

# 2.4

## La problématique grenobloise et le Haut Grésivaudan

La région urbaine de Grenoble s'affirme comme un pôle urbain attractif et moteur pour le développement du sillon alpin.

La relative stabilité démographique constatée dans les années 80 marque une tendance au redressement depuis 1990.

Le développement des activités industrielles fait l'objet d'une volonté affichée par les collectivités, s'appuyant sur :

- la montée en puissance des activités de recherche/développement et de conception industrielle,
- l'articulation des activités de conception avec l'appareil de recherche et de formation,
- une dimension internationale, composante du tissu industriel existant (présence de grands groupes internationaux), et des activités d'enseignement supérieur et de recherche (pôle universitaire et scientifique) dont le positionnement européen est à renforcer.

■ En termes d'aménagement, cela pourrait se traduire par une spécialisation de toute ou partie de l'agglomération sur les activités immatérielles et le redéploiement des activités de production sur des sites moins contraints.

La révision du schéma directeur en cours devrait permettre :

- une consommation économe de l'espace concernant les zones économiques,
- de favoriser la fluidité des déplacements : élaborer un plan stratégique des déplacements en région grenobloise afin d'éviter la congestion,
- la protection des espaces agricoles à pérennité économique ou à vocation d'entretien des paysages,
- d'améliorer l'équilibre des territoires et des fonctions urbaines :
  - en matière de population et d'habitat : maintenir la population de l'agglomération à son niveau actuel ; rechercher une qualité urbaine ; lutter contre la ségrégation spatiale et sociale,
  - en matière d'emplois : stabiliser le volume des emplois de l'agglomération ; favoriser les zones économiques à vocation spécifiques et intégrées aux tissus urbains.
- une consommation économe de l'espace concernant les zones d'habitats : renforcer les pôles urbains existants ; refuser le mitage ; adopter des limites franches et pérennes à l'urbanisation.
- la protection des espaces :
  - espaces naturels de qualité,
  - espaces agricoles,
  - espaces soumis à risques majeurs.

Des coopérations sont à développer dans les domaines du développement universitaire et économique pour dépasser les situations parfois concurrentielles des territoires du sillon alpin.

■ Dans ce sens, l'amélioration des grandes infrastructures constitue un enjeu fondamental pour la métropole grenobloise.

## Les enjeux fonctionnels du projet pour Grenoble

### *Améliorer les relations avec Lyon et Paris nord Europe et l'accessibilité à Satolas.*

La desserte T.G.V. actuelle de Grenoble a bénéficié en 1993 du contournement ferroviaire de Lyon et offre des temps de parcours actuels de 2h 58 au départ de Paris et 1h 14 au départ de Lyon.

L'agglomération de Grenoble fournit actuellement 12 % de la clientèle à destination ou en provenance de Satolas (en nombre de personnes par an). Elle bénéficierait de l'offre transport multimodale de Satolas sous réserve de l'amélioration de la desserte ferroviaire, en tenant compte des complémentarités avec l'aéroport de Saint Geoirs qui font l'objet d'un partenariat entre les gestionnaires.

### *Permettre l'accès à la ligne internationale vers l'Italie.*

A terme, le projet complet avec les tunnels de base et de Belledonne permet la relation Grenoble-Turin en 1 h, 30 environ via la gare permettant l'articulation entre la ligne internationale et le sillon alpin.

### *Améliorer les relations internes au sillon alpin.*

L'aménagement ferroviaire complet du sillon alpin avec ligne nouvelle entre Aix-les-Bains et Genève permettrait les liaisons suivantes au départ de Grenoble :

Destination	Temps de parcours
Annemasse	1 h 31
Genève	1 h 26
Annecy	1 h 06
Aix-les-Bains	0 h 47
Chambéry	0 h 35
Valence	0 h 52

L'amélioration de la qualité de service devrait également bénéficier d'une amélioration de fréquence.

*La desserte périurbaine de Grenoble et la desserte «bassin de vie» dans le Grésivaudan seront améliorées grâce à l'électrification de Montmélian - Grenoble en fréquence, régularité et gain de temps.*

## Les phasages et leur influence sur les fonctionnalités pour Grenoble

- Le projet, comprenant l'électrification Montmélian Grenoble (à 160 km/h) donne selon les configurations envisagées :

	PARIS	LYON
Apremont complète	2h 33	0h 59
sans déviation de Montmélian	2h 36	1h 02
Chapareillan	2h 33	0h 59
Sortie de ligne nouvelle à Lepin le Lac et par St André le Gaz	2h 36	1h 02
Bretelle de Chambéry nord par St André	2h 36	1h 02
Phasage ligne nouvelle St André le Gaz (option ouest)	2h 41	1h 08
Aménagement lignes existantes Lyon Chambéry et Lyon Grenoble	2h 32	0h 58

- Tous les temps au départ de Paris intègrent 10 minutes de gain liées à la mise à 300 km de la ligne Paris sud-est et à la mise en œuvre d'un matériel roulant plus performant.
- La gare Dauphiné-Savoie est une gare d'articulation entre la ligne internationale et l'axe du sillon alpin. Elle assure, pour les villes du sillon alpin, une correspondance avec les T.G.V. internationaux à destination ou en provenance de l'Italie. Ce type de trafic, relativement faible ne permet pas en effet de justifier une desserte directe.
- Le positionnement de la gare, soit en Combe de Savoie, soit à Chambéry, n'influe pas sur les fonctionnalités offertes à Grenoble.
- Si le temps d'accès (routier ou ferroviaire) à la gare de correspondance située à Chambéry est moins performant, le niveau de service offert par une gare urbaine tant en ce qui concerne les T.G.V., TERGV et TER sera vraisemblablement meilleur.
- Les cinq premières configurations pourraient faire l'objet d'une première étape consistant à réaliser une portion de ligne nouvelle entre Satolas et l'Avant-pays savoyard, qui procure d'emblée un avantage sensible (gain de temps et fréquence), à toutes les relations de Paris-Lyon vers les villes du sillon alpin, soit 20 minutes pour un coût d'environ 7 milliards.
- L'aménagement des lignes existantes peut se révéler très performant entre Lyon et Grenoble, mais à condition de réaliser de longues portions de lignes nouvelles, sensibles sur le plan environnemental et dont les caractéristiques de coût sont élevées.

## La vallée du Haut Grésivaudan

### *Le contexte*

Située dans le réseau économique de l'Arc Alpin Valence-Genève, elle bénéficie de la proximité des frontières Genève-Turin. Elle constitue une zone de desserrement futur des agglomérations de Grenoble et de Chambéry.

### *Les caractéristiques*

- Des axes routiers : A41, RN90 sur la rive droite de l'Isère, la RD523 sur la rive gauche assurant les liaisons dans la vallée et un faisceau de voiries partant de la vallée vers essentiellement les Balcons de Belledonne.
- Une infrastructure ferroviaire (ligne SNCF Grenoble-Chambéry) parallèle à ces voies qui est située en rive gauche de l'Isère.
- Une urbanisation dense dans la proche banlieue de Grenoble (rayon de 10 km) de type essentiellement pavillonnaire le long de la RN90.
- Une urbanisation presque continue de Grenoble à Frogès le long de la RD523 liée à la présence d'industrie lourde et de Grenoble à Crolles le long de la RN90.
- Une activité touristique hivernale liée à la station des Sept Laux et dans une moindre mesure au développement du Collet d'Allevard côté Belledonne et de la station de Saint Hilaire du Touvet côté Chartreuse.

### *Les contraintes*

- Un espace contraint : la vallée fait trois kilomètres en sa partie la plus large.
- Des risques naturels :
  - zone inondable,
  - risque torrentiel,
  - glissements de terrains.

- Des risques technologiques majeurs : la rive gauche accueille des activités industrielles qui ont généré deux sites classés Seveso à Brignoud et Domène.
- Des carrières : des mesures de discipline collective pour la politique des ressources en gravières et sablières ont permis de retenir un site important à Champ-Près-Frogès de l'ordre de 40 hectares.

### *Les atouts*

- Une plaine alluviale offrant des terres agricoles de grande qualité agronomique, sur laquelle se développe une activité agricole dynamique.
- Des axes de circulation très fréquentés :
  - ligne SNCF (Valence-Genève),
  - RN90 et RD523 recevant plus de 10 000 véhicules par jour,
  - A41 dont le trafic quotidien peut être estimé à 30 000 véhicules par jour.
- Une forêt alluviale, élément fort du paysage et de l'identité de cette vallée.
- Des disponibilités foncières importantes.

### *Les faiblesses*

Cette vallée est peu équipée en réseau d'assainissement collectif avec système d'épuration. Toutefois, récemment deux projets intercommunaux ambitieux et sérieux ont émergé. Il s'agit du projet SABRE pour Allevard, Barraux, Pontcharra, St Maximin, La Bussière et Moutaret, du projet du SYNDICAT DES ILES avec notamment les communes de St Pierre d'Allevard, St Vincent de Mercuze, Le Touvet, Goncelin etc...

- Les communes de la vallée puisent couramment leurs ressources en eau potable dans la nappe phréatique de l'Isère, ce qui pose des problèmes de quantité et de qualité.

- Pour ce qui concerne les zones d'activités, comme dans d'autres secteurs, l'intercommunalité est peu pratiquée. On observe à cet égard que certaines communes engagées dans une zone d'activités intercommunale s'attachent malgré cela à ouvrir et disposer d'une zone d'activités plus modeste située sur leur territoire.
- Dans le domaine des déplacements, des difficultés de circulation importantes sont observées dans le Moyen Grésivaudan du fait du développement de cette vallée et de la forte attraction économique du pôle grenoblois.

Les menaces qui pèsent sur ce territoire sont liées au desserrement des agglomérations de Grenoble et de Chambéry. Il s'agit en effet d'une zone rurale sous l'influence périurbaine dont les caractéristiques sont :

- l'extension de la pression foncière,
- un maraîchage périurbain à protéger,
- l'extraction de matériaux alluvionnaires : carrières.

### ***Les principaux projets d'équipement***

- Le développement du pôle de Crolles.
- Le développement du pôle de Pontcharra.
- L'électrification de la ligne SNCF Valence-Genève
  - suppression de passages à niveau,
  - franchissement des PN de Pontcharra et Brignoud.
- L'implantation d'une gare T.G.V. dans le secteur de Montmélian (voir ci-dessus).

➔ La desserte ferroviaire périurbaine de Grenoble et la desserte «bassin de vie» dans le Grésivaudan seront améliorées en fréquence, régularité et gain de temps.

### ***Les enjeux majeurs pour l'avenir consisteront à :***

- Conforter l'intercommunalité.
- Généraliser les actions en faveur de la qualité de l'eau.
- Préserver un terroir agricole de qualité.
- Préserver la forêt alluviale de l'Isère.
- Préserver les coteaux et conforter les bourgs et hameaux existants.

# 2.5

---

## La Maurienne

## Présentation

Longue de 120 km, la vallée de la Maurienne est un couloir très encaissé et très contraint physiquement dans lequel se juxtaposent les infrastructures de transport : la ligne SNCF, la RN6 et la future autoroute de Maurienne. Traditionnellement grande voie de communication intérieure à la Savoie, elle est aujourd'hui sur le passage d'un des principaux itinéraires France-Italie.

Son patrimoine naturel de grande qualité, sur les hauteurs en basse vallée et sur l'ensemble des espaces au-delà de Modane, a permis le développement d'une tradition touristique s'appuyant sur un tissu de stations petites et moyennes dont bon nombre se sont développées autour des anciens villages de montagne, en harmonie avec la tradition rurale.

Le poids démographique et économique de la Maurienne par rapport à la Savoie est en régression puisque cette vallée ne comptait plus que 41 200 habitants en 1990 soit 11 % du département après en avoir représenté 20 % en 1861.

Parallèlement, du fait des compressions d'effectifs résultant de restructurations industrielles et de la suppression des contrôles transfrontaliers après l'ouverture des frontières, le nombre de salariés a considérablement chuté. Le secteur agricole est également en déclin, seul l'emploi tertiaire lié au tourisme progresse.

## L'agglomération Modane-Fourneaux-le Freney

Au sein de la vallée de la Maurienne, l'agglomération Modane-Fourneaux-le Freney apparaît comme un espace frontalier fragilisé par l'entrée en vigueur du marché unique européen depuis le 1er janvier 1993.

L'enjeu de cette agglomération est la requalification des espaces économiques et urbains qui s'inscrit dans la politique de reconversion économique menée conjointement par les collectivités locales et les pouvoirs publics.

## Perspectives de développement socio-économique

Un plan stratégique de développement Maurienne a été établi visant le maintien et le développement d'une économie diversifiée de qualité afin d'atteindre l'objectif de 50 000 habitants dans vingt ans.

Dans ce cadre, un contrat global de développement d'un montant de 103 MF vient d'être signé avec la Région Rhône-Alpes. Ce contrat comporte différentes actions relevant de l'aménagement du territoire, du cadre de vie et de l'amélioration de l'image de la Maurienne. Parallèlement, différentes procédures, mises en place par l'Europe, l'Etat et le Département, accompagnent ce contrat global.

Les principaux enjeux de développement local s'articulent autour :

- de la reconversion du tissu industriel existant,
- des conséquences démographiques de la dévitalisation rurale,
- de l'émergence de l'agro-tourisme comme activité économique à part entière,
- des retombées économiques des équipements structurants (A43 et LGV),
- de la préservation des espaces naturels : protection de l'eau, des espaces d'altitude et de l'air.

## Enjeux liés à l'arrivée du projet Lyon-Turin

Les principaux enjeux concernent :

- la réduction des nuisances et pollutions par le transfert d'une partie du trafic poids lourds sur un service d'autoroute ferroviaire est un enjeu de première importance. En ce qui concerne la variante Bauges d'acheminement du fret, qui parcourt à l'air libre la basse vallée de la Maurienne sur la ligne existante, les conséquences fonctionnelles et environnementales d'une éventuelle augmentation de capacité (3<sup>ème</sup> voie), nécessaire à un service intensif d'autoroute ferroviaire, devront être soigneusement examinées,
- l'amélioration des dessertes régionales et nationales : à l'échéance du projet global, St Jean-de-Maurienne sera à moins d'une heure de Lyon et à moins de deux heures trente de Paris, ce qui constitue un facteur dynamisant du tourisme notamment hivernal,



*L'autoroute et la voie ferrée*



*Usine ATOCHEM*

- l'optimisation des retombées économiques des grands chantiers de l'autoroute et du T.G.V., notamment le tunnel de base franco-italien<sup>1</sup>, ainsi que ses retombées en phase d'exploitation (activités de maintenance, de sécurité et d'entretien), ainsi que de l'éventuelle implantation, le cas échéant, d'une plate-forme de chargement/déchargement de l'autoroute ferroviaire de Saint-Avre,
- le développement des activités liées à la gare de Saint-Jean-de-Maurienne.

<sup>1</sup> Ces aspects ont été étudiés plus précisément par le GEIE Alpitunnel dans le dossier du tunnel de base, en cours d'élaboration.

Toutefois, ces enjeux économiques devront se concrétiser :

- en prenant en compte la protection des espaces naturels, des paysages et du patrimoine,
- en parvenant à un équilibre entre le développement économique, la gestion de l'espace et la protection de l'environnement.

➔ Plus particulièrement, le projet de LGV doit être une occasion de revaloriser les tronçons industriels de la vallée sur le plan paysager, dans le cadre du 1 % paysage et développement, en complément des actions menées dans le cadre du projet A43.

A noter par ailleurs, les effets indirects du projet selon les différentes variantes sur les possibilités de la ligne actuelle, qui devra permettre, en tout état de cause, maintien et amélioration de la desserte régionale et de la desserte de bassins de vie.

