

**Point de vue des acteurs locaux du développement sur le  
projet de Transalpine Lyon-Turin**

**NOTE DE SYNTHÈSE**

**Gip Transalpes  
COF Consulting**  
Henri Blanc.

**Novembre 99**

**Cette note fait suite aux deux réunions des 15/09/99 et 13/10/99, initiées par le GIP Transalpes.**

**Au cours de ces deux séances de travail, le projet de liaison ferroviaire transalpine a été présenté et débattu.**

**A la suite de ces deux points d'information et d'échange, la méthode proposée consistait à solliciter la contribution des participants, sous forme d'une note comportant deux volets :**

- ◆ **Une appréciation globale du projet et de ses composantes,**
- ◆ **Une analyse critique, rapportée aux territoires.**

**La présente note a pour objet de synthétiser les contributions reçues :**

- ◆ **Note introductive commune aux trois agences d'urbanisme de Lyon, Grenoble et Saint-Etienne,**
- ◆ **Note de l'agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise,**
- ◆ **Note de l'agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise ,**
- ◆ **Note de l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise,**
- ◆ **Note de la CCI de Lyon,**
- ◆ **Note de la CCI de Chambéry et de la Savoie,**
- ◆ **Note de la CCI de Haute-Savoie,**
- ◆ **Note de l'agence économique de Savoie,**
- ◆ **Note de l'agence d'études et de promotion de l'Isère,**
- ◆ **Note de Métropole Savoie,**
- ◆ **Note du Conseil Général de l'Ain (DG des services),**
- ◆ **Note de l'EPIDA de l'Isle d'Abeau,**
- ◆ **Note de la plaine de l'Ain développement.**

**AVERTISSEMENT : le présent document ne constitue, ni la présentation ni l'argumentaire, que l'on trouvera ailleurs, il traduit seulement le « vécu », le « ressenti ».**

## APPRECIATION GLOBALE DE L'ENSEMBLE DU PROJET « LIAISON TRANSALPINE »

**Il ressort incontestablement**

- ◆ **que ce projet est avant tout d'intérêt européen dans ses deux composantes : fret et voyageurs.**
- ◆ **Qu'il est de nature à assurer les connexions, marchandises et voyageurs entre l'Europe du Sud et l'Europe orientale, situant la région Rhône-Alpes en position géo-stratégique pour les échanges N/S et O/E.**
- ◆ **Qu'il doit assurer pour les voyageurs une offre ferroviaire de qualité, prenant en compte une liaison internationale de haute performance, tout en optimisant les connexions inter-cités, entre elles et avec les lignes GV.**
- ◆ **Qu'il doit offrir des solutions fret concurrentielles au transport routier, capables de s'adapter à une demande, inévitablement croissante.**
- ◆ **Qu'il joue un rôle de désenclavement pour les deux régions transfrontalières, ouvrant notamment des perspectives accrues ou nouvelles de collaboration de toutes natures (industrielles, culturelles, universitaires, technologiques, touristiques...).**
- ◆ **Qu'il contribue à préserver l'avenir en apportant ,tant dans sa réalisation que dans son exploitation, des réponses crédibles en matière de sécurité et d'alternative aux nuisances.**
- ◆ **Qu'il doit trouver des réponses fiables dans le rôle de multimodalité des « pôles gares » (Vénissieux, Satolas, Chambéry, Combe de Savoie).**
- ◆ **Qu'il est un projet évidemment coûteux mais très structurant, qu'à ce titre la qualité de service attendu est importante.En la matière, la dissociation des itinéraires fret et voyageurs n'est pas neutre.**

## ANALYSE CRITIQUE DU PROJET, RAPPORTEE AUX TERRITOIRES.

### 1/Du point de vue des déplacements.

Du point de vue des déplacements, le projet est de nature à consacrer l'importance d'un nœud multimodal au cœur de la région Rhône-Alpes dans le Grand Est Lyonnais.

Satolas deviendrait une plaque tournante européenne , pivot d'une articulation d'axes majeurs, ferroviaires, autoroutiers et aériens.

La liaison par fer de Satolas au centre de Lyon et une bonne accessibilité de la plateforme depuis Grenoble et Saint-Etienne (en temps et en praticabilité) renforceraient l'attractivité de ce nœud multimodal.

Il conviendra donc d'en organiser la fonctionnalité en terme d'accès en proposant de bonnes articulations avec les potentiels logistiques de l'Isle d'Abeau et de la plaine de l'Ain.

Ainsi, tous les sites utiles aux interconnexions inter-cités doivent être traités en tenant compte des divers types de déplacement, ( à la journée, pour accès aux gares TGV, pour les loisirs...) et bien prendre en compte la combinaison des transports urbains et péri-urbains.

Le projet s'inscrit dans un cadre ouvrant des perspectives d'amélioration de la desserte des pôles régionaux avec Lyon et Paris, amélioration qui ne pourrait qu'être confortée par la réalisation simultanée ou non d'objectifs internes d'une ou des collectivités (Schéma directeur, PDU...).

En effet, la résolution des questions posées est essentielle en terme d'organisation des déplacements à l'échelle des agglomérations et de leurs projets de développement.

Dans le secteur Cluse de Chambéry /Combe de Savoie, un choix apparaît sous l'angle fonctionnel en terme d'accessibilité, soit de la gare de Chambéry, soit d'une gare en Combe de Savoie dans le secteur de Montmélian.

Enfin, le projet est bien de nature à participer à la restructuration du sillon alpin.

### 2/Du point de vue de l'espace.

De ce point de vue de l'espace, les remarques et réflexions rapportées s'articulent autour de deux aspects :

- ◆ Fonctionnalité
- ◆ Insertion-protection.

Deux sites apparaissent comme porteurs d'enjeux majeurs :

--Satolas, qui doit confirmer la vocation économique et logistique de tout un grand ensemble du secteur Lyonnais (depuis la porte Ouest de la Région qu'est Saint-Etienne, jusqu'à l'Isle D'abeau et la plaine de l'Ain.).

La fonctionnalité de cet ensemble complexe est à organiser en le valorisant et lui permettre d'accueillir les activités dynamisées par cette vocation.

--La Cluse de Chambéry/Combe de Savoie, où les questions relatives au tracé et au positionnement de la gare ne sont pas encore tranchées et où se pose une alternative de développement, entre une solution Nord impliquant restructuration urbaine de Chambéry, et une solution Sud, posant la question de la vocation de vallée technologique en milieu favorable et en continuité avec la couronne grenobloise, du Nord Grésivaudan.

Les questions liées au fret et aux nuisances qu'il génère en matière de circulation et de concentration de poids lourds, doivent conduire à préférer toute plate forme de « ferroutage » en aval (ouest) de Chambéry, entre Ambérieu et la plaine de l'Ain, plutôt qu'en amont.

Ce souci environnemental renforce la demande de synergie exprimée dans l'Ain, pour un positionnement dans le secteur d'Ambérieu.

### 3/Du point de vue économique.

Les attentes économiques issues du projet sont nombreuses et variées.

Elles touchent à tout l'espace géographique et expriment en cas de non-réalisation une crainte de marginalisation de la région qui pourrait se retrouver à l'écart des grands flux économiques d'échange.

Le projet ouvre la région sur une proximité transfrontalière porteuse de richesses en terme d'échanges et de coopération,

- ◆ Industriels et technologiques,
- ◆ Intellectuels et culturels, universitaires,
- ◆ Touristiques.

La réduction des temps de liaison est à même d'intensifier ces échanges, d'éviter les fuites ou les réticences à l'installation de grands groupes.

Autour de Satolas, en convergence de toutes les métropoles régionales, depuis Saint-Etienne, Grenoble, Chambéry et Annecy, il y a la place pour un développement économique et logistique à fort potentiel, pour l'organisation de services de haut niveau aptes à multiplier les synergies existantes, et dans une dynamique nouvelle, propre à inscrire Satolas et ses annexes comme outil de communication à forte réalité, véritable plate-forme de l'Europe du sud.

Enfin, le projet apparaît incontestablement comme vecteur de potentialités à venir, et laisse imaginer une grande valeur ajoutée aux exportations du futur, s'il réussit autour de sa logique de passage transalpin à réunir les éléments de développement simultané du sillon alpin et de la cluse savoyarde.