

2.8

Le Chablais et la vallée de l'Arve

2.8.1

Le Chablais

Territoire à dominante urbaine indirectement intéressé par le projet

Une région excentrée, de lac et de montagnes, qui a joué très tôt la carte touristique, influencée aujourd'hui par les agglomérations de Genève et Lausanne.

- Un grand espace touristique caractérisé par la variété et la qualité des paysages, donnant accès à un patrimoine naturel de renommée mondiale,
- Le dynamisme économique de l'agglomération de Thonon-Evian, dont l'image est principalement liée aux Eaux d'Evian et qui repose sur un tissu industriel concentré et relativement diversifié : Evian - Bolloré - Thomson,
- Des manifestations culturelles d'audience internationale : rencontres musicales d'Evian et festival du film d'Avoriaz,
- Une région qui reste néanmoins enclavée et qui a longtemps tourné le dos au reste du département,
- Des infrastructures routières saturées et une desserte ferroviaire médiocre,
- Un essoufflement du thermalisme et de la croissance touristique dû à une forte concurrence,
- Un emploi frontalier fragilisé par la mauvaise conjoncture économique des cantons de Vaud et du Valais.

Perspectives de développement socio-économique

Elles dépendent plus particulièrement du désenclavement de la région car les potentialités de site et les atouts du Chablais sont importants : qualité du site, équipements tertiaires, proximité de Genève et Lausanne, capacités foncières, et reposent en partie sur différents projets d'infrastructures.

Projets d'aménagement connus

(Liste non exhaustive qui sera complétée à l'issue de la consultation des collectivités locales et des représentants socio-professionnels et associatifs.)

- Autoroute A400 entre Annemasse et Thonon
- Autoroute A400 entre Thonon et St-Gingolph (à long terme)
- Traversée du Léman par bac permettant le transport de véhicules automobiles (Translémanica)
- Volonté des élus de recréer la ligne ferroviaire du Sud-Léman (Genève-Thonon-Evian-Valais)
- Schémas Directeurs ayant été envisagés sur Thonon-Evian et sur Bas Chablais

Principaux enjeux liés à l'arrivée du projet

Le désenclavement ferroviaire qui devrait permettre :

- la desserte directe par des rames TGV, liée au positionnement de la gare dans le Genevois français : cette desserte serait favorisée si l'actuelle gare d'Annemasse pouvait devenir une gare « rive gauche » de Genève,
- la mise en œuvre d'une politique de lignes TER et TERGV en direction d'Annecy, Chambéry, Grenoble et Lyon

2.8.2

La vallée de l'Arve

Un territoire à dominante urbaine indirectement intéressé par le projet

Importante voie de communication vers l'Italie, la vallée de l'Arve, première région économique du département, connaît une profonde mutation. Elle abrite un site touristique prestigieux, le massif du Mont Blanc, ainsi que le plus important site mondial de décolletage.

- De bonnes communications routières desservant un réseau de villes irriguant la vallée, mais des nuisances, pollution et bruit, de moins en moins supportables par les populations locales, liées au trafic poids lourds sur l'A40 au Tunnel du Mont Blanc dans la haute vallée,
- Un remarquable tissu de petites et moyennes entreprises industrielles, s'appuyant sur un savoir-faire associé à une haute technologie, une capacité à répondre rapidement aux évolutions techniques avec en contrepartie une forte sensibilité à la conjoncture,
- La première foire économique du département,
- Des équipements touristiques de haut niveau,
- Une population jeune,
- Une dégradation des paysages, conséquence d'une forte urbanisation et d'une consommation de l'espace élevée.

Perspectives de développement socio-économique

Elles devront traduire :

- la capacité de maintenir les activités industrielles et touristiques, au moins à leur niveau actuel,
- la volonté des communes de maîtriser le foncier, et plus particulièrement de ne pas se livrer à une concurrence acharnée dans la création de zones d'activités,
- la capacité de maintenir une image touristique forte.

Projets d'aménagement connus

(Liste non exhaustive qui sera complétée à l'issue de la consultation des collectivités locales et des acteurs socio-professionnels et associatifs.)

- Contrat de rivière «Arve»
- Moyenne vallée de l'Arve retenue au niveau national comme « Pays test»
- Compléments de trois demi-échangeurs sur A40 : Bonneville Est, Sallanches et Passy
- Poursuite de l'aménagement de l'axe international du tunnel du Mont-Blanc : aménagement de la section Les Houches - La Vigie, dénivellation du carrefour de la Vigie entre RN 205 et RN 506, aménagement de la rampe d'accès au tunnel.

Principaux enjeux liés à l'arrivée du projet

- une meilleure accessibilité, par le rabattement et le raccordement au projet du sillon alpin :
 - via la gare du genevois français offrant un bon niveau d'accessibilité en T.G.V. ; par ailleurs, le raccordement d'Etrembières, entre la ligne Bellegarde-Annemasse et la ligne de la vallée de l'Arve, avec suppression du rebroussement obligatoire d'Annemasse, favoriserait les liaisons directes sur la vallée de l'Arve (T.G.V, TERGV et TER) ;
 - via Annecy, avec le projet de shunt de la Roche-sur-Foron, qui permettrait d'améliorer la liaison Annecy-vallée de l'Arve (T.G.V., TERGV, TER), en maintenant les dessertes locales essentielles au fonctionnement des bassins de vie concernés.
- la mise en œuvre d'une politique de services TER en direction d'Annecy, Chambéry, Grenoble et Lyon,
- pour la haute vallée de l'Arve et le massif du Mont Blanc, la réduction des nuisances et pollutions dues au trafic poids lourds empruntant le tunnel est un enjeu essentiel dépassant de loin l'intérêt local : elles pourraient être maîtrisées ou diminuées si l'autoroute ferroviaire Ambérieu - Turin soulageait d'une façon significative le tunnel.
- le devenir de la ligne actuelle entre Annecy et la Roche-sur-Faron et le maintien des dessertes bassin de vie.

Les pays de l'Ain

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

Le territoire de l'Ain est caractérisé par une grande diversité de paysages et de milieux naturels.

2.9

Les pays de l'Ain

2.9.1

Le bassin d'Oyonnax et Nantua

Caractéristiques du territoire et enjeux

Le bassin d'Oyonnax et Nantua regroupe un ensemble de hautes vallées bien desservies par les infrastructures routières : RNS4, A40, antenne autoroutière A404 (en voie d'achèvement).

Le bassin est économiquement dominé par l'agglomération d'Oyonnax (30 000 habitants), berceau de l'industrie plasturgique. Le dynamisme industriel de cette ville est également celui de l'ensemble du bassin qui recèle un grand nombre de PME, majoritairement liées à la filière plasturgique.

La ville de Nantua a une vocation plutôt tertiaire (administrations, commerce, tourisme) tandis que Montréal-la-Cluse, située de fait au coeur du bassin et structurée autour d'un important carrefour routier, fait figure de ville neuve.

Le développement démographique du bassin est rapide (1,5 % par an) avec une forte proportion de jeunes (30 %) malgré de fortes disparités. Le bassin est excédentaire en emplois.

L'identité du bassin prend corps autour du concept économique de la Plastic Vallée, de ses complémentarités en terme d'emplois, de services ; elle commence à se concrétiser autour de projets communs : contrat global de développement, contrat de Rivière ...

Les principaux enjeux sont les suivants :

- **préparer les conséquences du désenclavement** : la création de l'antenne autoroutière aura des conséquences en terme de pression logistique et urbaine, tout en induisant des évolutions de comportements dans les déplacements : navettes quotidiennes, transit vers le Jura, organisation des entreprises, relations de sous-traitance ... En outre, elle aura une influence sur l'image extérieure du bassin.

- **intégrer les impacts urbains et environnementaux de l'A404** : l'agglomération d'Oyonnax doit faire face à l'arrivée de cette infrastructure dans son tissu urbain et à ses portes, modifiant les flux.

Par ailleurs, la déviation de l'ensemble de l'axe va susciter la requalification des traversées de villes : une cohésion globale des actions sur l'itinéraire sera nécessaire.

- **qualité urbaine** : cette région paradoxalement industrielle et montagnarde a parfois négligé la qualité de son développement urbain. Le renforcement des bourgs centre en zone rurale et les restructurations urbaines des trois agglomérations d'Oyonnax, Montréal-la-Cluse, Nantua, ainsi que les actions liées à l'image urbaine, la qualité de vie, le développement culturel, sont les enjeux actuels en termes de qualité urbaine.

- **complémentarités urbaines** : elles sont à développer entre Oyonnax, ville industrielle, Nantua, administrative et tertiaire, et Montréal-la-Cluse, carrefour du bassin. L'enjeu porte sur les réseaux institutionnels, les services et grands équipements et, sans doute, sur un réseau de transports collectifs à créer.

- **désenclavement ferroviaire** : actuellement la vie économique du bassin repose essentiellement sur les infrastructures routières. L'amélioration de la desserte ferroviaire d'Oyonnax a motivé de lourds travaux notamment à Montréal-la-Cluse, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. C'est un enjeu fortement porté par les élus notamment parce qu'elle permet une accroche d'Oyonnax sur le T.G.V. à Bourg-en-Bresse.

Les perspectives de développement

Le T.G.V. Lyon-Turin n'aurait pas d'incidences directes sur ce bassin. Cependant ce projet présente dans l'esprit de certains un enjeu de concurrence éventuelle avec le projet de liaison à grande vitesse Mâcon - Bourg-en-Bresse - Genève. Or la réalisation de cette liaison ouvrirait l'opportunité d'une desserte T.G.V. ou TERGV du bassin d'Oyonnax-Nantua, notamment dans l'hypothèse de la réutilisation de la ligne existante (électrification Bourg-Bellegarde), ce qui constituerait un atout important pour le développement économique de la plaine vallée. Un arrêt dans le secteur de la Cluse permettrait, en effet, une desserte de qualité de ce bassin économique de 50 000 habitants : la voie ferrée la Cluse-Oyonnax, permettrait une excellente accessibilité à la ligne T.G.V. Bourg-Genève.

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	HORIZON	MAÎTRE D'OUVRAGE	COMPATIBILITÉ
Contrat global de développement du Haut-Bugey	Signature probable avant 2000 durée de 5 ans à compter de la signature	Association du Haut-Bugey	En cours de lancement
Pôle de plasturgie	non défini	District urbain d'Oyonnax	Ce projet ambitieux de développement d'une activité de recherche-développement et de services pourrait être conforté par une desserte T.G.V. ou TERGV (surface : 50 hectares environ)
A404	mise en service automne 1997	État	L'A404 permettrait une excellente accessibilité de l'ensemble du bassin à l'éventuelle gare T.G.V. ou TERGV

2.9.2

Le secteur de Bourg-en-Bresse

- Regroupant environ 75 000 habitants, un réseau dynamique dont l'économie repose sur une dominante tertiaire administrative et un secteur industriel dont les principales activités sont : l'agro-alimentaire, l'automobile, la métallurgie, un nombre important de PME-PMI.
- Il dispose d'un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale.

Ses principaux atouts reposent sur :

Un positionnement stratégique grâce à :

- la proximité de la métropole lyonnaise,
- une desserte plurimodale exceptionnelle :
 - autoroutière :
 - . axe nord-sud : liaison Europe du Nord / Europe du Sud par futures A39 et A48
 - . axe est-ouest : route centre Europe Atlantique, dont fait partie intégrante l'A40
 - ferroviaire :
 - . desserte T.G.V. : liaison Paris / Genève
 - . ligne T.G.V. Rhin / Rhône à terme
 - aérienne :
 - . aéroport international de Satolas à 45 minutes par autoroute.

Un développement économique s'appuyant sur :

- un pôle de compétence dans l'agro-alimentaire : ALIMENTEC, un site regroupant la recherche (antennes du CNRS) et l'enseignement (IUT),
- une disponibilité importante de zones d'activités,
- une agglomération à taille humaine encore épargnée par des tensions sur les marchés du logement et du foncier.

Les enjeux de développement et d'aménagement

- Se positionner en terme d'agglomération de 100 000 habitants en s'intégrant dans le réseau des villes de la région Rhône-Alpes :
 - par intégration à Région Urbaine de Lyon,
 - par l'obtention de délocalisations lyonnaises dans l'enseignement et la recherche.
- Gérer une économie d'agglomération et confirmer ses spécificités :
 - centraliser une politique de développement économique et de promotion par la création d'une instance au sein de la Communauté de Communes,
 - confirmer la vocation agro-alimentaire «high tech» de l'agglomération.
- Renforcer la vocation universitaire dans le domaine des sciences, langues et lettres.
- Exploiter la filière touristique :
 - mise en valeur et politique de promotion du cadre naturel (Dombes, Revermont) et des monuments historiques (Brou),
 - développement du tourisme d'affaires.
- Favoriser et accompagner le développement économique par les échanges :
 - valoriser le carrefour autoroutier A39 / A40,
 - maintenir la desserte T.G.V. existante,
 - développer le transport ferroviaire cadencé vers Lyon.

Les impacts potentiels du projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin

Ils sont de deux ordres :

- impact de la liaison voyageurs Lyon-Turin et de l'aménagement ferroviaire du sillon alpin sur la réalisation de la liaison Mâcon/Bourg/Genève,
- impact de la nouvelle liaison fret associée à la liaison transalpine.

1 - La non réalisation de la liaison T.G.V. Mâcon/Bourg/Genève serait dommageable pour le développement du secteur de Bourg-en-Bresse, tant dans le domaine de l'activité économique que dans celui du développement universitaire et de l'attractivité globale du secteur.

En effet, dans cette hypothèse, l'accès à une liaison T.G.V. avec le centre décisionnel que représente Paris ne pourrait s'effectuer que depuis Lyon, via un éventuel transport cadencé ou depuis Mâcon Loché par la route, soit au minimum 3/4 d'heure, sauf à envisager le maintien de certains T.G.V. Paris-Genève via la ligne actuelle.

De plus, l'espoir d'une gare spécifique T.G.V. à Bourg-en-Bresse, carrefour entre les liaisons Paris/Genève et Rhin/Rhône, atout complémentaire de la desserte autoroutière, deviendrait caduc.

- Dans ce cadre, l'examen de l'articulation des offres transports nationales, régionales et locales à Bourg-en-Bresse revêt un intérêt particulier.
- Une étude plus approfondie des solutions alternatives telle que l'aménagement de la ligne des Carpates, Bourg-en-Bresse - Genève par la Cluse et Bellegarde, devra analyser précisément les conséquences en termes de développement socio-économique pour le secteur de Bourg.

2 - La réalisation de la liaison fret et surtout l'implantation d'un site de transbordement à proximité de Bourg-en-Bresse constituent un enjeu important.

En effet, ils peuvent constituer l'élément fédérateur d'un développement économique et urbain cohérent.

Le site de transbordement pressenti (au sud-est de Bourg) conjugue les avantages de la proximité d'un échangeur sur l'A40 et un potentiel de développement spatial dans l'optique de la réalisation des équipements annexes (zones de stockages, sites d'hébergement) et de zones d'activités (voir tableau, dans la partie traitant du secteur de la plaine de l'Ain, qui résume une comparaison des différents sites envisagés).

N.B. : inventaire des projets locaux en cours de rédaction qui sera complété avec les contributions des collectivités locales.

2.9.3

La plaine de l'Ain

Caractéristiques du territoire et enjeux

Occupant une position stratégique de carrefour routier, autoroutier et ferroviaire, le secteur de la plaine de l'Ain concentre des flux importants en liaison avec l'Europe (Suisse, Italie). La proximité de Lyon et de l'aéroport de Satolas, couplée à l'importance et la variété des espaces disponibles accentuent l'intérêt stratégique de la plaine de l'Ain.

Son dynamisme industriel s'appuie sur le parc industriel de la plaine de l'Ain (PIPA) crée et animé par une structure de coopération régionale : le syndicat mixte de la plaine de l'Ain (SMPA). Tirant parti des atouts évoqués ci-dessus et développant un marketing ciblé (promotion, intégration dans le paysage), le PIPA a acquis une vocation industrielle et logistique et s'est construit une image de qualité.

L'accroissement démographique très important (supérieur à celui du département) est dû essentiellement au solde migratoire.

La plaine de l'Ain comprend des secteurs aux multiples visages :

- un espace naturel majeur : l'Ain et ses rives, avec notamment le site du confluent avec le Rhône.
- la vallée industrielle ouvrière de l'Albarine, en déclin économique, démographique et paysager.
- entre Ain et Rhône, une plaine où se mêlent agriculture moderne (grande culture intensive) et industrie (PIPA).
- le piémont du Rhône, touristique et industriel (industrie liée aux matières premières).
- la montagne rurale des bords du Bugey, confrontée à des problématiques de dépeuplement, de déprise agricole et de préservation du patrimoine architectural, paysager et naturel.

Ces espaces variés s'articulent autour du double pôle d'emplois et de services d'Ambérieu-Lagnieu. La ville d'Ambérieu s'est développée autour des transports, branche qui constitue une forte spécialisation tertiaire (gare, flux routier, base aérienne).

Ce territoire est confronté principalement à trois enjeux :

- hiérarchiser et cibler les sites de développement économique : en particulier promouvoir les zones d'activités intercommunales. Ce développement économique doit s'accompagner d'une politique de l'habitat qui favorise le rééquilibrage habitat/emploi, et d'un développement des structures de formation pour répondre aux besoins en main d'œuvre qualifiée.
- structurer le développement urbain, notamment en renforçant les pôles de centralité, en développant des transports en commun.
- protéger les espaces sensibles et agricoles.



Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain

Source PIPA

Les perspectives de développement

Desserte voyageurs

La plaine de l'Ain n'est desservie par aucune gare T.G.V. Les gares les plus proches sont Bourg-en-Bresse au nord, Lyon et Satolas à l'ouest. La nouvelle liaison T.G.V. Lyon-Turin, qui améliorera la desserte en direction de l'Italie, confortera l'attractivité pour toute cette zone du pôle aéroportuaire et ferroviaire de Satolas, dont l'accès via l'autoroute A432 est largement facilité ; cependant l'impact sera sans doute faible pour la population et les acteurs économiques de cette région. En effet, compte-tenu de la densité du réseau autoroutier existant et projeté, la desserte routière restera probablement le mode de communication privilégié.

Dans le domaine touristique, la plaine de l'Ain ne dispose pas sur son territoire (hormis Pérouges) de site à potentiel touristique important, et n'a donc pas à espérer de cette liaison un effet notable en terme de fréquentation.

Desserte fret

La ligne nouvelle fret aura un impact important pour la plaine de l'Ain. L'implantation d'une plate-forme de chargement dans le secteur d'Ambérieu permettrait sans doute une intensification du développement du PIPA, objectif clairement affiché par les élus du département.

La fermeture de la gare de triage a réduit l'activité ferroviaire d'Ambérieu où la tradition cheminote reste un élément important de l'activité locale. Une réflexion sur les potentialités de réutilisation du site de triage pourrait être menée. Une gare d'autoroute ferroviaire dans le secteur d'Ambérieu serait un élément très positif, à la fois pour l'économie locale et l'emploi, mais aussi pour le projet lui-même qui bénéficierait de la « culture ferroviaire » et du savoir-faire présent sur le site.



Triage d'Ambérieu

L'implantation de la ligne nouvelle fret (vallée de l'Albarine ou piémont du Rhône) pourrait réduire les nuisances dues au trafic poids lourds dans la vallée de l'Albarine. Cette réduction de nuisance est à nuancer avec l'augmentation des nuisances dues au trafic ferroviaire. Le rapport de nuisances devrait cependant être très favorable, malgré le trafic induit. L'amélioration du cadre de vie qui s'ensuivrait permettrait à cette région déjà durement touchée par le déclin industriel, de miser sur un développement touristique. Il s'agit en effet, d'un secteur aux grandes qualités naturelles et paysagères qui, mieux mis en valeur, pourraient notamment intéresser une clientèle lyonnaise (espace de détente et de villégiature).

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
Schéma directeur du Haut-Rhône	EPCI	non défini	Révision du schéma directeur en cours de lancement Enjeu important : redéfinition et hiérarchisation des sites d'activités
A48	Etat	mise en service probable avant 2007	Cette autoroute améliore l'accessibilité de la plaine de l'Ain et peut donc favoriser : - le développement du PIPA - l'accessibilité d'une gare d'autoroute ferroviaire depuis le nord Isère
Contrat global de développement plaine de l'Ain-Côtière	Communautés de communes : - Bugey-bords de l'Ain - Communautés de communes : Montluel - SIVOM plaine de l'Ain - SICOMIP de Miribel	signature probable avant 2000 durée : 5 ans à partir de la signature	En cours de lancement Contenu ?
Développement du PIPA	Syndicat mixte de la plaine de l'Ain	non défini	Les retombées d'une gare autoroute ferroviaire sur le nouveau pôle logistique (une centaine d'hectares) seraient sans doute intéressantes

AUTOROUTE FERROVIAIRE

Analyse des variantes de sites de transbordement

	ELÉMENTS FAVORABLES	ELÉMENTS DÉFAVORABLES	COMMENTAIRES
<p>SITE</p> <p>Ambérieu sud (proche du parc industriel de la plaine de l'Ain)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • synergie prévisible entre gare de transbordement et pôle logistique du PIPA • meilleure compatibilité avec variante tracé A.F. en rive gauche du Rhône • proximité de l'agglomération lyonnaise et de la plate-forme multimodale multisite • capacité physique du site et possibilités d'accueil d'activités complémentaires 	<ul style="list-style-type: none"> • cumul des trafics poids lourds <ul style="list-style-type: none"> - du pôle logistique PIPA - de la gare de transbordement • mauvaise compatibilité avec variante tracé A.F. par l'Albarine • importance du trafic PL induit sur réseau autoroutier de l'Ain vers le nord (nuisances, nécessité d'augmentation de capacité) 	<p>Quelle est l'importance de l'effet de synergie entre les deux pôles ?</p> <p>une étude de site avec cette variante de tracé coordonnée avec la variante tracé rive gauche est indispensable</p>
<p>Ambérieu nord</p>	<ul style="list-style-type: none"> • capacité physique du site • capacité d'accueil pour un éventuel pôle logistique complémentaire • compatible avec les deux variantes de tracé (Albarine ou rive gauche du Rhône) • capacité intéressante pour des services d'accompagnement 	<ul style="list-style-type: none"> • site étiré plus nuisant pour l'environnement • nécessité d'un réseau routier secondaire important 	<p>La mise en œuvre de cette variante pourrait offrir l'opportunité de réaliser une jonction routière jumelée entre la RD904 et la RD77E (amélioration de la desserte autoroutière)</p>
<p>Pont d'Ain</p>	<ul style="list-style-type: none"> • proximité d'une agglomération plus importante (Bourg-en-Bresse) ; la plate-forme de transbordement peut constituer l'élément fédérateur d'un développement urbain et économique cohérent (à condition d'être orienté vers la ville de Bourg-en-Bresse). 	<ul style="list-style-type: none"> • éloignement de l'agglomération lyonnaise et des flux PL de l'ouest (30% du trafic prévisionnel de l'A.F.) 	<p>Une analyse de la provenance des flux ouest et de leur possibilité d'itinéraires routier ou autoroutier pourrait modérer cet inconvénient.</p>

Nota : pour chaque variante la capacité du diffuseur autoroutier (existant ou à projeter devrait faire l'objet d'un examen particulier pour garantir la fluidité du flux poids lourds prévu, sans gêne ni insécurité pour les usagers.

2.9.4

Le Bugey et Belley

Caractéristiques du territoire et enjeux

Secteur de moyenne montagne rural, le territoire du Bugey connaît des dynamiques économiques et démographiques faibles. Le maintien du nombre d'habitants se fait en contrepartie d'un vieillissement de la population (départ de jeunes à la recherche d'emplois, arrivée de retraités). Seuls les secteurs de Belley et de Brénod connaissent des dynamiques plus favorables¹.

Mise à part la spécialité dans le domaine de la santé du secteur d'Hauteville, le Bugey n'a pas de vocation économique particulière.

Cependant, le développement de la vocation touristique pourrait s'appuyer sur une combinaison d'attraits divers :

- un tissu de villages ruraux au patrimoine architectural et urbain remarquable,
- une production agricole labellisée (Comté A.O.C., vins VDQS),
- la qualité et la diversité des paysages.

La valorisation de ces atouts et la mise en œuvre d'une politique de meilleure accessibilité des services, pourraient faire venir une main-d'œuvre qualifiée qui fait défaut, et attirer des entreprises. La politique globale de développement devrait se faire en prenant appui sur un réseau de bourgs et de villages, centres de services, desservant ce territoire rural.

¹ Les cantons de Champagnac-en-Vivronex, Lhats, Brénod, en zone de revitalisation rurale, bénéficient d'exonérations fiscales pour les entreprises.

- Concernant la ligne nouvelle fret (solution Est Ambérieu-Rossillon-Avressieux, solution "Les Bauges"), les impacts intéressent les sites du passage éventuel de la ligne nouvelle :

- le long de la RN504 en termes de réduction/aggravation des nuisances et donc de potentiels d'amélioration du cadre de vie.
- le long du Rhône en termes de compatibilité avec la qualité patrimoniale des villages du piémont.
- jusqu'à Culoz (solution Les Bauges, permettant de relier directement la ligne de la Maurienne par deux tunnels sous Les Bauges). Cette solution implique une utilisation intensive de la ligne de l'Albarine, d'Ambérieu à Culoz, qui assure le fret de l'Italie, la relation vers Genève ainsi que les liaisons régionales voyageurs et le fret de ou vers Evian. Le développement d'un service d'autoroute ferroviaire à forte fréquence (supérieure à 40 navettes par jour) sur cette ligne impliquerait un report de tout ou partie de la desserte voyageurs de Genève via le sillon alpin (projet d'aménagement ferroviaire du sillon alpin ou via Bourg-Bellegarde (projet d'aménagement de la ligne des Carpathes).

- Concernant la desserte voyageurs, la réalisation du T.G.V. Lyon-Turin et celle de la ligne sillon alpin constituent un réseau qui évite le Bugey. La suppression de l'arrêt T.G.V. de Culoz, qui assure actuellement la desserte T.G.V. de tout le Bas-Bugey, éliminerait toute desserte ferroviaire très longue distance dans le Bugey, et enlèverait ainsi au territoire un de ses atouts pour le développement économique. Pour pallier cette suppression, il serait souhaitable d'améliorer la desserte ferroviaire régionale de ce secteur.

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
Contrat global de développement	Association Pays d'Accueil du Bugey Avenir et Tradition (PABAT)	signature probable avant fin 1998 durée : 5 ans à partir de la signature	Orientations du contrat : faciliter la vie active dans le Bugey, grâce à : un soutien à l'économie locale, une amélioration de l'accès aux services pour les familles, un développement d'une offre de logement bugiste (réhabilitation du parc ancien, valorisation du patrimoine urbain)