



Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie est un territoire d'exception, au cœur de la Savoie, qui offre une qualité de vie exceptionnelle. Ce territoire est caractérisé par sa diversité géographique, ses paysages remarquables et ses richesses culturelles. Il est également doté d'infrastructures modernes et d'un cadre de vie agréable, ce qui en fait un lieu de choix pour vivre et travailler.

Ce territoire est également un lieu de convergence de talents et de savoir-faire, ce qui favorise l'innovation et le développement économique. Les entreprises qui y sont implantées bénéficient d'un environnement propice à leur croissance et à leur réussite. Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie est donc un véritable moteur de développement pour la région.

Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie est un territoire d'exception, au cœur de la Savoie, qui offre une qualité de vie exceptionnelle. Ce territoire est caractérisé par sa diversité géographique, ses paysages remarquables et ses richesses culturelles. Il est également doté d'infrastructures modernes et d'un cadre de vie agréable, ce qui en fait un lieu de choix pour vivre et travailler.

2.3

Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie

Le secteur de Chambéry-Montmélian et plus généralement de la Combe de Savoie est reconnu par l'ensemble des partenaires du développement et de l'aménagement comme «espace à enjeux», c'est à dire espace porteur d'ambitions pour l'avenir, dont les potentialités certaines, liées d'une part aux caractéristiques physiques et humaines du site et d'autre part à l'arrivée du projet de LGV et plus particulièrement d'une gare, sont à exploiter de manière cohérente, en préservant l'avenir.

- **Une zone de carrefour économique et touristique**, entre un grand axe Est-Ouest Lyon-Turin et l'axe du sillon alpin Genève-Grenoble-Valence, qui permet de mettre en relation la métropole régionale et le réseau de ville Annemasse-Annecy-Chambéry-Grenoble d'une part, point d'appui du développement multipolaire de la région, avec l'Italie du nord d'autre part, partenaire économique privilégié,
- **Un pôle urbain autour des villes d'Aix-les-bains et Chambéry** particulièrement dynamique, au cours des années passées, sur le plan démographique et économique.

En terme de population, les deux villes représentent 80 000 habitants et le bassin Chambéry-Aix les Bains près de 150 000 habitants. Chambéry est avant tout un pôle tertiaire, ville administrative et commerçante.

Aix-les-Bains est une ville tournée principalement vers le tourisme et le thermalisme sans exclure des activités industrielles et commerciales importantes.

Les atouts à conforter :

- la qualité de l'environnement (lac, montagne),
- le thermalisme, important et renommé,

■ Le schéma directeur, dont la révision est engagée, devra permettre de concilier un développement économique équilibré et les atouts environnementaux du secteur.



Lac du Bourget

- le développement de l'enseignement supérieur et d'une industrie à haute valeur ajoutée sur le site de Savoie-Technolac,
- des réserves foncières importantes pour le développement économique futur.

Les projets d'aménagement concernent notamment :

- la promotion et le développement des pôles d'équilibre que sont Savoie-Technolac et le Rebauchet,
- l'amélioration des liaisons ferroviaires intercités,
- le projet de contournement routier d'Aix-les-Bains,
- le projet de contournement routier de Chambéry qui doit faire l'objet d'un débat public préalable à son inscription au schéma directeur routier national.

■ Le traitement de la saturation prévisible des infrastructures drainant la cluse est une priorité et doit être envisagé dans le cadre d'une approche intermodale approfondie.

- Ainsi, la réalisation en première phase d'une liaison d'autoroute ferroviaire entre la Maurienne et l'Italie permettrait de reculer notablement la date de saturation des tunnels routiers transalpins ; mais cette solution s'appuyant sur la création d'une plate-forme intermodale à proximité de l'échangeur de Sainte-Marie-de-Cuines, pourrait entraîner une augmentation du trafic PL routier au droit de l'agglomération de Chambéry, due au report d'une partie du trafic du tunnel routier du Mont Blanc.
- Les projets ferroviaires sont indispensables à la desserte périurbaine et intercités, et à l'amélioration du transit fret, toutefois ils ne permettent pas de remettre en cause l'éventualité d'un contournement routier de Chambéry.

- Un espace complexe à vocation mixte autour de Montmélian-Pontcharra, caractérisé par :

- la juxtaposition d'une armature urbaine spécifique de type bourgs-hameaux sous la double influence de deux pôles urbains attractifs et structurés, Grenoble et Chambéry, et situé sur une frontière interdépartementale culturellement marquée
- la complémentarité d'un secteur agricole riche et étendu (vignobles AOC) et de zones naturelles de grande qualité à vocation écologique ou de loisirs
- une existence économique propre et des disponibilités foncières importantes, constituant un atout qu'il convient de manier avec précaution pour ne pas gaspiller l'espace disponible et ne pas déstructurer l'agriculture et le paysage
- une zone qui souffre d'un manque d'identité et de vocation au sein du sillon alpin.

Les enjeux d'aménagement propres au secteur Montmélian-Pontcharra

- **Renforcer** les solidarités internes au secteur pour la collaboration des SIVOM de Montmélian et Pontcharra.
- **Affirmer** l'entité de ce territoire par delà la frontière départementale.

- **Marquer** la complémentarité et l'interdépendance des deux SDAU de Chambéry et Grenoble qui auront ainsi une aire de recouvrement.
- Le développement futur de ce secteur comporte une forte dimension foncière. Sur ce plan, l'Etat devrait pouvoir affirmer sa politique en terme de partenariat avec les collectivités locales et les acteurs publics ou privés, ou de coordination des acteurs intervenant sur le secteur.

• Déplacements, circulation

L'amélioration des dessertes routières et autoroutières du pôle de Pontcharra et de la ZAC de la Grande Ile est nécessaire. Pour l'autoroute A41, il pourrait s'agir d'un éventuel déplacement plus au nord de l'échangeur de la Gache.



Vue aérienne de la ZAC de la Grande Ile

A Pontcharra, suppression du passage à niveau.

Le périmètre concerne essentiellement l'aire de compétence du SIVOM de Montmélian regroupant uniquement des communes de Savoie et du SIVOM du Haut Grésivaudan et du Val Gelon recouvrant pour la majorité d'entre elles, des communes du département de l'Isère, à savoir:

Pontcharra - Chapareillan - Barraux - Ste-Marie-du-Mont - la Flachère - la Buissière - le Cheylas - St-Maximin.

■ Les nouvelles perspectives de desserte ferroviaire (T.G.V., TERGV, desserte régionale) ouvertes par ce projet de ligne TGV Lyon-Turin, l'implantation éventuelle d'une gare, la réalisation de l'autoroute de Maurienne sont autant de projets qui devraient accroître l'attractivité de cet espace.

Les enjeux fonctionnels d'un pôle de connexion dans le secteur Chambéry - Combe de Savoie

Le projet de LGV Lyon Turin présente l'intérêt majeur de confirmer la dimension européenne de la région Rhône Alpes en la plaçant au coeur d'une «euro-région» fondée sur l'existence d'une communauté de destins économique et social. Dans ce cadre, un pôle de connexion en Combe de Savoie est un équipement utile et dynamisant pour l'ensemble de la grande région alpine transfrontalière et plus particulièrement pour le sillon alpin.

- **Il favorise les échanges économiques et culturels entre Rhône-Alpes et l'Italie** en facilitant l'accès des villes du sillon alpin à la ligne internationale.
- **Il permet d'améliorer les relations** de l'ensemble du sillon alpin avec Paris et la façade Atlantique, le nord de la France et le Benelux, le Midi et l'Espagne à terme, tant en ce qui concerne les domaines économique que touristique. Dans ce dernier domaine, dynamique et producteur de richesses, le projet permettra d'offrir une nouvelle offre aux clientèles parisiennes en anticipant les évolutions des pratiques touristiques que sont par exemple, le développement des courts séjours.
- **Il contribue à l'amélioration de l'offre de transport collectif** dans le sillon alpin, grâce à l'articulation des offres TGV/TERGV-TER-TC-TU, etc.

Une condition essentielle doit toutefois être remplie pour que le pôle de connexion développe une offre de transport crédible aux différentes échelles évoquées ci-dessus : il doit pouvoir bénéficier dès sa mise en service, de dessertes TGV suffisantes en fréquence, attractives en termes d'horaires et articulées aux dessertes locales.

Le projet est avant tout un projet international de niveau européen, construit comme un système d'échange autour de trois gares nouvelles qui permet de valoriser l'ensemble des espaces majeurs de la région que sont : la Région urbaine de Lyon, la vallée du Rhône et le sillon alpin.

Dans ce cadre, des principes essentiels de définition de l'offre transport, qui devrait permettre de faire de ces pôles les points d'appui du développement local, ont été proposés par la Région Rhône-Alpes comme suit :

- Toutes les missions internationales s'arrêtent au moins dans l'une des gares suivantes : Lyon-Satolas, Savoie-Dauphiné ou Rhône-Alpes sud,
- Toute mission nationale ayant comme origine ou destination l'une des villes de Rhône-Alpes doit aussi s'arrêter dans l'une de ces gares
- Des systèmes cadencés de desserte permettront une desserte interne du sillon alpin
- La mise en relation du réseau de villes du sillon alpin avec les autres villes de Rhône-Alpes, les territoires intermédiaires ou périphériques, s'appuiera sur ces pôles de connexion.

La déclinaison précise et locale de ces principes essentiels au développement territorial en Combe de Savoie pourrait donner lieu à l'élaboration d'une «charte de l'offre transport», associant les responsables territoriaux dans le domaine du transport et de l'aménagement.

Les perspectives d'aménagement liées à la localisation de la gare

Les différents scénarios fonctionnels soumis à la consultation conduisent à distinguer deux scénarios de localisation de la gare d'interconnexion qui conditionnent des perspectives d'aménagement contrastées. Il s'agit tout d'abord de l'utilisation de la gare de Chambéry dans le cas des hypothèses «bretelle de Chambéry nord» ou «Lépin-le-Lac».

La gare de Chambéry

L'utilisation de la gare de Chambéry comme pôle d'interconnexion entre les composantes Est-Ouest et Nord-Sud du projet, permettrait :

- de valoriser Chambéry au centre du sillon alpin et à la charnière entre la France et l'Italie d'une part, la France et la Suisse d'autre part,
- de faciliter les communications vers le sillon alpin nord : Aix-les-Bains - Annecy - Genève,
- de conforter le dynamisme de l'agglomération en renforçant son image de «porte des vallées alpines»,
- de profiter d'un contexte urbain, favorable au développement des activités de services liées aux trafics d'échange,
- de favoriser la densification d'un pôle existant, par la création d'un véritable quartier gare.

Ainsi la valorisation d'un tel équipement apparaît plus facilement envisageable à Chambéry, du fait du niveau de services déjà atteint.

- Elle nécessiterait un remodelage complet du quartier de la gare, qui devrait faire l'objet d'une réflexion d'ensemble concertée, à l'échelle de l'agglomération, intégrant la dimension urbaine locale et les vocations de dessertes régionale et internationale dans un véritable projet urbain.
- La mise en valeur de la gare de Chambéry nécessiterait impérativement un aménagement complet afin de pouvoir accéder directement depuis la voie rapide urbaine (VRU) en évitant ainsi le centre urbain dense.

La gare à proximité de Montmélian

Les différentes études menées sur le secteur de la Combe de Savoie mettent en évidence quelques principes devant guider les choix d'aménagement liés au site de la gare :

- affirmer l'appartenance à l'espace de projet que constitue le Sillon alpin,
- renforcer les solidarités internes du secteur Montmélian Poncharra.

Différents sites de localisation sont envisagés en fonction des scénarios fonctionnels. Ce sont les sites de Chignin et Montmélian centre ou sud pour les variantes sortie Apremont, les sites de Sainte Hélène, Laissaud ou Montmélian sud pour les variantes sortie Chapareillan.

Mais, parce que «l'offre territoriale» (voir encadré ci-dessous) de la Combe de Savoie est en cours de définition, au travers notamment de l'élaboration du schéma directeur, la localisation précise de la future gare TGV apparaît relativement indifférente au développement des activités. Un tel équipement n'est pas en lui-même créateur de richesse, il n'est qu'un accélérateur de tendances dont l'arrivée doit être préparée par un ensemble d'actions et de programmes. Le TGV en tant qu'outil médiatique extrêmement puissant est un accélérateur de décisions qui crée les opportunités nécessaires à la relance de la planification. **La gare devra donc faire l'objet d'une approche au minimum intercommunale.**

L'offre territoriale au sens de production d'un espace organisé, associée à la fois de l'existant, du tendanciel lourd et/ou conjoncturel, des potentialités, des opportunités et des volontés. Elle est globale et se décline en catégories d'offres : transport, équipements, activités, habitat, loisirs, tourisme, culture, formation, commerces, etc.

Comme il s'agit d'une implantation à proximité de l'agglomération chambérienne, sur un territoire appelé à se développer (voire à devenir à long terme un espace urbanisé entre Chambéry et Grenoble), **la capacité d'impliquer les espaces urbains proches** (plus naturellement Chambéry que Grenoble) sera alors un élément déterminant pour la réussite du projet.



Vue aérienne de Montmélian

Différents facteurs apparaissent néanmoins significatifs pour la valorisation d'une gare TGV, selon sa localisation, dans ce secteur. Ces facteurs sont :

- la mobilisation des acteurs économiques locaux et régionaux,
- la synergie avec une stratégie de développement local, faisant de la gare un complément d'autres projets de développement,
- la gestion à long terme des réserves foncières permettant un développement équilibré des projets,
- la qualité de l'intermodalité, accessibilité routière, ferroviaire : TER, TERGV, desserte du sillon alpin et de la Maurienne,
- la fonctionnalité de la gare : desserte, changements rapides, fréquences suffisantes et destinations variées et son traitement : la gare comme porte des Savoies et de Rhône-Alpes.

Les différents sites peuvent être succinctement comparés sur la base des quatre derniers critères.

GARES	SYNERGIE	RESERVE FONCIERE	INTERMODALITE	LA GARE
<p>GARE DE CHIGNIN Sortie Apremont</p>	<p>La localisation de cette gare rendrait plus aisée son «branchement» sur l'axe de développement représenté par l'A43 reliant Chambéry et Pontcharra, ainsi que Montmélian et la Tarentaise via la N6. L'axe structurant en Combe de Savoie serait conforté par la localisation de cette gare, avec la possibilité d'offrir des débouchés pour des activités de Chambéry d'une part et de Montmélian d'autre part.</p>	<p>La possibilité de disposer de près de 90 hectares de réserve foncière entre la voie ferrée d'une part et l'A43 d'autre part représente un atout important pour cette gare. Reste que sa localisation hors agglomération et la proximité de la zone industrielle de Montmélian et de la ZAC de la Grande Ile nécessite de planifier le développement de cet espace en synergie avec les autres pôles de développement. Ainsi, si la vocation tertiaire apparaît aujourd'hui relevée de déclarations d'intention, la possibilité de relier physiquement les deux agglomérations de Chambéry et de Montmélian à l'horizon de 15 à 20 ans, peut confirmer cette vocation tertiaire, mais pour moins de 90 hectares.</p>	<p>La présence d'infrastructures routières de premier choix (N6 + A43) assure à cette localisation une desserte routière en quantité et en qualité. De même, les dessertes TER vers d'une part le sillon alpin, Chambéry et d'autre part Maurienne-Tarentaise seront possibles via cette gare.</p>	<p>L'implantation de la gare le long de la N6, permettra les transferts quai à quai entre les TER et les T.G.V., ce qui représente un confort important pour les futurs passagers. De plus la topographie ne représente pas un réel problème, alors que les côteaux qui bordent cette gare peuvent permettre un traitement paysager et architectural intéressant. A l'opposé, la localisation de cette gare signifiera une chute de l'activité de la gare de Montmélian.</p>
<p>MONTMELIAN Sortie Apremont</p>	<p>Cette localisation présente l'avantage d'être branchée sur une vraie ville où les capacités de développement économique et de création d'activités de services sont naturellement plus développées.</p>	<p>Proche à la fois de zones urbaines et industrielles, permettant un développement économique à plus court terme.</p>	<p>Fonctionnement comparable au site de Chignin.</p>	<p>L'utilisation de la gare existante est favorable à la construction d'une identité du secteur. Elle renforce l'attractivité de ce pôle urbain.</p>

GARES	SYNERGIE	RESERVE FONCIERE	INTERMODALITE	LA GARE
GARE DE LAISSAUD Sortie Chapareillan	La localisation de cette gare (voire de ces deux gares, TER et T.G.V.) directement située entre deux tunnels (sous Chartreuse et sous Belledone) restreint la possibilité de «brancher» cette gare sur d'autres projets. Les synergies envisagées reposent sur l'hypothèse d'une ville nouvelle ou d'une extension de l'urbanisation entre Montmélian et Pontcharra à l'horizon de la fin de la première décennie du XXIème siècle, avec une gare bien située géographiquement.	L'espace restreint entre les deux tunnels, l'Isère, le poste EDF de la Grande Ile ne joue pas en faveur de ce critère.	Si la desserte TER ne pose pas de problèmes vers Grenoble, Chambéry et Maurienne, le découplage en deux gares (une pour les TER et une pour les T.G.V.) et les nécessaires changements pour prendre le tunnel sous Belledone restreignent fortement la qualité de l'intermodalité : un changement sur la gare TER sera nécessaire dans tous les cas. Pour la desserte routière, tout reste à faire et à construire.	Pour la variante Laissaud, on devrait plutôt parler des deux gares : TER et T.G.V. Une ambition peut s'appuyer sur l'aménagement d'une gare «bulle» à l'exemple des gares anglaises (notamment Victoria à Londres). Cette gare n'aurait pas comme vocation de développer autour d'elle un site d'activités (la ZAC de la Grande Ile est toute proche), mais de concentrer dans ses bâtiments, et sur plusieurs niveaux une offre de services.
MONTMELIAN SUD Sortie Chapareillan ou Apremont	Une implantation au sud de l'urbanisation existante serait optimale pour le développement et l'aménagement du coeur de la Combe.	Cette option présente les mêmes atouts que la précédente en favorisant la proximité de réserves foncières.	Contraintes d'exploitation : rebroussement des TER Chambéry-Maurienne. Ce type de gare impose le rebroussement des TGV Turin, en phase finale pour l'option Chapareillan ou en phase intermédiaire pour l'option Apremont, ce qui peut influencer sur les fréquences en gare et sur le niveau de service offert.	Mêmes remarques que ci-dessus, mais nécessité de reconverter la gare existante.

Conclusion

En ce qui concerne une nouvelle gare en Combe de Savoie, les avantages relatifs des différents sites de gares n'apparaissent pas suffisamment nets en l'état actuel pour être discriminants dans le choix d'une variante.

Les possibilités de valorisation d'une nouvelle gare dans le contexte économique actuel sont extrêmement incertaines ; il est cependant clair que le développement d'une stratégie inter-communale est indispensable pour que la gare Savoie-Dauphiné soit un élément dynamisant du développement économique local. Elle devrait en particulier permettre la mise en réseau nécessaire pour conforter les atouts du secteur et amorcer la constitution d'une identité forte autour d'un projet territorial partagé.

En effet, le levier que constitue une gare TGV sur un site nouveau apparaît plus difficile à mobiliser et moins assuré à longue échéance, du fait de la durée nécessaire à la montée en puissance de la gare. A contrario, la valorisation d'une telle offre de transport à Chambéry serait moins incertaine et plus rapidement valorisable du fait des synergies avec les activités existantes en milieu urbain.