

2.2

Du Nord Isère à l'Avant-pays savoyard

2.2.1

Le Nord Isère

Regroupant l'aire d'influence de la Tour du Pin et le territoire du Haut-Rhône, le Nord Isère est concerné à la fois par la ligne voyageurs Lyon-Satolas-Montmélian et par la ligne fret Ambérieu-St Jean-de-Maurienne.

LA LIGNE VOYAGEURS LYON - SATOLAS - MONTMELIAN

L'aire d'étude du projet (en partie définie dans le dossier sectoriel Isère, de l'Isle-d'Abeau au Guiers) comprend dans l'Isère, les communes de Rochetoirin, Saint-Jean-de-Soudain, La-Tour-du-Pin, La Chapelle-de-la-Tour, Saint-Clair-de-la-Tour, Faverges-de-la-Tour, la Batie-Montgascon, Corbelin, Chimilin, Aoste, Romagnieu. Elle participe à l'ouest, à l'aire urbaine de Bourgoin-Jallieu l'Isle-d'Abeau et plus à l'est, au secteur de la Tour-du-Pin, principalement concerné par la ligne voyageurs.

Le secteur de la Tour-du-Pin

- Un secteur à dominante rurale, espace de transition entre les agglomérations de Lyon, Chambéry et Grenoble, qui souffre d'une démographie stagnante et dans lequel le maintien des emplois et des activités est une priorité.
- Bien desservi par les axes de communication Est-Ouest que sont l'A43, la RN6 et la voie ferrée et dans une moindre mesure en Nord-Sud par la RN75.
- Un patrimoine naturel et architectural traditionnel qui permet le développement d'un tourisme rural de proximité.
- Bénéficie de la présence de la sous-préfecture et de services à la Tour-du-Pin et d'une intercommunalité dynamique.

Les enjeux fonctionnels du projet

- Dans ce secteur, le projet se présente comme un axe de transit Est-Ouest, qui concentre à partir des raccordements Ouest différents flux de trafic voyageurs en provenance de Lyon et Saint Etienne, de Satolas et de la LGV Sud-Est (Nord et Sud). Ces flux sont redistribués en Savoie selon leurs destinations, vers le Sillon alpin Nord, l'Italie ou Grenoble.
- A l'extrême Est du secteur, la LGV Lyon-Turin est susceptible d'être rejointe par une ligne fret permettant l'acheminement du fret entre Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne.

Les perspectives de développement

- Elles reposent principalement sur la valorisation des atouts du secteur que sont la qualité de l'environnement et son patrimoine diversifié par le développement du tourisme rural par exemple.

- La préservation des milieux naturels et la qualité des mesures d'insertion du projet de LGV constituent des enjeux majeurs dans ce secteur.
- L'intégration du carrefour ferroviaire entre la ligne fret (fuseau Ouest si celui-ci était retenu) et la LGV Lyon-Turin devra donner lieu à l'examen approfondi de l'avenir des espaces interstitiels.

- La mise en œuvre des TERGV (utilisant une partie de la nouvelle ligne) pour la desserte intercités régionale risque d'abaisser le niveau de service offert par les gares de la Tour du Pin et de Saint André le Guz, ce qui aurait pour conséquence de limiter l'attractivité de ces pôles intermédiaires sur l'axe Est-Ouest.

- La définition des missions TERGV et de la desserte de bassin de vie doit être cohérente et articulée, pour assurer à la fois les migrations quotidiennes dans de bonnes conditions et améliorer l'accessibilité ferroviaire au réseau TGV et TERGV.

- Le tableau suivant propose une appréciation succincte de la compatibilité des principaux projets recensés (liste non exhaustive qui sera complétée suite à la consultation avec les contributions des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs) dans le secteur avec le projet de LGV :

PROJET	MAÎTRE D'OUVRAGE	HORIZON	COMPATIBILITÉ
Infrastructures Réhabilitation de la RN6	Etat	1998	pas d'incidence
Déviations de Pont de Beauvoisin			
Aménagement-urbanisme Réorganisation urbaine de la Tour du Pin	commune	1999	vérifier que la desserte ferroviaire reste satisfaisante
Contrat global de développement en cours de négociation	collectivités locales	2001	même chose

La ligne fret Ambérieu - Saint-Jean-de-Maurienne

Le projet de ligne ferroviaire fret entre Ambérieu et Saint-Jean-de-Maurienne, au stade des études préliminaires, concerne le département de l'Isère dans le secteur du haut Rhône, délimité au nord par la parabole du Rhône et au sud par une ligne Pont de Chery - les Avenières.

Le secteur du haut Rhône

- Un territoire rural caractérisé par une croissance démographique non négligeable et un développement économique diversifié mais qui souffre d'une tendance au mitage et d'un développement des commerces et des services insuffisant.
- Une vocation touristique dont le patrimoine naturel, varié et de qualité (l'île Crémieu, Larina, les grottes de la Balme, la Vallée du Rhône), est le principal support et un tourisme de loisirs relativement développé (Walibi, Vallée bleue).
- Un dynamisme économique qui s'appuie sur des activités industrielles (ciments, plastiques, centrale nucléaire de Creys Malville) et artisanales, l'exploitation de gisements de matériaux variés et de la proximité de la zone d'activité de la Plaine de l'Ain malgré des communications difficiles (une seule RN et pas de desserte ferroviaire).

Les perspectives de développement

Elles constituent une réponse au problème des pressions foncières existant dans l'Est lyonnais et s'appuient en partie sur le projet d'autoroute A48 et le nouveau pont sur le Rhône, face au parc industriel de la Plaine de l'Ain :

- le développement des activités sur les communes de Hières-sur-Amby et de la-Balme-les-Grottes et sur la zone districale du canton de Morestel,
- le développement de l'habitat résidentiel, qui devra être maîtrisé,
- le développement du tourisme par l'élargissement de la zone d'influence du territoire dans ce domaine.

■ La perspective de révision du schéma directeur du Haut Rhône, qui regroupera une cinquantaine de communes, soit environ 60 000 habitants, permet d'envisager une mise en cohérence des stratégies locales, tenant compte de l'impact des grands projets à l'étude.

Les enjeux de la ligne fret

- La proximité de la plate-forme d'Ambérieu et surtout son accessibilité aisée par A42 et A48 sont susceptibles de favoriser le développement des échanges économiques de ce territoire avec l'Italie.
- La réussite de l'intégration paysagère et environnementale de la ligne fret est essentielle compte tenu de la vocation touristique de ce territoire.
- Le tableau suivant propose une appréciation succincte de la compatibilité des principaux projets recensés (liste non exhaustive qui sera complétée suite à la consultation avec les contributions des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs) dans le secteur avec le projet de LGV :

PROJET	MAÎTRE D'OUVRAGE	HORIZON	COMPATIBILITÉ
A48	voir chapitre précédent		
Pont sur le Rhône	à définir	2005	devrait soulager les trafics poids lourds
Réhabilitation de la RN75	Etat	2000	idem
Zone d'activité du district de Morestel			
Extension des carrières VICAT	Société VICAT	1998	dépend des tracés retenus négociations éventuelles avec VICAT



Les carrières des Cimenteries VICAT à Montaliou

2.2.2

L'Avant-pays savoyard

Présentation

Composé des cantons de St-Genix-sur-Guiers et Pont-de-Beauvoisin, ce secteur de l'Avant-pays savoyard constitue avec les deux cantons voisins de l'Isère, un bassin économique homogène situé à égale distance de Lyon, Grenoble et Genève. Resté très rural et bénéficiant d'un environnement naturel préservé, ce secteur de 12 000 habitants dispose d'un tissu industriel très diversifié et disséminé (tissage - électronique - plastique), davantage tourné vers Lyon et le nord Isère que vers la Savoie.



Paysage de l'Avant-pays savoyard

Perspectives de développement économique

A l'écart de toute pression urbaine, l'Avant-pays savoyard cherche à relancer son économie, d'une part en soutenant les activités existantes et d'autre part en développant le tourisme rural.

Ainsi :

- un contrat global de développement Avant-pays savoyard - Chautagne prévoyant des aides aux activités économiques : agriculture, industrie, commerce, artisanat a été signé en 1995,
- un contrat de bassin versant du lac d'Aiguebelette ayant comme objectifs la lutte contre la pollution, la mise en valeur des milieux naturels et la sensibilisation à la découverte du milieu est à l'étude,
- un contrat de bassin versant du Guiers est également en cours d'élaboration.

Projets d'aménagement connus

Une zone d'activités intercommunale d'environ 30 hectares dénommée «Val Guiers» située en bordure de l'A43 autour du demi-échangeur sur la commune de Belmont Tramonet a été retenue par le Conseil Général comme pôle d'équilibre.

Enjeux liés à l'arrivée du T.G.V.

- Dans le secteur du lac d'Aiguebelette, le projet T.G.V. devra prendre en compte les contraintes imposées par le site sur le niveau de la ligne T.G.V. définitive et être compatible avec les perspectives de développement de ce pôle touristique.
- La compatibilité entre les projets de ligne T.G.V. et de ligne nouvelle fret dans le secteur des communes d'Avressieux, Belmont-Tramonet sera à examiner avec beaucoup d'attention compte tenu de l'impact de ces projets dans un environnement naturel et rural encore très préservé.

