilité qui explose, une EUROPE qui s'ouvre et un Département qui –en incluant le tourisme- a plus que triplé sa population depuis la construction de ces lignes « historiques », une ligne « voyageurs » moderne est devenue indispensable... ne serait-ce que parce qu'elle est la condition d'une alternative ferroviaire au « tout autoroutier » !

Pour les marchandises la nécessité d'une ligne ferroviaire performante est incontestablement d'une urgence évidente. Bon an mal an, depuis une dizaine d'années ce sont entre 10 et 11 millions de tonnes de fret ferroviaire qui traversent chaque année CHAMBERY à destination ou en provenance de MODANE, avec dans tous les cas un passage également à AIX LES BAINS et au bord du Lac du BOURGET puisque seule la voie de l'ALBARINE, d'AMBERIEU à CULOZ, atteint la SAVOIE sans pente dissuasive pour les convois lourds. Mais avec les autoroutes et les tunnels routiers alpins ce sont entre 25 et 30

millions de tonnes qui sont transportées chaque année par camions et qui, depuis le drame du MONT BLANC, sont passées par CHAMBERY, la Combe de SAVOIE et la MAURIENNE. En 2000 ce sont ainsi au total près de 40 millions de tonnes de fret qui ont traversé CHAMBERY, se traduisant par une centaine de trains de marchandises quotidiens et par près d'1 600 000 camions sur l'année...

Rappelons pour mémoire qu'en 1979 –dernière année avant l'ouverture du Tunnel routier du FREJUS– les camions avaient été 85 000 à escalader le Col du MONT CENIS (2 081 m d'altitude). En 1998 –dernière année avant la fermeture du Tunnel du MONT BLANC- ils avaient été 784 000 à traverser CHAMBERY, allant ou venant du FREJUS qui est à une altitude de 1 297 m et appartient de ce fait –comme son aîné ferroviaire du MONT CENIS- à la génération des tunnels que l'on dit « de crête ».

Passer de 85 000 camions en 1979 à près d'1 600 000 une vingtaine d'années plus tard montre bien que, même si l'on parvient à revoir un jour le Tunnel du MONT BLANC capter un tiers du trafic, c'est une alternative tout autant politique que technique et économique qu'il faut faire aboutir : **le feroutage à haut débit** ! Cela nécessite de passer à la génération des tunnels dit « de base » qui permettent d'avoir un itinéraire ferroviaire de plaine (jamais de pentes à plus de 12 ou 13 pour 1 000 dans le franchissement des ALPES). Pour cela –eu égard à l'importance du trafic voyageurs existant- il faut aussi une ligne nouvelle au minimum à deux voies dédiées exclusivement au fret, tant que les voyageurs du même itinéraire n'ont pas pour unique destination l'ITALIE mais s'additionnent à destination de CHAMBERY, d'AIX LES BAINS/ANNECY, de la TARENTEISE et de la MAURIENNE... c'est-à-dire jusqu'à la Combe de SAVOIE. Ce sont donc les caractéristiques à donner au futur tunnel bi-tube de CHARTREUSE car si ses deux voies n'étaient pas dédiées au fret ses capacités pour les marchandises frôleraient le ridicule tant le trafic voyageurs est important et se développera : pour des questions de sécurité faciles à comprendre il faut en effet savoir que deux trains de voyageurs suppriment 7 trains de marchandises souvent plus longs –et toujours plus lents- que les premiers ! L'étude quantitative des « sillons » nécessaires (pour retenir le langage de la SNCF et de RFF) chiffre clairement les besoins de capacité indispensable lors de l'ouverture globale du LYON/TURIN, tant pour la partie franco-française de LYON à la Cluse de CHAMBERY que pour la section internationale. Il est heureux qu'il y ait eu à cet égard jusqu'à ce jour

consensus entre CHAMBERY, CHAMBERY METROPOLE, METROPOLE SAVOIE, le CONSEIL GENERAL et le CONSEIL REGIONAL.

C'est donc cette donnée, spécifique à l'itinéraire CHARTREUSE, qui légitime le traitement concomitant des marchandises et des voyageurs entre LYON/SAINT EXUPERY et la SAVOIE.

En effet, pour accéder au Tunnel de CHARTREUSE depuis le Sud de LYON il faut libérer la ligne historique voyageurs de l'essentiel de son trafic pour qu'un service de ferroutage puisse y être accueilli. Etre ambitieux pour le fret à partir de la région lyonnaise rend donc indispensable la ligne nouvelle voyageurs entre LYON et la SAVOIE et cela tombe bien : c'est nécessaire aussi pour le développement des TERGV pour avoir des liaisons régionales ferroviaires enfin compétitives avec les liaisons autoroutières et cela correspond à la section de la ligne historique où existent les ralentissements à l'origine des plus grandes pertes de temps entre LYON et TURIN...

A l'horizon de la mise en service, ne serait-ce que d'un premier tube du Tunnel de CHARTREUSE, admissible jusqu'à la réalisation du tunnel de base franco-italien, la ligne nouvelle voyageurs est nécessaire et nous sommes donc dans une configuration où il n'y a pas lieu à débat de priorité tant les deux infrastructures sont imbriquées et indissociables.

Certes –tout en gardant une ligne à 2 voies dédiées au fret sous CHARTREUSE- on pourrait concevoir de jumeler la ligne nouvelle fret (bi-tubes) et la ligne nouvelle voyageurs (mono-tube) sous CHARTREUSE mais ce serait doublement une grave erreur.

Fonctionnellement d'abord car un croisement de la ligne nouvelle avec la ligne existante à LAISSAUD ne justifierait guère une gare savoyarde entre LYON et TURIN et une telle ligne nouvelle serait d'un apport quasi nul au développement des navettes « Sillon alpin »/LYON : quel dramatique gâchis pour toute l'économie savoyarde !

Financièrement ensuite car le Tunnel de CHARTREUSE fera plus de 20 km et celui de l'EPINE moins de 15 km, ce qui explique que le coût de la ligne voyageurs, jumelée à celle du fret sous CHARTREUSE, serait de plus de 400 millions d'Euros supérieur à la liaison directe SAINT EXUPERY/CHAMBERY par l'EPINE...

Nous sommes donc dans le cas de figure –rare mais ô combien appréciable- où la solution la meilleure est aussi la moins chère.

Ce sont bien sûr ces données objectives qui ont incité la Ville de CHAMBERY à définir à la CASSINE, dès 1996, un périmètre de « zone d'aménagement différencié », à l'époque où –au vu des expériences peu concluantes de LOCHÉ, MONTCHANIN et quelques-autres- la gare de CHAMBERY est apparue comme la seule pouvant donner une chance de valorisation du LYON/TURIN pour toute la SAVOIE ; à l'époque aussi où des espoirs existaient de pouvoir inclure la Rotonde dans la transformation de la gare, ce que les études conduites depuis ont démenti : il eût fallu pouvoir disposer d'un espace trois fois plus large entre la Rotonde et l'avenue de la Boisse...

Ce sont évidemment tous les arguments ci-dessus qui ont animé les débats de l'année 2000 et qui ont conduit :

- d'une part les assemblées élues de la Ville de CHAMBERY, du District Urbain de CHAMBERY, du Conseil Général de la SAVOIE, du Conseil Régional de RHONE-ALPES, des réseaux de Ville à approuver **massivement** les choix de tracés marchandises (CHARTREUSE) et voyageurs (EPINE) ;
- d'autre part le Ministre des Transports à annoncer, à la satisfaction générale, le 25 janvier 2001 sa décision d'approuver ce double dispositif ;
- enfin, les Présidents de la Région, des Conseils Généraux de l'AIN, du RHONE, de l'ISERE, de la SAVOIE et de la HAUTE SAVOIE, de la Communauté Urbaine de LYON, des Communautés d'agglomération de GRENOBLE, ANNECY et CHAMBERY, de la Communauté de Communes du Lac du BOURGET –engagée par son Président en présence du Maire d'AIX LES BAINS- et les Maires de GRENOBLE et CHAMBERY, à signer avec le Ministre des Transports le « Protocole d'Accord du 19 mars 2002 » qui fixe les clés de répartition des financements.

Pour le « Plan Local d'Urbanisme » de CHAMBERY cette cascade de décisions convergentes dicte aux élus municipaux un double devoir : celui de prendre en compte

les besoins de développement de la gare -dont il a bien été dit le 19 mars 2002 que la transformation en gare TGV est incluse pour quelque 60 à 70 millions d'€ dans le coût du LYON/TURIN et non à la charge des seules collectivités savoyardes- et celui d'inscrire le tracé de l'arrivée de la ligne nouvelle à CHAMBERY.

Cette arrivée ne peut qu'être au Nord de la Ville si l'on veut à la fois éviter tout rebroussement aux liaisons internationales permises par le LYON/TURIN (et faciliter des arrêts -d'autant plus nombreux qu'ils seront plus aisés- dans la gare de CHAMBERY appelée à être ainsi une véritable gare de connexion pour tout le Sillon alpin d'ANNECY à GRENOBLE), et permettre des dessertes directes -sans rebroussement à CHAMBERY- des gares d'AIX LES BAINS et d'ANNECY... que les élus de cette ville demandent avec insistance comme étant pour leur territoire une chance historique !

Pour cette arrivée au Nord de CHAMBERY deux premières solutions ont été étudiées : l'une au travers de la zone industrielle de BISSY, l'autre passant au Nord de LA MOTTE SERVOLEX mais franchissant l'autoroute là où elle franchit elle-même la VRU... ce qui la faisait entailler la colline de CHAMBERY LE VIEUX et menacer la Maison Forte de Roberty. Mesurant les inconvénients de l'une comme de l'autre de ces deux solutions les élus chambériens ont -vainement- mis leurs espoirs dans un « Comité des Sages » qui n'a pas été investi -hélas- d'une mission d'approfondissement du dossier mais seulement de comparaison des deux variantes insatisfaisantes. Heureusement cet indispensable approfondissement est intervenu et l'Avant-Projet Sommaire, approuvé par le Ministre le 19 mars 2002 en même temps qu'a été signé le protocole d'accord de la même date avec les élus rhônalpins et savoyards unanimes, écarte aussi bien le principe d'une traversée de BISSY que celui d'un franchissement supérieur de l'Autoroute en venant de LA MOTTE SERVOLEX. A partir de la levée de ces deux écueils, la finalisation du dossier permettra très certainement de limiter le passage à l'air libre à LA MOTTE SERVOLEX à l'emprunt d'une future digue dont la réalisation est prévue pour la lutte contre les inondations et qui, de ce fait, aurait un double usage, donc sans nécessiter une amputation de terres agricoles qui préoccupait justement Messieurs les Sages du Comité du même nom.

S'agissant de CHAMBERY, il y aura bien évidemment des emprises à réserver mettant en cause quelques constructions existantes pour lesquelles la réinstallation des occupants devra d'autant plus requérir notre sollicitude qu'ils seront très peu nombreux.

En effet, on aura rarement vu une infrastructure de cette importance réussir, grâce aux compétences mobilisées pour son étude, à se frayer un passage en faisant aussi peu de casse.

La solution décidée –conforme à une réelle ambition pour le fret et aux besoins du long terme- est donc aussi la moins mutilante et pas seulement la moins chère et la meilleure !

Quel changement positif en perspective pour CHAMBERY dans le domaine du ferroviaire et quelle chance d'avoir comme avenir, à terme, le détournement des camions et des marchandises et une gare de cœur de ville, à la fois intermodale, internationale et inter-cités...

POUR UN URBANISME HUMAIN

AU SERVICE D'UN HUMANISME URBAIN...

Au moment de conclure cette contribution à la réflexion des prochains mois, tant sur l'élaboration du « Plan Local d'Urbanisme » que sur la révision du « Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur » du Centre Ancien, il convient de préciser qu'il n'est pas question dans cet exercice de voir les élus chambériens s'affranchir des exigences de documents, schémas ou plans établis à plus grande échelle et couvrant le territoire de CHAMBERY comme, par exemples, le « PPR » (ou Plan de Prévention des Risques), le « SCOT » (ou Schéma de Cohérence Territoriale), le « PLH » (ou Programme Local de l'Habitat), le « PDU » (ou Plan de Déplacements Urbains), le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage, le Plan Départemental d'Action pour le Logement des Défavorisés, le Schéma Départemental de Collecte et Traitement des ordures ménagères, etc... Ces documents, établis pour certains par des structures intercommunales ou sous la responsabilité commune du Préfet et du Président du Conseil Général, doivent être pleinement respectés... à la lettre et dans leur esprit car même lorsqu'ils n'ont que valeur de recommandation ils traduisent une dimension de l'intérêt général. Or il n'y a pas de progrès sans partage entre tous des exigences de l'intérêt général et les élus qui ne s'engageraient pas de manière déterminée dans cette orientation seraient mal placés pour se lamenter des reculs de la citoyenneté !

Bien évidemment une réflexion d'urbanisme s'inscrit dans un registre spécifique qui n'est pas celui du temps court de l'impatience, encore moins celui de l'instantanéité qui est le temps de l'exaspération, par non plus celui du temps long de la réalisation : elle ne peut que prendre racine dans des valeurs inspirant des orientations qui puissent guider –dans la durée- une action cohérente et dès lors efficace...

Qu'il me soit donc permis de revenir sur quelques clés qui devront d'autant plus éclairer la démarche à venir que nous sommes invités à définir non pas un urbanisme de simple occupation des sols mais un urbanisme de projet qui ne saurait être dominé par la

technique ou le fonctionnel mais qui doit l'être –pour l'actuelle équipe municipale- par des valeurs progressistes au service de l'humain.

Ces valeurs, associant progressisme et humanisme, on peut les décliner selon trois binômes : performance et solidarité, urbanisme et fraternité, patrimoine et développement durable.

- **PERFORMANCE ET SOLIDARITE**

Ce premier binôme est bien sûr celui qui associe en permanence la volonté de donner de la force et de l'attractivité à notre ville dans toutes ses composantes... au souci de rendre ses réalisations et ses services accessibles à tous. En quelque sorte faire le choix urbain central d'un maximum de forces dans un minimum d'espace, c'est à la fois amplifier l'effet « rayonnement » de chaque équipement et le rendre plus facilement accessible par une proximité assurée à ceux dont la mobilité est limitée. De la même façon appliquer le principe « à chacun selon ses besoins », plutôt qu'« à chacun selon ses moyens », et concrétiser cette option par une politique tarifaire n'écartant pas le plus modeste des usagers, c'est se donner un repère pour le dimensionnement –et donc l'emprise et a fortiori la localisation- des réalisations publiques.

De la Médiathèque à la Cité des Arts, de la Maison des Associations à la Galerie EURÊKA, comme dans les équipements des quartiers, ces principes ont prévalu et les usagers peuvent ainsi bénéficier –par la proximité et par les tarifs pratiqués- d'une accessibilité facilitée... dans les deux sens du terme !

Bien sûr l'association de la performance et de la solidarité peut prendre bien d'autres formes et, avoir une offre de lecture publique aux mal-voyants ou non voyants comme un libre accès pour tous aux nouvelles technologies de la communication, résulte d'initiatives municipales satisfaisant pleinement les exigences de mise en œuvre de ces deux principes. On pourrait multiplier les exemples.

• Urbanisme et fraternité

Le dictionnaire définit l'urbanisme comme étant « la science de la construction et de l'aménagement des agglomérations, villes et villages ». Mais qui donc peut guider cette « science » et éviter qu'elle ne soit qu'application de codes et de règles si ce ne sont certaines valeurs ? Jacques MARITAIN dans son admirable texte « A travers la victoire », du 6 juin 1944, exaltant l'union accomplie par la Résistance, écrivait : « Soyez bien assurés que dans la devise républicaine c'est la fraternité qui est l'essentiel : qu'elle soit l'idéal héroïque auquel vous suspendez l'œuvre immense de la reconstruction, qu'elle soit l'âme de la nouvelle démocratie ».

L'urbanisme dans sa mission de contribuer à l'harmonie du « vivre ensemble » pourrait faire sienne cette feuille de route... Bien sûr il faut construire, aménager, développer mais ces progrès n'ont de sens qu'au regard de ce qu'ils peuvent apporter à l'homme, à tout homme et à tout l'homme !

A l'heure où nous peinons à humaniser les grands ensembles, c'est-à-dire ces constructions faites par trop à l'économie –on disait « l'urbanisme du chemin de grue »- standardisées et répétitives sur la base –bien souvent- de « modèles » agréés pour être édifiés dans toute la FRANCE, comment ne pas mesurer le désastre que constituent ces facteurs de tension dans une cohabitation que l'empilement et la ségrégation réunis avaient tout pour rendre difficile ? Oui il y a eu –pendant une trentaine d'années appelées les 30 glorieuses... mais qui ne l'étaient pas pour tout le monde- un urbanisme qui légitime encore aujourd'hui l'adjectif d'« héroïque » pour y qualifier l'idéal de la fraternité...

Alors travaillons à renouveler cette approche de l'urbanisme et à favoriser dans tous les quartiers une coexistence apaisée de toutes les composantes du tissu social, en assurant à chacun, « à égalité de droits et de devoirs », le meilleur niveau de services et à la vie associative les conditions de son libre épanouissement. C'est bien le sens de priorités progressistes que de ne pas se résigner à un humanisme au rabais et discriminatoire, qui a bonne conscience en encourageant celui qui ne reconnaît pour

semblables que ceux qui lui ressemblent alors qu'il faudrait l'aider bien souvent à découvrir de réelles richesses dans la cohabitation des différences.

C'est une des dimensions de la « politique des quartiers », qui va bien au-delà de la simple proximité, et que renforceront les efforts de gestion personnalisée auxquels travaillent les organismes bailleurs.

• **Patrimoine et développement durable**

Là encore, comme la solidarité et la fraternité, cette option peut être un marqueur du sens donné au progrès humain dans les choix d'urbanisme...

En effet l'action que l'urbanisme permet de conduire doit toujours lucidement être située entre patrimoine et développement durable, c'est-à-dire entre ce que nous devons transmettre aux générations à venir –pour l'avoir créé ou recueilli des générations passées- et ce que –selon une formule bien connue- nous « empruntons aux générations futures » pour l'avoir reçu de la nature. Cette approche progressiste et humaniste n'autorise aucune gestion municipale au jour le jour et légitime en revanche l'impératif de qualité urbaine. Une qualité urbaine qui est paysage et cadre de vie mais aussi identité culturelle et dimension sociale, modernité et monumentalité.

On retient d'André MALRAUX qu'on lui doit une grande loi de préservation du patrimoine historique mais on oublie que c'est lui qui avait déclaré : « il est bien de protéger les monuments, il est mieux encore d'en créer ».

Mais au sens latin « monumentum » veut dire « lieu de mémoire » et le propos de MALRAUX est une invitation à donner de la qualité à la plus modeste comme à la plus prestigieuse des réalisations, car ce qui compte c'est que l'une comme l'autre puisse être un jour un témoin de son temps et de son appropriation par les gens. Comme les fours banals, les oratoires ou les lavoirs de jadis sont ces micro-lieux de mémoire de ce qu'étaient les temps anciens de la vie villageoise, faite d'échanges, de rencontres, voire de recueillement, sachons faire de nos écoles, de nos crèches, de nos maisons de l'enfance, de nos équipements sportifs, de nos centres culturels et de nos structures

d'accueil comme de nos places, rues, jardins ou squares, des lieux que s'approprient pleinement leurs usagers d'aujourd'hui. A l'urbanisme de leur donner par leur localisation cette lisibilité et ce sens qui leur apporteront ce « supplément d'âme » cher à BERGSON !

Ces quelques appréciations et convictions versées aux débats qui vont être consacrés à nos choix d'urbanisme et aux documents qui les traduiront n'ont nullement vocation à confondre cette discipline avec la gestion municipale car celle-ci couvre bien d'autres aspects. Néanmoins, en matière d'aménagements –du plus ponctuel au plus structurant- et en matière de constructions –de la plus modeste à la plus imposante- **l'urbanisme n'est pas tout mais l'urbanisme est partout**. Ce qui veut dire qu'il convient que chaque décision exprime bien une relation charnelle avec l'âme urbaine, une perception profonde de la sensibilité de chaque lieu et ne néglige rien des potentialités toujours spécifiques à chaque espace et donc, a fortiori, à chaque ville.

Au-delà de la phrase de SAINT EXUPERY déjà citée, sur les matériaux qui nous sont donnés en vrac, mesurons bien l'immense avantage qu'apporte à une action quotidienne rigoureuse –en terme d'économies et d'efficacité à la fois- l'éclairage d'une vision claire de l'objectif global et de long terme tout comme la réflexion

d'urbanisme au quotidien qui ne permet ni de penser sans agir ni d'agir sans penser : c'est une véritable composition urbaine qu'une vision du long terme associée à un urbanisme au quotidien permettent de réaliser progressivement si l'on met en oeuvre de manière cohérente, pierre après pierre, même s'il ne faut jamais perdre de vue que puisse apparaître « l'invité inattendu » cher au merveilleux Denys PRADELLE, des initiatives qui se complètent et cela en référence à des valeurs qui en sont un solide et même fil conducteur... Ajoutons-y cette part de détermination et d'enthousiasme à laquelle GOETHE nous a conviés en écrivant : « ce n'est pas assez de faire des pas qui doivent un jour conduire au but, chaque pas doit être lui-même un but en même temps qu'il nous porte en avant ».

Que le débat qui s'ouvre soit d'autant plus riche qu'à côté de la contribution des élus s'exprimeront les acteurs professionnels, les militants, les agents territoriaux, les associations... et tous les citoyens qui –sans avoir le temps de l'engagement- n'en font pas moins l'effort de s'informer, de donner des avis et d'accomplir leur devoir civique.

A chacun d'aimer sa ville et de vouloir la servir à travers tous ses habitants en disant ses attentes, sa manière de voir en ce domaine si multiple de l'urbanisme.

A nous tous de faire la ville de demain. Celle qui sera encore plus accueillante pour tous, valides et handicapés, jeunes et âgés. Celle qui sera encore plus dynamique et attractive. Celle qui sera encore plus rayonnante et dont nous serons encore plus fiers... et qui saura apporter à chacun un peu plus de chance de bonheur !

C'est bien le choix d'un « urbanisme humain » qu'il faut faire si l'on veut aider à ce que vive durablement dans la ville un « humanisme urbain ».

Louis BESSON

(septembre 2002)