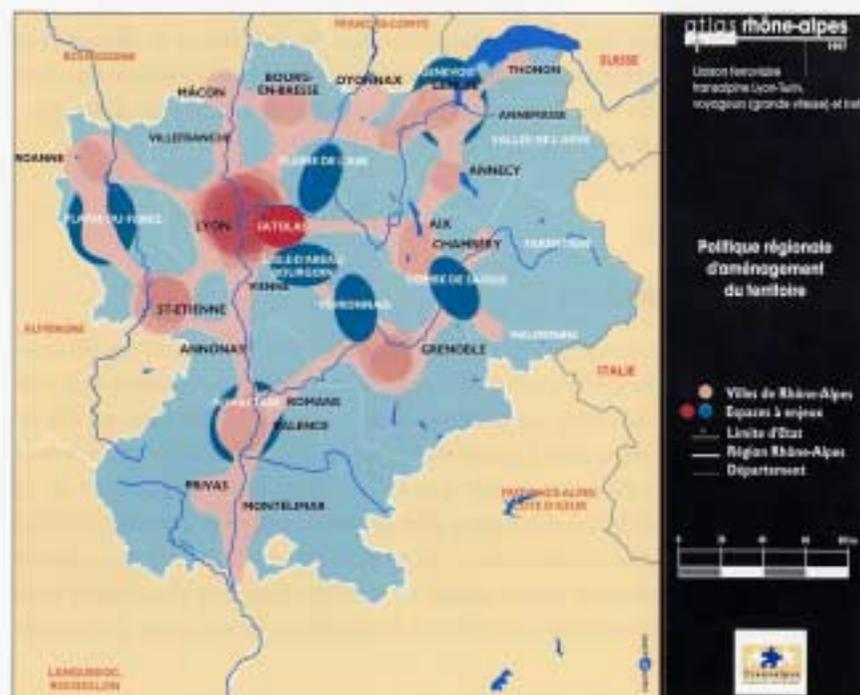


Outre les relations relevant d'une logique interne à ces territoires, la question se pose du renforcement de leurs rapports au sein de l'ensemble régional. Une volonté politique d'équilibre territorial a ainsi été définie dans le schéma d'aménagement et de développement de Rhône-Alpes approuvé par le Conseil Régional en Octobre 1992, apportant un cadre à l'organisation du territoire rhônalpin. Elle s'exprime par 3 concepts :

- les espaces du quotidien : expression des synergies intercommunales qui se concrétise par des Contrats globaux de développement,
- les espaces de projet : mise en réseau, à partir de leurs complémentarités et dans un souci de structuration générale de Rhône-Alpes, des principales villes de celle-ci,
- les espaces à enjeux : sites régionaux présentant un intérêt déterminant aux niveaux national et européen.



Les Alpes

- Un vaste espace de montagnes et de vallées qui s'étend du Chablais au massif de l'Oisans, avec des territoires quelquefois enclavés, et dont la densité de population est contrastée : élevée dans les vallées (plus de 300 habitants/km² dans le sillon alpin), mais faible dans les massifs montagneux (35 h/km²).

- Des histoires lémanique, savoyarde et dauphinoise distinctes ; un lien fort avec l'Italie pour la Savoie (passé commun avec le Piémont/Val d'Aoste), et dans une moindre mesure pour le bassin grenoblois (plus de 10 % de la population est d'origine italienne). L'influence genevoise sur le nord du département de la Haute-Savoie est forte, mais le lien ancien du Canton de Vaud avec la Savoie s'est relâché. Chambéry fut une capitale, et Genève est une ville internationale.

- Des industries spécialisées, liées au développement de l'énergie hydraulique et à la mécanique de précision, confortées par un savoir-faire important : chimie, mécanique et équipement électrique, travail des métaux, papeterie, verre et matériaux de construction, électronique (principalement autour de Grenoble et Genève). Cette dernière concentre également une spécialité en horlogerie et parfumerie. Une tradition de recherche et de relations recherche-industrie y est bien établie.

- L'achèvement du réseau autoroutier (A43 Maurienne, A41 Allonzier-la-Caille - Genève, A400 Annemasse-Thonon, A51 Grenoble-Gap) renforce la pénétration de l'espace alpin. Toutefois, les massifs montagneux restent une contrainte forte sur les communications avec l'Italie du Nord, et entre les bassins de vie de l'espace alpin.

- Un très important patrimoine naturel et touristique : présence de deux parcs nationaux et 3 parcs naturels régionaux, premier domaine skiable mondial, tourisme lacustre et thermal, tourisme et loisirs d'été, patrimoine bâti, constituant un attrait majeur aux niveaux national et international.

- Des pentes valorisées par l'élevage bovin laitier et par l'exploitation du bois.

Une difficile diversification de l'activité des vallées et plateaux enclavés de la Maurienne, de la Romanche et de La Mure (Matheysine).

Des industries dominées par de grands groupes et donc très dépendantes de l'extérieur sont souvent fragilisées.

Le sillon alpin

- Une succession de villes dynamiques, échelonnées sur 150 km, tendant à constituer un espace métropolitain original : 1,6 million d'habitants au total en 1990. L'association des villes du sillon alpin (hors Genève) existe depuis 1992.

22 % de la population de Rhône-Alpes y vit sur 11 % de son territoire. Outre le Canton de Genève et ses extensions françaises, cet espace est constitué des bassins urbains et industriels annécien, chambérien, grenoblois, voironnais, ainsi que du district industriel de la vallée de l'Arve. La basse vallée de l'Isère jusqu'à Romans et Valence prolonge le sillon alpin jusqu'à la vallée du Rhône.

Un dynamisme démographique soutenu comme en témoigne le doublement de la population en quarante ans, soit + 16 000 habitants par an aujourd'hui, dont 5 000 pour la région urbaine de Genève et 4 000 pour la région urbaine de Grenoble. Mais les bassins d'Annecy et de Chambéry tendent à avoir une démographie encore plus dynamique que ceux de Grenoble et Genève. Au total le sillon alpin devrait dépasser 2 millions d'habitants en 2015.

- Peu de relation entre les différents bassins industriels : seulement 15 % des ventes et 23 % des achats sont internes au sillon alpin français, et se réalisent la plupart du temps au sein même des bassins d'emploi. L'internationalisation de l'industrie y est également perfectible, s'agissant d'une région frontalière. Le marché des entreprises du sillon alpin est plus national que régional ou international.

Des moyens de développement convergeant vers les activités à haute valeur ajoutée : conception industrielle, travail des matériaux, technologies du loisir et de l'environnement, technologies de l'information. Ces activités emploient seulement 10 % des effectifs salariés mais organisent une grande partie de la sous-traitance, distribuant des revenus proportionnellement élevés. Elles s'appuient sur des équipements scientifiques de niveau mondial (CERN, Synchrotron, CENG...).

Des activités tertiaires supérieures importantes mais inégalement réparties : affirmation des dynamiques intersectorielles et interdisciplinaires dans l'industrie en matière de recherche scientifique, université et recherche/développement à Grenoble et dans une moindre mesure Genève et Chambéry, fonction financière et internationale à Genève, qui abrite des banques et des organisations internationales de premier plan (ONU, BIT, OMC et nombreuses ONG).

Enfin, un accroissement des nuisances liées à l'encombrement autour de chaque pôle (pollutions, trafic surchargé), conséquence du dynamisme socio-économique du sillon alpin et du trafic de transit en forte croissance vers l'Italie, peut freiner un développement basé sur la qualité de la vie.

L'axe Rhodanien

- Principal couloir d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe, enserré par les massifs des Alpes et du Massif Central, et rejoint par plusieurs vallées : vallées de l'Ain, de la Saône, du Gier, de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardeche ; il constitue un axe de communication dynamique entre Lyon et Marseille, deux agglomérations dépassant le million d'habitants et distantes de 300 km. La vieille frontière linguistique de la langue d'oc, au nord de Valence, recouvre plus ou moins, aujourd'hui encore, la limite d'influence de l'espace Méditerranéen. Au nord de Mâcon, les échanges se distendent au sein de la « diagonale aride », espace de moindre densité de peuplement et de moindre dynamisme économique, qui traverse le territoire national, selon un axe sud-ouest-nord-est.

- Des berges rhodaniennes surchargées par un habitat dense (plus de 500 h/km²), des activités industrielles et des infrastructures de transport lourdes. La progression de la part du transport routier y a atteint ses limites physiques (saturation des axes), environnementales (pollutions) et psychologique.

Des territoires au nord et à l'est de Lyon (Haut-Rhône, Bugey, Bas-Dauphiné) propices au développement de la capitale régionale.

Des contreforts du Massif Central, du Jura et des Alpes, compartimentés et souvent en difficulté économique : Bas-Bugey, Chambarran, montagnes drômoises et ardéchoises, Monts du Lyonnais, Forez, et même le bassin stéphanois à une autre échelle. A cela une seule exception : le nord de l'Ain, avec la région de Bourg-en-Bresse et le district d'Oyonnax (pôle d'excellence plasturgique).

Le carrefour lyonnais

- Un espace en expansion : 1,2 million d'habitants dans la Communauté Urbaine de Lyon (487 km²), 1,8 million d'habitants si l'on considère la région lyonnaise (3600 km²), 2,5 millions d'habitants dans le périmètre de la grande Région Urbaine de Lyon (7500 km²), à cheval sur quatre départements (Rhône, Ain, Isère, Loire), et incluant en particulier le bassin stéphanois.

Une démographie dynamique, avec une croissance de la population de 18 000 habitants par an (près de 1 % par an, hors Stéphanois), qui se porte essentiellement sur l'est et le nord de la région urbaine.

- Plus du tiers des emplois de la Région, une présence dans tous les secteurs et des spécialisations industrielles dans la chimie et la pharmacie (Lyon est le 9^{ème} producteur mondial de médicaments), le textile, la construction mécanique et électrique, la production et la distribution électrique.

Une place importante de la sous-traitance : Rhône-Alpes représente 25 % de la sous-traitance française dont un tiers dans la région lyonnaise.

Une part prépondérante du tertiaire supérieur marchand régional : 55 % des effectifs employés pour les services aux entreprises et 38 % des effectifs employés dans les services bancaires, immobiliers et d'assurance.

- Des activités logistiques de premier ordre dont les pivots sont Vénissieux-St-Fons, Satolas, l'Isle d'Abeau, la Plaine de l'Ain, Villefranche-sur-Saône. Le niveau des activités logistiques dans la région lyonnaise se rapproche de celui du quart nord-est de la région parisienne.

Un carrefour multimodal des réseaux autoroutier, ferroviaire, fluvial et aérien.

La vallée du Rhône

- Au sud de Lyon, un couloir resserré marqué par des cultures fruitières et viticoles, des pôles industriels et logistiques parfois dynamiques, mais ayant peu de relations entre eux. Cet espace met en relation le carrefour lyonnais et l'espace méditerranéen, mais aussi le sillon alpin et les montagnes du sud de la Région Rhône-Alpes.

- Le triangle Valence-Romans-Tain/Tournon, à la jonction avec le sillon alpin, est la principale région urbanisée de la Vallée du Rhône moyen : plus de 200 000 habitants, dont 108 000 pour l'agglomération de Valence.

La plaine de Valence comprend des industries traditionnelles (chaussures à Romans) aussi bien que de haute technologie (Sextant Avionique à Valence), et constitue un pôle logistique à fort potentiel en développement, aujourd'hui renforcé par l'implantation de la gare nouvelle «Rhône-Alpes Sud» sur la ligne du TGV Méditerranée, élément structurant au centre du triangle Rovaltain et pour tous les territoires environnants.

Deux autres unités urbaines dépassent 20 000 habitants dans cette partie de la vallée du Rhône : Roussillon et Montélimar.

La Loire et l'ouest de Rhône-Alpes

- Un espace qui compte plus de 800 000 habitants, et qui est polarisé par les agglomérations de Saint-Etienne (313 000 habitants en 1990) et Rounne (77 000 habitants).

- Un espace de transition ouvert vers l'ouest en direction de l'Auvergne (autoroute A71, RN88/89) et le sud-ouest avec les projets d'aménagement routier en direction de Toulouse.

- De vieilles régions industrielles (textiles, mines, métaux) qui cherchent un deuxième souffle et voient leur dépendance à la métropole lyonnaise se renforcer pendant que leur population régresse. De plus en plus d'études intègrent d'ailleurs les agglomérations de Saint-Etienne et de Saint-Chamond (82 000 habitants) dans la région urbaine de Lyon.

Le bassin stéphanois garde cependant sa spécificité, avec une tradition minière et industrielle originale, la présence d'une université de 15 000 étudiants, de grandes écoles et centres de recherche.

1.2.3

1.2.3



6.2

Insertion régionale du projet et mise en perspective

6.2.1

Effets sur l'emploi

Les effets territoriaux du projet sur l'emploi, ont été appréciés à partir de 3 facteurs :

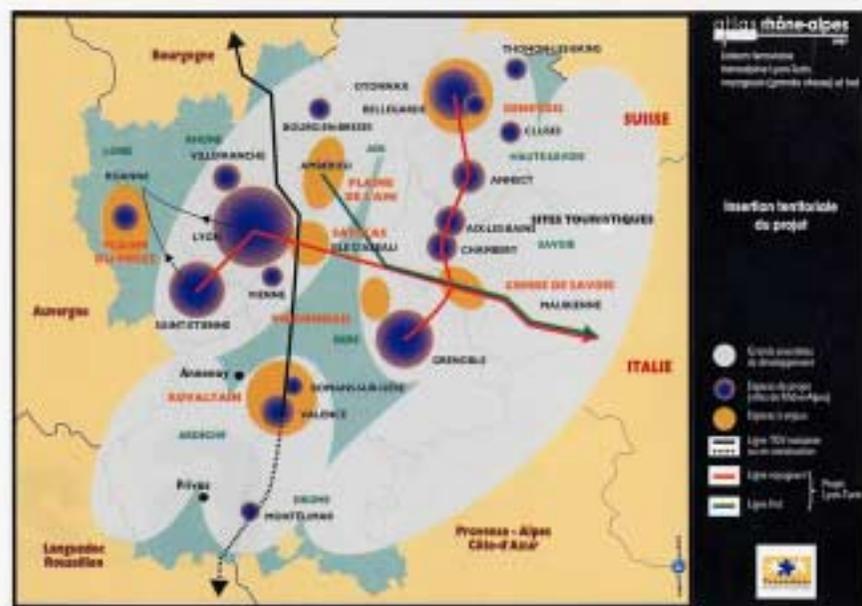
- distance et accessibilité au réseau (gares, plates-formes de chargement),
- dynamisme des activités (perspectives de croissance et productivité),
- sensibilité au transport de chaque activité.

Quelle que soit la configuration, les industries mécanique et électrique, le travail des métaux, les industries chimique et parachimique (représentant ensemble près des 2/3 des emplois de l'industrie régionale) ainsi que l'activité touristique connaîtraient globalement un surplus d'emploi compris entre 4 et 5% de 2005 à 2015.

Ce sont les territoires les plus dynamiques économiquement qui profiteraient le plus du projet. Il s'agit de la région lyonnaise, du sillon alpin, des massifs montagneux de l'est, ainsi que, dans une moindre mesure de la plaine de l'Ain et de la vallée du Rhône moyen.

Les principaux apports du projet, mesurables par leurs effets sur l'emploi, apparaissent dus à part sensiblement égale à la modification radicale de la relation franco-italienne, à l'amélioration significative de la desserte du sillon alpin par LGV, ainsi qu'à l'optimisation de l'ensemble des relations intercités régionales.

- Le projet en configuration complète, comprenant la ligne TGV Lyon - Turin, la LGV dans le sillon alpin et l'itinéraire fret, apporterait les effets maximum sur l'emploi.
- Ces effets seraient réduits d'environ 40% sans desserte régionale intercités à grande vitesse.
- A titre de comparaison, les effets de la réalisation d'une LGV Lyon - Montmélian seule ont été testés. Dans cette hypothèse, les effets sur l'emploi seraient 2,5 fois moindre qu'avec la réalisation du projet global ; le tourisme étant l'activité relativement la moins pénalisée.



Inscription territoriale du projet

Elaboration : GIP

Les évaluations précédentes ne prennent pas en compte les développements envisageables dans les activités logistiques à proximité des pôles d'échange fret. Ces activités devraient renforcer le développement d'Ambérieu-en-Bugey et de la Plaine de l'Ain en premier lieu, mais aussi des autres pôles logistiques de la Vallée du Rhône. En revanche l'existence de plates-formes de chargement provisoires (pour un éventuel service d'autoroute ferroviaire) à St-Avre ou en Combe de Savoie n'aurait qu'un impact très faible et limité dans le temps sur l'emploi local.

Orientation

Quelle que soit la méthode d'évaluation des effets sur l'emploi retenue, l'estimation chiffrée trouve ses limites dans la prise en compte de l'évolution du comportement des acteurs économiques.

On peut néanmoins affirmer que les conséquences du projet ne seront significatives qu'à partir d'un certain seuil de réalisation. Elles dépendent du phasage de mise en oeuvre des tranches fonctionnelles qui fait apparaître l'intérêt de l'aménagement rapide, même partiellement en ligne nouvelle, du sillon alpin et de la mise en oeuvre d'une desserte intercités performante.

Enfin, la diffusion de ces effets, élargie à l'ensemble de l'espace Rhônalpin, relève à l'évidence fortement d'un développement du transport ferroviaire régional articulé au projet Lyon - Turin dans ses différentes phases de réalisation.

6.2.2

Cohérence avec les perspectives d'aménagement et de développement

Le projet Lyon - Turin, pris dans ses deux composantes voyageurs et fret, présente une remarquable coïncidence avec les approches territoriales définies et retenues dans le cadre de la politique régionale d'aménagement du territoire.

En effet, d'une part 5 des 7 espaces à enjeux régionaux sont directement concernés par la liaison nouvelle : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu - Plaine-de-l'Ain, Genevois et Rovaltain. Chacun d'eux, doté d'un rôle de pôle de transport, renforcé ou créé par le projet, et disposant de réserves foncières, se trouve valorisé dans sa vocation de site d'intérêt national et européen.

D'autre part, en réduisant les temps de parcours et en complétant les relations entre les villes de la Région, notamment par la mise en oeuvre d'une fonction intercités à grande vitesse, le projet contribue au développement des complémentarités entre villes moyennes et métropoles régionales contenu dans le concept d'espaces de projet.

Le projet Lyon - Turin apporte par ailleurs une réponse aux principaux points de vue régional, départementaux et locaux en matière d'aménagement et de transport (voir tableau ci-après) face aux enjeux de la liaison nouvelle, en contribuant en particulier :

- au renforcement des complémentarités avec Genève et l'Italie,
- à une meilleure maîtrise du trafic fret,
- au rapprochement des zones alpines et de la vallée du Rhône (y compris Saint-Etienne si une action spécifique est mise en place),
- à la structuration du sillon alpin,
- à l'affirmation de pôles de transport et de développement majeurs : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu-en-Bugey et Rovaltain.



Présentation générale du projet

	RÉGION RHÔNE-ALPES	HAUTE-SAVOIE	SAVOIE	ISÈRE
ARTICULATION DES TERRITOIRES	<ul style="list-style-type: none"> développer les fonctions internationales notamment les relations avec l'Europe du Nord, l'Italie du Nord, l'Espagne renforcer un pôle français du sud-est avec les régions PACA et Languedoc-Roussillon consolider les relations intercités 	<ul style="list-style-type: none"> amélioration des liaisons avec Paris, l'Italie du Nord et le reste de l'Europe développer des complémentarités entre les villes du sillon alpin et Lyon 	<ul style="list-style-type: none"> poursuivre la valorisation de la situation charnière de la Savoie entre la France et l'Italie valorisation de Chambéry au centre de l'espace savoyard 	<ul style="list-style-type: none"> importance des relations avec la Suisse et l'Italie du Nord renforcer les liens entre Grenoble, Chambéry et Annecy désenclaver le sud du département
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> identification de 7 espaces à enjeux (Sotolas, Combe de Savoie, Genevois, Rovaltain, Ambérieu, Voironnais et Forez) fortement concernés par la liaison ferroviaire Lyon - Turin (sauf le Forez) favoriser la structuration multipolaire du système urbain régional : éviter une trop forte concentration sur Lyon et développer les complémentarités 	<ul style="list-style-type: none"> renforcer la coopération transfrontalière du Genevois français avec Genève (Contrat global de développement du Genevois Haut-Savoyard) affirmer la place d'Annecy dans le sillon alpin et confirmer son rôle de chef-lieu de département (SDAU en révision) 	<ul style="list-style-type: none"> volonté de faire émerger l'espace Combe de Savoie comme pôle de développement nouveau dans le sillon alpin, (SDAU en révision, développement des zones d'activités au nord et sud de Chambéry) préserver la qualité d'un environnement exceptionnel dynamiser le tissu industriel 	<ul style="list-style-type: none"> structuration de la région de l'Isle d'Abeau tournée vers Lyon renforcement du positionnement du Voironnais et du Moyen Grésivaudan dans le sillon alpin (SIERPUMG et SMAV) révision du SDAU de Grenoble relance économique des espaces ruraux entre les 2 régions urbaines
SYSTÈME DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> réguler l'accroissement du trafic routier dans les zones sensibles de montagne et les couloirs saturés développer le transport ferroviaire de marchandises sur les axes saturés : vallées alpines, couloir rhodanien, grand est lyonnais (autoroute ferroviaire envisagée) développer le transport ferroviaire de voyageurs intercités, périurbain et urbain 	<ul style="list-style-type: none"> insuffisance du réseau ferré intérêt du transport ferroviaire de marchandises pour lutter contre l'engorgement vers le tunnel du Mont-Blanc achever le réseau autoroutier (A400, A41) désengorgement des agglomérations (contournement d'Annecy, amélioration de la traversée d'Annemasse...) projet de métro léger entre les gares de Genève Cornavin et Annemasse 	<ul style="list-style-type: none"> volonté de maîtriser le trafic de transit routier promotion du futur TGV alpin réseau autoroutier en cours d'achèvement 	<ul style="list-style-type: none"> désengorgement du trafic routier : contournement de Grenoble amélioration de la connexion du réseau ferroviaire au réseau de tramway de Grenoble desserte et pénétrations des villes petites et moyennes
PROJET FERROVIAIRE LYON - TURIN	<ul style="list-style-type: none"> recherche d'une configuration répondant à l'ensemble des enjeux définis par la Région fonction prioritaire donnée aux pôles-relais de Sotolas et Combe de Savoie le maillon central (Sotolas - Plaine-de-l'Ain - L'Isle d'Abeau) est l'élément de rapprochement entre l'est et l'ouest 	<ul style="list-style-type: none"> fort intérêt pour la liaison Genève - Mâcon intérêt pour l'intercité sillon alpin améliorer la relation avec Sotolas dont la complémentarité avec Genève - Cointrin est souhaitée mise en valeur d'une gare dans le Genevois français pour irriguer le nord du département 	<ul style="list-style-type: none"> intérêt pour l'intercité dans le sillon alpin les projets d'aménagement en Combe de Savoie dépendent de la localisation de la gare TGV : étude à ce sujet à Montmélian contrats globaux de développement Maurienne et avant-pays savoyard : pas de nouvelle gare fret envisagée 	<ul style="list-style-type: none"> priorité de la liaison intercité dans le sillon alpin et de la liaison avec Sotolas fort positionnement pour une connexion de la liaison Lyon - Turin avec le sillon alpin à Montmélian mise en valeur de la gare de Grenoble-Gières dans le cadre du rééquilibrage de l'agglomération

Tableau récapitulatif effectué à partir d'une synthèse des points de vue des régionaux, départementaux et locaux exprimés dans le cadre de politiques de développement, de documents de planification ou d'urbanisme.

Présentation générale du projet

	AIN	RHÔNE	ARDÈCHE - DRÔME	LOIRE
ARTICULATION DES TERRITOIRES	<ul style="list-style-type: none"> • importance des relations avec la Suisse (Genève notamment) • articulation du département à partir de Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey et avec la région lyonnaise 	<ul style="list-style-type: none"> • tisser des relations avec les régions européennes proches : Europe du Nord, Suisse, Italie du Nord, Péninsule Ibérique • promouvoir des relations spécifiques avec les villes du centre-est 	<ul style="list-style-type: none"> • améliorer les relations avec Lyon et Grenoble 	<ul style="list-style-type: none"> • consolider les axes Saint-Étienne/Roanne et Saint-Étienne/Saint-Chamond/Lyon
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • développement de la Plaine-de-l'Ain (SDAU en révision) avec une forte dimension logistique • rendre compatible croissance démographique et élévation de la qualité de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • gestion de la péri-urbanisation • développement protégé de Satolas 	<ul style="list-style-type: none"> • Rovaltain : problématique du triangle Romans-Valence-Tain-Tournon avec la gare TGV de Rhône-Alpes Sud au centre • irrigation des territoires périphériques : plaine de Valence 	<ul style="list-style-type: none"> • espace à enjeux Plaine du Forez • raccrocher le pôle stéphanois à la dynamique de la Région Urbaine de Lyon
SYSTÈME DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de la desserte autoroutière du territoire en cours d'achèvement : priorité à Oyonnax et au Pays-de-Gex • veiller à la desserte du sud-Bugey par la future autoroute Ambérieu-en-Bugey - Grenoble • améliorer les liaisons ferroviaires avec Lyon : liaison cadencée Bourg-en-Bresse - Lyon, desserte du Val-de-Saône 	<ul style="list-style-type: none"> • tisser une structure autoroutière en forme de filet et réaliser les contournements des agglomérations • promouvoir la desserte et l'intermodalité de Satolas • renforcer le rôle du fer dans le transport de marchandises et envisager la solution du contournement fret • établir des relations intercités fréquentes 	<ul style="list-style-type: none"> • développement de l'intermodalité et du rôle logistique du Rovaltain • aménager des liaisons ouest-est pour rattachier les départements au réseau de communication nord-sud 	<ul style="list-style-type: none"> • poursuivre le développement autoroutier dans le Massif Central • améliorer la liaison ferroviaire avec Lyon • relation avec Clermont-Ferrand
PROJET FERROVIAIRE LYON - TURIN	<ul style="list-style-type: none"> • grand intérêt pour la liaison Genève - Mâcon • développement de la plate-forme logistique d'Ambérieu-en-Bugey • connexion au TGV Rhin-Rhône par Ambérieu / Pont d'Ain / Bourg-en-Bresse 	<ul style="list-style-type: none"> • priorité au TGV Lyon - Turin, puis au TGV Rhin-Rhône • développement de la plate-forme intermodale de Satolas 	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de la ligne Grenoble-Valence pour une connexion au sillon alpin (liaison cadencée) 	<ul style="list-style-type: none"> • éviter la mise à l'écart de Saint-Etienne avec la connexion à Satolas via Lyon-Venissieux

Tableau récapitulatif effectué à partir d'une synthèse des points de vue des régionaux, départementaux et locaux exprimés dans le cadre de politiques de développement, de documents de planification ou d'urbanisme.

6.2.3

Pôles de transport

Gares voyageurs existantes

Parmi les gares existantes de Rhône-Alpes mises en regard du projet Lyon - Turin, certaines sont susceptibles d'évoluer en tant que pôle de transport et éventuellement de développement.



- La gare de Lyon Satolas

L'excellence de ses dessertes autoroutières, ainsi que son attractivité liée à l'aéroport, en font un pôle intermodal pour l'ensemble de Rhône-Alpes, susceptible de desservir aujourd'hui 300 000 habitants, population pouvant largement évoluer en fonction de l'offre ferroviaire et aérienne future.

Son avenir est au centre des préoccupations régionales. Le renforcement de sa desserte, avec la mise en service du TGV Méditerranée en 2000 et la nouvelle offre au titre du projet Lyon - Turin, doivent en faire une gare d'interconnexion TGV et une gare régionale supplémentaire pour l'agglomération lyonnaise.

L'évolution du site est ici principalement liée aux projets de développement de l'aéroport.

- La gare d'Annemasse

Point d'accès nord au projet Lyon - Turin pour le Genevois français, le Chablais et la vallée de l'Arve, cette gare qui dessert un ensemble de 750 000 habitants, verrait son rôle d'articulation TGV - TER renforcé.

Son raccordement à Genève et à la gare TGV de Cornavin (et au-delà jusqu'à Cointrin), envisagé par extension du métro léger, lui confère par ailleurs une vocation de pôle de transport régional et périurbain.

Les réflexions en cours portant sur la restructuration du quartier de la gare doivent tenir compte de ces évolutions à long terme.

Les potentialités de réorganisation et de développement du site sont importantes et semblent pouvoir s'envisager aussi bien sur l'emprise SNCF que sur les friches industrielles voisines.

Deux autres gares apparaissent également susceptibles d'évoluer notablement au titre du projet :

- La gare de Lyon - Vénissieux

Avec le développement du réseau intercités (notamment la liaison St Etienne - Lyon - Satolas) cette gare pourrait se voir dotée d'un rôle d'interconnexion entre les modes de transport urbains (bus, ligne est-ouest du métro) et ferroviaire régionaux.

Complémentaire à Perrache, qui garde un rôle crucial pour la desserte ferroviaire régionale, et à Part-Dieu, pôle d'articulation avec le réseau TGV, elle pourrait compléter ainsi le dispositif de desserte de l'agglomération lyonnaise.

Contrairement à ces deux autres gares, des capacités de développement du site, compatibles avec sa vocation de pôle de transport existant. Elles pourraient être envisagées en rapport avec la proximité du site de Parilly (loisirs, université).

- La gare de Gières - Grenoble

L'amélioration de sa connexion au réseau urbain (prolongement du tramway) ainsi que la proximité du campus universitaire pourraient lui permettre de devenir une deuxième gare d'intérêt régional pour Grenoble.

La desserte de la gare, ainsi que les potentialités de développement limitées du site, sont tributaires d'un raccordement à la rocade sud.

- La gare de Chambéry

L'évolution de son rôle est conditionnée par les scénarios de desserte étudiés et les possibilités de connexion entre les modes ferroviaires. Elle varie en particulier selon le choix du lieu d'articulation entre le sillon alpin et l'axe Lyon - Turin : gare nouvelle en Combe de Savoie ou à Chambéry même.

Pour répondre à ces évolutions, cette gare devrait faire l'objet d'aménagements qui pourraient s'accompagner, le cas échéant, d'une restructuration du tissu urbain environnant.

Le site offre des capacités de développement, mais dans un environnement urbain très contraint.

Gare nouvelle en Combe de Savoie

Le développement de ces vingt dernières années en Combe de Savoie se caractérise par :

- une forte croissance, au plan démographique et industriel,
- la multiplication de micro-zones d'activités,
- l'éparpillement de l'urbanisation résidentielle,
- un fort développement des infrastructures autoroutières.

L'établissement d'une gare nouvelle en Combe de Savoie, connectant Grenoble et le sillon alpin nord à l'axe est-ouest, peut être l'opportunité d'une dynamisation du sillon alpin et d'une structuration de l'espace concerné.

Quatre sites d'implantation, présentant des caractéristiques fonctionnelles, des conditions d'accès et des potentialités de développement différentes sont envisagés :

- Chignin et Montmélian centre sur la ligne Lyon - Chambéry - Maurienne existante,
- Montmélian sud et Laissaud sur la ligne Montmélian - Grenoble modernisée.



Elaboration : GIP d'après carte SEEE

Sites d'implantation d'une gare voyageurs en Combe de Savoie

Des disponibilités foncières plus ou moins importantes, souvent des terres agricoles à forte productivité, existent aux abords de chacun d'eux (sauf Montmélian centre).

Les sites de Chignin et Montmélian sud, accessibles aux meilleures conditions, apparaissent les plus favorables pour l'implantation d'une gare nouvelle.

Cependant, compte tenu des caractéristiques de la zone, il peut être préférable de ne pas envisager un développement à proximité immédiate de la gare, mais de valoriser, à partir de cet équipement, l'ensemble du «site à enjeux» qu'est la Combe de Savoie.

Les éventuelles implantations d'activités nouvelles pourraient se faire alors sur une base sélective, en premier lieu sur la zone d'activités de Grande Ile. La gare serait avant tout un pôle-relais, vitrine des Alpes pour l'échange ferré nord-sud et est-ouest.

Plates-formes de chargement fret

Plusieurs sites d'implantation sont envisagés pour la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire :

Trois sites d'implantation définitive dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et Pont-d'Ain - La Vavrette, Ambérieu nord et Ambérieu - Sainte-Julie.



Elaboration : GIP d'après carte SEEE

Sites d'implantation d'une plate-forme d'autoroute ferroviaire à Ambérieu-en-Bugey

Présentation générale du projet

Trois sites d'implantation provisoire (envisagés dans le cadre d'un phasage de réalisation du service d'autoroute ferroviaire) :

- Saint-Avre, dans la vallée de la Maurienne,
- au sud de Pontcharra, en Combe de Savoie,
- Avressieux, dans l'avant-pays-savoieard.

Il est fort peu probable que l'implantation d'une plate-forme de chargement provisoire puisse avoir quelque incidence durable sur le développement, sauf à considérer que l'aménagement du site puisse être réutilisé ultérieurement à d'autres fins.

En ce qui concerne le site d'implantation définitive, Ambérieu nord, qui s'appuie tout à la fois sur une ville ouvrière à forte culture ferroviaire, une plate-forme à vocation logistique en pleine expansion et une position stratégique au carrefour des voies routières vers l'Italie, en particulier celles venant du nord, apparaît le choix d'implantation le plus approprié, tant du point de vue fonctionnel, que du point de vue de l'aménagement.



Conclusion

La nouvelle liaison transalpine Lyon - Turin n'est pas simplement un nouveau tunnel sous les Alpes.

Elle est le maillon manquant, qui en supprimant l'obstacle alpin amplifie les effets des lignes à grande vitesse françaises, espagnoles, italiennes et britanniques, en plaçant Turin, à 1h20 de Lyon, 2h15 de Marseille, 3h45 de Barcelone, 4h15 de Bruxelles et 5h05 de Londres.

En permettant la mise en réseau des villes et territoires de l'Europe médiane alpine, zone forte par ses concentrations industrielles et technologiques, elle est un outil d'intégration et d'aménagement à l'échelle de l'Europe.

Elle revêt à ce titre une grande importance pour Rhône-Alpes dans la mesure où ses relations avec le Piémont, la Lombardie et le Genevois, ses principaux partenaires européens, sont considérablement améliorées.

Cette nouvelle accessibilité sera d'autant plus grande qu'elle sera offerte à l'ensemble de la Région (liaisons intercités directes, nouvelles gares) et de ses principaux pôles économiques.

La Région Rhône-Alpes se présente comme un carrefour d'infrastructures de transport lourdes et un ensemble économique puissant.

Elle s'est dotée d'une ambition européenne, d'une volonté de coopération avec les régions et pays voisins, d'une politique d'équilibre du développement de ses territoires.

Le projet Lyon - Turin doit renforcer les atouts de Rhône-Alpes et contribuer efficacement à la réalisation de ses grands objectifs.

Axe majeur de transport est-ouest rapprochant l'axe Rhône-Saône et le sillon alpin, le projet pris dans son ensemble (voyageurs et fret) présente une forte adéquation avec une réalité démographique et économique.

Il valorisera en premier lieu l'industrie et les services de la métropole lyonnaise. Mais il doit être considéré au même niveau d'importance pour la structuration du sillon alpin, pour que se cristallise un espace métropolitain original entre Genève et Grenoble. Il renforcera en même temps l'attrait du domaine touristique montagneux.

Le projet confirme par ailleurs le triangle Satolas - l'Isle d'Abeau - Plaine de l'Ain, dans sa centralité.

D'autre part, le projet participe largement à l'élaboration d'un système de transport intégré pour le Genevois, liant plus fortement Annemasse, Genève et l'aéroport de Cointrin au reste de la Région Rhône-Alpes.

Enfin il renforcera la vocation logistique d'Ambérieu-en-Bugey - Plaine de l'Ain, par la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire transalpine.

1. Introduction
2. Objectifs
3. Méthodologie
4. Résultats
5. Conclusion

1. Introduction
2. Objectifs
3. Méthodologie
4. Résultats
5. Conclusion