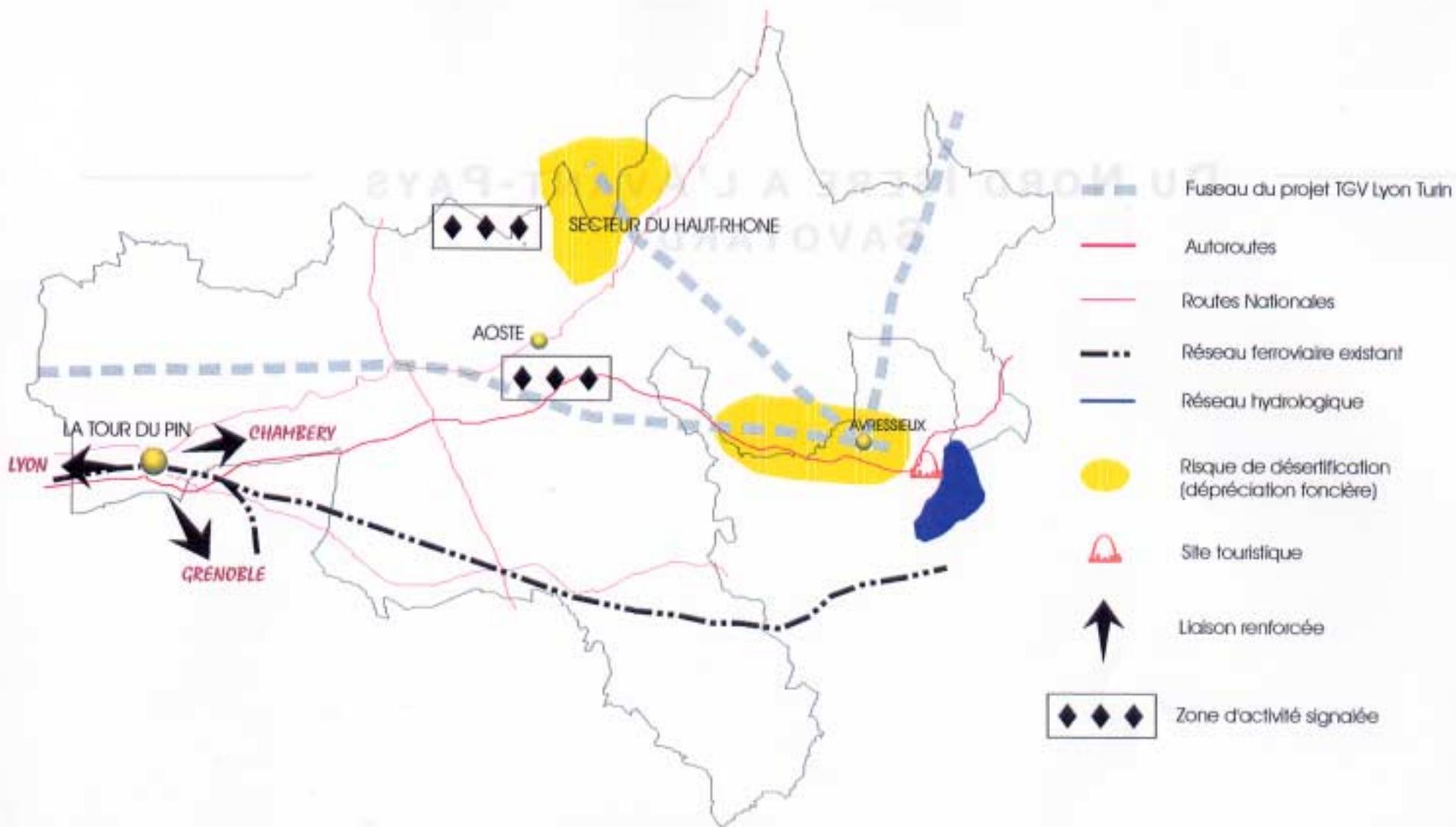




# PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES DU NORD-ISÈRE À L'AVANT-PAYS SAVOYARD



## 1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIÉS AUX DEPLACEMENTS

### 1.1 - Secteur de la Tour-du-Pin

Pour les Collectivités de ce secteur, la ligne nouvelle ferroviaire représente un atout important. Elle permet de relier à très grande vitesse les agglomérations principales de Rhône-Alpes, ce qui présente un grand intérêt pour le développement régional. Cependant, il leur semble indispensable d'être vigilant pour que le niveau de service offert actuellement aux villes intermédiaires du réseau, par le TER, ne soit pas diminué, mais au contraire parallèlement amélioré : la ville de la Tour-du-Pin est actuellement très bien desservie vers Grenoble, vers Lyon, ou vers Chambéry. La nouvelle infrastructure contribue, en effet, à libérer de la capacité sur les lignes existantes.

Certaines communes de ce secteur contestent le principe de "Très Grande Vitesse" par rapport à la "Grande Vitesse" sur le réseau existant. Ces remarques sont cependant très souvent liées au niveau de nuisances induit par la nouvelle infrastructure.

### 1.2 - L'Avant-Pays Savoyard

Ce secteur insiste sur l'importance de la réalisation globale du projet, refusant le phasage proposé à Lépin-le-Lac qui entraverait pour les Collectivités concernées une bonne desserte vers le Sillon alpin, Grenoble ou l'Italie. Les Collectivités de ce secteur se disent favorables, cependant, à la réalisation de la bretelle de Chambéry Nord en première phase.

La solution proposée de la bretelle de Saint-André-le-Gaz avec les shunts dans le centre Isère, ne satisfait pas les communes situées sur ces sites, qui estiment que le désenclavement de Grenoble peut s'obtenir de façon plus pertinente et moins traumatisante par l'électrification de la ligne de la Vallée du Grésivaudan, même si Grenoble perd quelques minutes pour rejoindre Lyon.

## 2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT

### 2.1 - Secteur du Haut Rhône et de la Tour-du-Pin

Ce secteur bénéficie d'atouts touristiques reconnus : site de Crémieu, Grottes de la Balme, Plateau de Larina ... C'est un espace très apprécié par les citoyens pour des visites culturelles du patrimoine historique, pour des randonnées et la pratique du VTT dans une nature préservée et facilement accessible depuis Lyon, grâce à une bonne desserte autoroutière et routière. Selon les Collectivités concernées, le projet de ligne nouvelle fret (et notamment le fuseau Ouest) au départ d'Ambérieu-en-Bugey, remettrait en cause la vocation environnementale et touristique de ces sites.

De plus, s'exprime la crainte d'une désertification et dépréciation foncière, processus que l'implantation d'une nouvelle infrastructure de ce type risquerait d'accélérer par ses impacts sur le cadre de vie.

Le secteur de St Savin s'estime particulièrement touché : les effets de la ligne nouvelle sont d'autant plus durement ressentis qu'ils se conjuguent avec ceux d'une autre infrastructure en projet : l'autoroute A48.

### 2.2 - L'Avant-Pays Savoyard

Situé entre des villes moyennes de la région, ce secteur souffre d'une désertification des zones rurales. Comme dans le secteur précédent, l'impact sur le cadre de vie est ressenti comme une menace par les Collectivités.

### 3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

#### 3.1 - Dans l'Isère

Le tracé possible de la ligne nouvelle fret met directement en cause des entreprises importantes dans le tissu industriel du secteur examiné (entreprises de cimenteries, entreprises agro-alimentaires d'Aoste avec plus de 800 emplois). Ces entreprises ont cette particularité d'être particulièrement attachées à ces sites dont elles tirent leurs ressources essentielles. Pour les cimenteries, c'est la présence de carrières de qualité. Pour les industries agro-alimentaires d'Aoste, c'est l'image de marque d'un pays naturel préservé.

L'infrastructure apparaît, dans ce secteur particulier, comme une véritable menace.

#### 3.2 - En Savoie

Au sein de l'Avant-Pays Savoyard, le Lac d'Aiguebelette est un site naturel très touristique. Il est le troisième lac naturel de France ; il est connu et reconnu pour être la " perle de l'Avant-Pays Savoyard ".

Il est préservé dans le cadre d'un contrat de lac qui rassemble toutes les communes riveraines. Ces villages développent et proposent de nombreuses activités sportives, culturelles ou de détente sur le lac. Or, certains tracés non enterrés (ne comprenant pas le tracé proposé, qui lui, est enterré) de la ligne nouvelle TGV Lyon-Turin et en particulier, le phasage de la ligne en empruntant la ligne existante voire en doublant cette ligne, risquent, notamment au droit de Lépin-le-Lac, de confirmer l'isolement de la Commune par rapport au lac. Ceci représente un préjudice important pour toutes ces activités touristiques. L'enjeu écologique est également souligné.



# PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES POLE AIX-LES-BAINS - CHAMBERY - COMBE DE SAVOIE



## 1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS

### 1.1 - Enjeux généraux

Pour la Savoie en général, le projet de la Transalpine doit conserver toute son ambition européenne en reliant deux nœuds de communication majeurs Lyon et Turin : la réalisation du tunnel de base est, à cet égard, essentielle. Nationale et régionale, la liaison nouvelle ferroviaire constitue "l'épine dorsale" de la région.

Pour Métropole Savoie, les objectifs du projet sont d'une double nature. Pour les voyageurs, l'enjeu consiste à décharger les autoroutes en renforçant très sensiblement le rôle joué par les transports collectifs pour les déplacements régionaux de personnes et à favoriser les meilleures interconnexions TER et TGV afin que le "réseau de villes" du Sillon Alpin bénéficie au mieux des retombées de l'infrastructure.

Organiser le Sillon Alpin en "espace métropolitain" de Genève à Valence constitue le projet *Espace Métropolitain des Alpes du Nord* que soutient fermement le Département de la Savoie.

Pour les marchandises, l'enjeu réside plutôt dans l'augmentation des capacités ferroviaires notamment pour les échanges transalpins, dans la volonté de faire en sorte que le fer soit plus attractif que la route pour les transports de marchandises, et dans la suppression des risques de pollution le long du lac du Bourget permettant ainsi la

reconquête de ses rives souhaitée notamment par le Conseil Général ainsi que par d'autres Collectivités.

### 1.2 - Enjeux locaux

La Cluse de Chambéry constitue le principal point nodal du Sillon Alpin : la gare de Chambéry se situe au centre d'une étoile à cinq branches composée des liaisons Satolas-Lyon-Paris, Aix-Annecy-Genève, la Vallée de la Tarentaise et ses stations internationales, la Vallée de la Maurienne-Turin, Grenoble et le sud vers la Méditerranée. Ainsi s'exprime parmi les entités consultées de ce secteur, une très forte volonté pour retenir la bretelle *Chambéry nord* favorisant de fait la gare de Chambéry, comme gare de correspondance avec l'Italie. La Ville de Chambéry prévoit une amélioration substantielle de la desserte routière de la gare à partir de la VRU et de l'échangeur de la Cassine, ainsi que la création de parcs de stationnement et d'accès piétons sur ce côté de la gare pour donner à celle-ci sa véritable dimension et les équipements nécessaires à son ambition.

La Ville souhaiterait également une répartition du rôle de connexion TGV-TER entre gares existantes : Chambéry, Aix-les-Bains (desserte), Montmélian (gare de correspondance vers l'Italie pour Grenoble).

## 2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIÉS A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT

### 2.1 - Le Lac du Bourget et Aix-les-Bains

La ville d'Aix-les-Bains est, selon certains, la "grande oubliée" du projet. Sa gare ne présente pas les mêmes atouts pour la connexion des réseaux que celle de Chambéry, même si des arrêts TGV pourraient jouer un rôle important pour l'activité thermale de la ville. Celle-ci est actuellement traversée par des trains de fret circulant sur une ligne longeant les rives du Lac du Bourget. Il est pour la Collectivité important de débarrasser les bords du lac d'un trafic de marchandises qui provoque des nuisances et comporte d'éventuels risques de pollution. Ainsi, pour beaucoup, le choix de la variante Bauges pour le trafic fret peut permettre la reconquête de la rive du lac concernée, ce qui s'inscrirait dans l'action de valorisation du site engagée par le Département et la Ville. Cette variante représente également la possibilité d'atténuer les nuisances entre Aix-les-Bains et Montmélian, un espace assez densément peuplé et urbanisé et de résoudre les problèmes de saturation de cette ligne.

Cependant, il est craint que cet objectif soit, momentanément détourné si, pour une nécessité de phaser la réalisation de cette variante et en particulier celle du tunnel sous les Bauges, était prévu la création d'une troisième voie entre Aix-les-Bains et Montmélian.

### 2.2 - La Combe de Savoie

Le secteur de la Combe de Savoie recèle des paysages de qualité. Ainsi, le vignoble d'Apremont au pied de la Chartreuse constitue un paysage qui fait partie du patrimoine alpin. Il a inspiré peintres et photographes régionaux : Campagne publicitaire EDF-GDF (1992), Expo Art et Environnement - Peintres savoyards, reportages FR3, TF1 (1994) ... De même, la Plaine des Marches est reconnue comme un espace à enjeux très précieux : un espace naturel et agricole de grande valeur. Ces sites sont de plus urbanisés. Tout ceci conforte naturellement le choix de la variante *Chambéry Nord*.

Une gare Savoie-Dauphiné occasionnerait de plus une plus grande consommation d'espace, et comporterait des risques économiques et fonctionnels importants.

Le secteur de la Vallée de l'Isère, au nord de Montmélian comporte également un patrimoine de qualité : le Château de Miolans, par exemple, fait partie du patrimoine savoyard ; il est le troisième monument en nombre de visites du département. Ceci conduit les Collectivités à s'opposer aux sorties de la solution fret via les Bauges, en demandant des études complémentaires précisant ces différentes sorties.

### 3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

#### 3.1 - Chambéry

Pour la Ville de Chambéry et le Conseil Général de Savoie, la perspective d'une ligne fret pourrait être mise à profit pour conduire une réflexion sur le défaut d'organisation actuelle de l'activité logistique, se traduisant par une dispersion des entreprises concernées par la logistique sur l'agglomération chambérienne ce qui a pour effet d'accentuer les problèmes de circulation. Il y a une faiblesse qualitative de l'offre de "transport de fret" en Savoie marquée par l'absence de fonctions logistiques proprement dites. Il conviendrait de vérifier l'opportunité de l'aménagement d'une zone, de dimension modeste, reliée au nouvel axe ferroviaire fret, sur laquelle pourrait se regrouper l'essentiel des activités de transport et de logistique de l'agglomération voire du département.

La ville de Chambéry pourrait ainsi pleinement bénéficier de sa position centrale au sein des réseaux de communication, à l'interconnexion entre le Sillon Alpin et l'axe Lyon-Turin.

#### 3.2 - Une gare nouvelle "Savoie-Dauphiné"

Les avis de la consultation s'entendent relativement pour reconnaître le risque économique d'une gare nouvelle en Combe de Savoie, en rase-campagne. Ils préfèrent généralement le principe de l'utilisation et de la modernisation d'une gare existante, même si les avis diffèrent sur le choix et la localisation de cette gare suivant les départements. L'Isère tendrait à promouvoir le choix d'une gare " la plus au sud possible " pour permettre à Grenoble une desserte optimale sur Lyon ou Turin. Quant aux Savoie, la gare retenue est celle de Chambéry avec la volonté d'organiser des connexions entre ce triangle des gares existantes Chambéry - Aix-les-Bains - Montmélian.