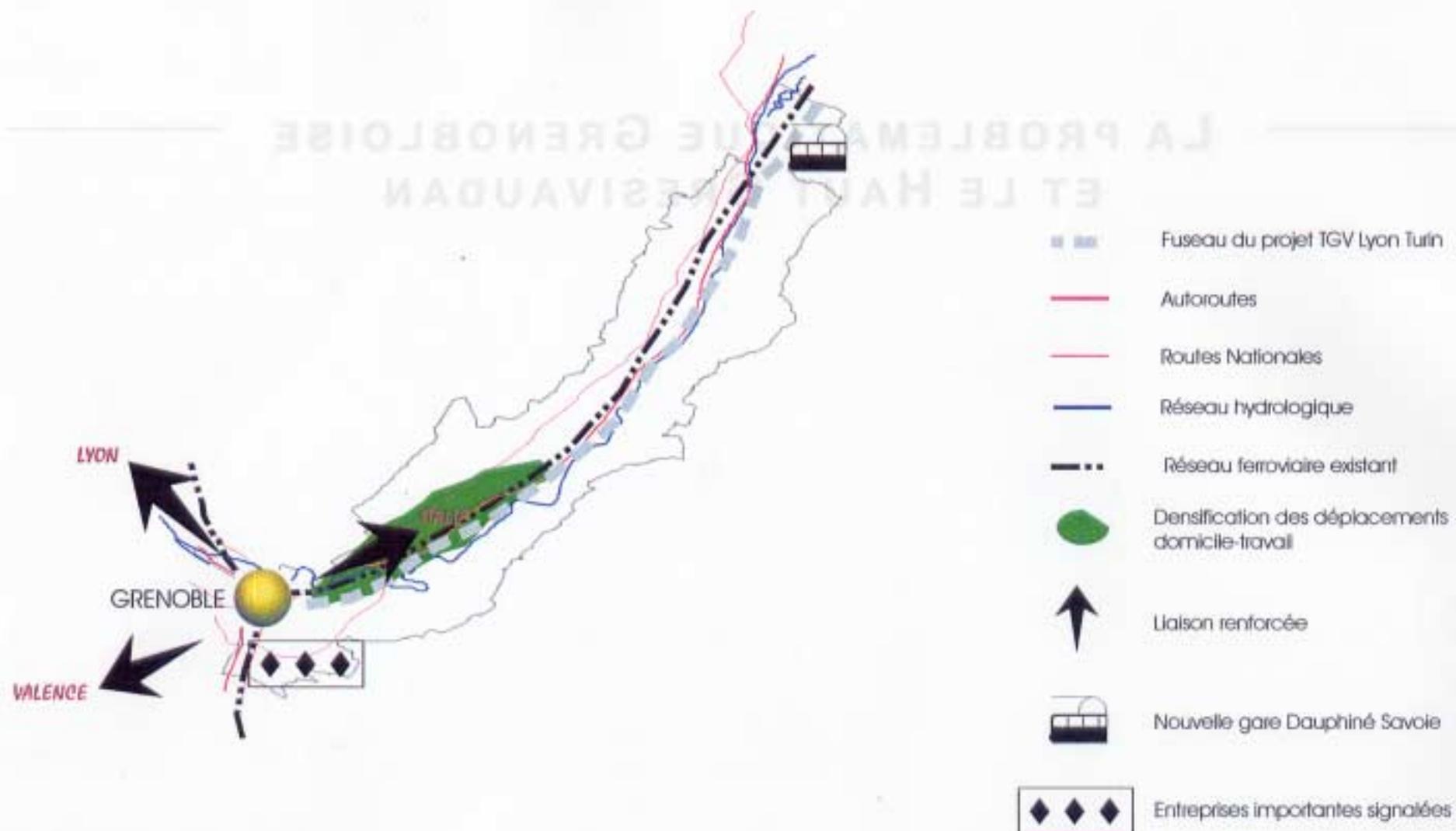




# PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES GRENOBLE ET LE HAUT GRESIVAUDAN



## 1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS

### 1.1 - Enjeux généraux

La Ville de Grenoble et le district Grenoble Alpes-Métropole soulignent les enjeux fondamentaux de la nouvelle infrastructure pour l'agglomération : améliorer les possibilités d'échange au sein du Sillon Alpin vers le Sud via Valence et vers le Nord via Chambéry, Annecy et Genève qui correspondent à des limites académiques, améliorer les liaisons vers l'Italie, améliorer les temps de parcours intercités (Lyon, Paris, Satolas) et améliorer enfin, les dessertes ferroviaires de la région urbaine. Grenoble insiste également sur la nécessité et les besoins en liaison rapide vers Paris et l'Italie, au regard de l'importance de son secteur économique et de recherche. Concernant le fret, le projet est perçu globalement comme une alternative au tout routier.

### 1.2 - Configurations du projet concret

Le projet de modernisation, d'électrification et de relèvement de la vitesse maximale de la ligne Grenoble-Montmélian figure au Cahier des Charges de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, du 7 février 1994.

La consultation a été l'occasion d'exprimer très fortement le caractère essentiel de cet aspect du projet voire d'en faire un préalable à la réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse. De nombreux élus souhaiteraient dissocier cette réalisation du projet global et l'intégrer dans le prochain Contrat de Plan Etat-Région comme une priorité. La prolongation de ces aménagements jusqu'à Valence est par ailleurs un souhait largement partagé.

Au regard des enjeux, la localisation de la gare de connexion TGV-TER revêt une importance toute particulière pour Grenoble et sa région. Elle devra assurer la meilleure fluidité des flux est-ouest et nord-sud sans grever les temps de parcours. Il semble que le site de Montmélian avec la gare existante puisse répondre à ces objectifs.

Si un phasage de la ligne nouvelle devait être retenu, Grenoble souhaiterait que la bretelle de Saint-André-le-Gaz et les shunts de Rives appartiennent à cette première phase, bien que ces shunts apparaissent traumatisants pour les populations locales et que le principe de cette liaison vers Lyon et Paris soit contestée par le Conseil Général de l'Isère.

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

### 2.1 - La Vallée du Grésivaudan

Le projet consistant en l'aménagement de la ligne existante de Grenoble à Montmélián, les impacts environnementaux ou sur l'habitat sont limités.

La volonté de prolonger ces aménagements jusqu'à Valence est partagée.

### 2.2 - Le Centre Isère

La bretelle de Saint-André-le-Gaz et la réalisation des shunts de Rives ont des conséquences plus marquées sur l'environnement et l'habitat.

### 3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

gare entre Moirans et le Grand-Lemps pour assurer à son projet de site logistique tous les outils et les accès nécessaires au réseau régional voire international de transport.

#### 3.1 - Grenoble

Améliorer l'accessibilité de Grenoble depuis Lyon, Paris et l'Italie est une priorité affichée du Département. L'Isère est le premier exportateur de Rhône-Alpes. Son potentiel de recherche de haut niveau, ses entreprises à forte valeur ajoutée et à haute technologie sont des éléments importants qui justifient l'amélioration des connexions avec les axes de communication du réseau régional, national et international.

#### 3.2 - Le pôle Bièvre-Voironnais

La ville de Voiron envisage très négativement la mise à l'écart de sa gare, par les shunts. Cette gare bénéficie actuellement de dessertes efficaces et suffisantes avec Lyon et Grenoble. Ce projet semblerait donc remettre en cause une situation correcte aux yeux de la population et des Collectivités.

Le poids démographique et économique du pôle Bièvre-Voironnais est comparable à celui de Chambéry : ce pôle revendique donc une



# PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES

## LA MAURIENNE



-  Fuseau du projet TGV Lyon Turin
-  Autoroutes
-  Routes Nationales
-  Réseau hydrologique
-  Réseau ferroviaire existant
-  Site touristique
-  Projet de plate-forme logistique
-  Liaison renforcée
-  Concentration d'infrastructures (Zone de sensibilité)
-  Entreprises importantes signalées
-  Potentialité de la gare renforcée
-  Site naturel à valoriser

## 1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIÉS AUX DÉPLACEMENTS

### 1.1 - Enjeux généraux : une priorité, le fret

La Vallée de la Maurienne est un couloir encaissé dans lequel s'engouffrent plusieurs infrastructures lourdes de transport : l'autoroute de Maurienne, la RN6 et la ligne SNCF. Le projet Lyon-Turin prévoit la réalisation d'un tunnel ferroviaire entre la France, à partir de Saint-Jean-de-Maurienne, et l'Italie, jusqu'à Suse/Bussoleno. Plusieurs variantes permettent l'acheminement du fret et des voyageurs jusqu'au tunnel.

L'ensemble de la Vallée a manifesté, durant la consultation, un très fort attachement vis-à-vis du projet et surtout une forte volonté de voir aboutir la réalisation du tunnel de base. Celui-ci est un élément indispensable et urgent, qui s'inscrit dans une logique d'encouragement au transport ferroviaire fret. La Vallée a souhaité, à travers l'expression de l'Association des Maires de Maurienne, accorder une priorité au fret. Le transport de marchandises draine, en effet, au cœur de la Vallée, un grand nombre de camions sur les infrastructures routières. Ceux-ci contribuent toujours plus "à l'asphyxie de la Vallée" et à l'encombrement sur les structures existantes. Le projet permettrait donc un report bénéfique vers le fer, tant pour l'efficacité de transport que pour la préservation d'une qualité de l'environnement fragile de la Vallée, même si la nouvelle

autoroute a fait l'objet d'un important travail destiné à son intégration paysagère.

En conséquence, les Maires soulignent leur opposition à un doublement éventuel du tunnel routier sous le Fréjus, qui induirait encore plus de trafics et de nuisances dans la Vallée. L'avenir de la gare de Modane reste en suspens. Ce fait est surtout lié aux conséquences de la modernisation de la ligne actuelle (fluidité des trafics en gare).

### 1.2 - Configurations du projet concret

Les Maires refusent les tracés à l'air libre. Ils retiennent le passage sous Belledonne avec une sortie au sud de Saint-Rémy-de-Maurienne prolongée par un tunnel long jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne. La variante Bauges utilisant les lignes existantes avec un projet d'une troisième voie est refusée. Elle pourrait convenir si l'aménagement d'un tunnel sous le Massif des Hurtières pouvait être prévu.

L'enjeu pour la Vallée est environnemental et économique : il convient de maintenir une bonne qualité de ces espaces pour développer l'activité touristique.

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

### 2.1 - La Vallée : l'objectif de développement durable

Les infrastructures existantes induisent, dans la Vallée, des nuisances sonores et visuelles déjà importantes. Le projet de doublement des voies ferroviaires existantes contribuerait à augmenter encore plus ces nuisances, alors que les Communes souhaitent que l'esprit de la Convention alpine signée en Octobre 1989 à Berchtesgaden soit respectée. Il s'agit en effet, de concilier l'objectif de développement durable de la Vallée avec celui des échanges internationaux.

L'enjeu est ici à la fois environnemental et économique : il s'agit de maintenir une bonne qualité des espaces de la Maurienne pour développer l'activité touristique.

### 2.2 - Les villages riverains

Ceux-ci réclament des mesures de protection importantes contre les nuisances sonores. Les riverains sont d'autant plus sensibles qu'ils se situent dans une configuration géographique de vallée.

### 3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

#### 3.1 - La Vallée : maintenir et encourager les activités et initiatives locales

Le projet ferroviaire Lyon-Turin heurte parfois, dans sa configuration " utilisation des lignes existantes ", les micro-projets de développement économique locaux si importants dans un site en crise avec la difficile reconversion des sites industriels. Une troisième voie éventuelle compromet, sur la Commune de La Chapelle, l'avenir d'une coopérative laitière et le projet d'implantation d'un abattoir. Les projets, hors leur caractère strictement communal, témoignent de la volonté de maintenir une activité agricole dans la Vallée, cohérente avec les projets d'agrotourisme que la Vallée défend dans le cadre des politiques régionales européennes tels LEADER, par exemple.

De même, la proposition de l'implantation d'une plate-forme de chargement-déchargement pour le service d'autoroute ferroviaire à Saint-Avre se heurte au projet de construction d'un atelier communal jugé indispensable pour l'activité de la Commune. Ces plates-formes gagneraient à être situées près des centres de production et en amont de la Vallée de la Maurienne.

Quant à l'avenir de la gare de Modane, certains s'inquiètent d'une désaffectation. Quelle reconversion, quelles adaptations peuvent être mises en œuvre pour assurer la continuité de son activité ?

#### 3.2 - Saint-Jean-de-Maurienne : des atouts à exploiter

La Commune de Saint-Jean-de-Maurienne localisée à l'entrée du tunnel de base souhaite profiter de cette localisation pour conforter son activité économique. Elle projette ainsi de réorganiser sa gare. Un arrêt TGV, selon elle, conforterait l'activité touristique de la Vallée, à un niveau régional voire national en permettant une desserte plus rapide des stations touristiques alpines. Elle se dit également favorable à l'implantation de tout ou partie des installations de maintenance et d'exploitation du tunnel de base sur l'aire de la Commune : l'activité est source d'emplois et contribue à la reconversion économique de la Vallée.