

3.4. LA VOCATION REGIONALE DU PROJET

Remarque : les études SEMALY et SEEE ont identifié séparément les offres TERGV et TER développées par le projet Lyon Turin. Dans le cas présent, ces deux types d'offres sont regroupés car participant également de l'offre régionale et répondant tous deux aux enjeux de structuration de l'espace rhônalpin.

Il a été admis lors des entretiens que les TERGV avaient comme vocation de relier les agglomérations de Rhône Alpes entre elles à grande vitesse et que les TER seraient significativement modernisés et permettraient de ce fait d'améliorer les relations entre les territoires de Rhône Alpes.

Rhône Alpes et ses territoires

Une « lecture » sommaire de la Région et de ses territoires est possible à partir de l'étude SEEE. On retiendra quelques caractéristiques de l'offre territoriale régionale et les principales orientations d'Aménagement de cette offre:

- **un territoire fortement marqué par le relief**, compartimenté et structuré par la présence de grandes infrastructures de transport

- **une solide armature urbaine polycentrique** constituée de quatre grands pôles : Saint Etienne, Lyon, Grenoble et Genève, et un réseau de villes moyennes

- **plusieurs grands ensembles ou grands territoires** (unités fonctionnelles et attractivité territoriale particulière) :

- **l'extrême Ouest,**

du Forez aux montagnes de l'Ardèche, peu accessible et particulièrement touché par la crise économique

- **le couloir rhodanien,**

irrigué par des infrastructures lourdes d'échanges Nord - Sud, avec le carrefour lyonnais qui concentre 1/3 des emplois de la Région

- **l'Est Alpin,**

en fort développement mais comportant quelques territoires isolés, avec le Sillon Alpin (y compris Genève) qui tend à se constituer en espace métropolitain

- au delà des grands regroupements ci-dessus, une autre décomposition de l'espace régional à partir **des territoires** suivants (sont repris ci-après les caractéristiques principales de ces espaces en rapport avec le projet Lyon Turin) :

- **les Alpes :**

- vaste espace de montagnes et de vallées qui s'étend du Chablais au Massif de l'Oisans, avec des territoires quelque fois enclavés.
- lien fort avec l'Italie pour la Savoie (passé commun avec Piémont/Val d'Aoste) et dans une moindre mesure pour le bassin grenoblois (plus de 10% de la population est d'origine italienne)
- achèvement du réseau autoroutier (A43 Maurienne, A400 Annemasse-Thonon, A51 Grenoble-Gap) qui renforce la pénétration de l'espace alpin
- industrie spécialisée et patrimoine touristique

- **le Sillon Alpin :**

- succession de villes dynamiques, échelonnées sur 150 km tendant à constituer un espace métropolitain original
- canton de Genève et extensions françaises, vallée industrielle de la l'Arve, bassins urbains et industriels annecien, chambérien, grenoblois et voironnais
- prolongement de la basse vallée de l'Isère jusqu'à Romans et Valence
- dynamisme démographique soutenu : 2 millions d'habitants en 2015
- peu de relations industriels entre bassins
- développement des activités à haute valeur ajoutée

- **l'axe Rhodanien :**

- principal couloir d'échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe
- axe de communication dynamique entre Lyon et Marseille
- des berges rhodaniennes surchargées par un habitat dense, des activités et des infrastructures lourdes
- des progressions de la part des transport routier qui atteint des limites physiques (saturation des axes) et environnementales (pollutions) et psychologiques

- **le carrefour lyonnais :**

- un espace en expansion de 1,8 million d'habitants
- un périmètre élargi qui s'étend aux départements voisins de l'Ain, de l'Isère et de la Loire et qui inclut le bassin stéphanois
- une démographie dynamique qui se porte essentiellement sur l'Est et le Nord de la région urbaine
- une région d'emplois tertiaires et d'activités logistiques

- **la vallée du Rhône :**

- un couloir resserré qui met en relation le carrefour lyonnais et la Méditerranée
- un secteur aggloméré de premier ordre : le ROVALTAIN qui compte plus de 200 000 habitants
- un fort potentiel de développement logistique

- **la Loire et l'Ouest de Rhône Alpes :**

- un espace polarisé par les agglomérations de Saint Etienne et Roanne
- un espace de transition ouvert vers l'Ouest (Auvergne et Clermont Ferrand) et le Sud (Midi Pyrénées et Toulouse, Languedoc Roussillon et Montpellier)
- de vieilles régions industrielles et rurales touchées par la crise

- **une volonté politique d'équilibre territoriale** déclinée aux diverses échelles de la planification et de l'aménagement du Territoire (Région et Départements principalement)

- un cadre à l'organisation du territoire rhônalpin qui s'exprime par **trois concepts** :

- **les espaces du quotidien** : expression des synergies intercommunales qui se concrétise par des Contrats Globaux de Développement

- **les espaces de projet** : mise en réseau des principales villes de la Région

- **les espaces à enjeux** : sites stratégiques présentant un intérêt déterminant aux niveaux national et européen

- **un réseau industriel relativement bien réparti sur l'ensemble du territoire** et s'appuyant sur des bassins industriels d'importance (Lyon, Saint Etienne, Grenoble) et sur des pôles régionaux d'excellence (plasturgie d'Oyonnax, décolletage à Cluses, textile et pharmacie à Lyon, informatique à Grenoble, avionique à Valence, papeterie dans le Grésivaudan et le Voironnais...)

- **3 « portes d'entrée » ferroviaires** (Satolas, Rhône Alpes Sud et Combe de Savoie) permettant de conforter la Région dans sa position de carrefour organisé autour du triangle Lyon-Montméliant-Valence

Lyon Turin : outil d'Aménagement du Territoire

Des divers éléments passés en revue par SEEE, il ressort clairement que l'essor démographique à venir (plus d'un million de nouveaux habitants d'ici 2015), portant essentiellement sur la RUL et le Sillon Alpin, devra être accompagné d'une politique des transports régionaux à laquelle le Lyon Turin participe par la réalisation de missions intercités et TER.

La structure territoriale (économique, urbaine, ...) actuelle de Rhône Alpes (espaces majeurs, agglomérations et villes moyennes, territoires périurbains et rurbains, ...) génère de nombreux déplacements quotidiens en région essentiellement captés par la route, du fait de réseaux routiers et autoroutiers de qualité et d'une insuffisance évidente de l'offre ferroviaire.

« En ce qui concerne les relations intercités, on notera une attractivité très faible du fer par rapport à la route du fait de temps de parcours toujours supérieurs (souvent plus de 10% sur des distances relativement courtes et de ce fait très pénalisants) ».

« Paradoxalement, une demande existe, notamment dans le sillon alpin (cf. Flux intercités tous modes en 1995 qui laissent supposer que des gisements de déplacements peuvent être captés par le fer) et une offre ferroviaire est aujourd'hui en place. Ces relations ont parfois des volumes d'échanges importants (c'est la cas dans le Sillon Alpin avec les relations Grenoble-Chambéry, Chambéry-Annecy, Annecy-agglomération genevoise) ».

Face à ces caractéristiques et tendances démographiques, économiques, de mobilité, ... les institutions et acteurs publics ont défini des politiques d'Aménagement du (de leur) Territoire visant à une structuration de l'espace régional à partir de la recherche d'équilibres territoriaux, de relations améliorées entre territoires, de polarisation du développement sur des secteurs prioritaires (espaces à enjeux) et de valorisation des territoires intermédiaires et périphériques.

C'est dans ce contexte que le projet Lyon Turin a été établi : il répond à une demande existante concernant près d'un million de voyageurs par an.

« Au total, 903 000 voyageurs/an seraient intéressés par des relations intercités ferroviaires performantes - obtenues par la réalisation du projet Lyon - Turin - : entre l'Ouest et l'Est de la Région (agglomération lyonnaise - villes du Sillon Alpin pour 76%) et internes au Sillon Alpin (24%) ».

« Les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 15% aux relations régionales ou intercités (0,9 millions de voyageurs) ».

en offrant une majorité de relations TERGV et TER permettant :

- de relier l'Est et l'Ouest de la Région (TERGV Lyon - Grenoble, Lyon - Sillon Alpin, Lyon - Genève, Saint Etienne - Grenoble, Saint Etienne - Sillon Alpin, TER Lyon - Grenoble),

- de desservir les agglomérations du Sillon Alpin (TERGV Grenoble - Genève, TER Grenoble - Chablais) et les vallées alpines (TERGV Lyon - Maurienne/Tarentaise, TER Chambéry - Tarentaise, Chambéry - Maurienne).

Il concerne par ailleurs les espaces , territoires et agglomérations « périphériques » au projet : TER Valence - Sillon Alpin, Bourg-en-Bresse - Lyon.

« Pour ce qui concerne le TERGV, l'essentiel de l'offre consiste à rapprocher le sillon rhodanien de la zone alpine et de réaliser une véritable offre intercités à l'intérieur du Sillon Alpin entre Grenoble et Genève. 35 à 45 missions quotidiennes sont envisagées :

- Lyon - Grenoble (1h00 au lieu d'1h15)
- Lyon - villes du Sillon Alpin nord (Chambéry en 0h35 au lieu de 1h10, Annecy en 1h10 au lieu de 1h50) et Arve
- Lyon - Genève (en 1h40 au lieu d'1h45)
- Grenoble - Genève
- Lyon - Maurienne/Tarentaise
- Saint Etienne - Grenoble
- Saint Etienne - villes du Sillon Alpin Nord »

« Pour ce qui concerne les TER, l'objectif poursuivi est de permettre un accès efficace à l'offre à grande vitesse de l'ensemble des bassins de vie et notamment :

- Chambéry (Savoie-Dauphiné)- Tarentaise
- Chambéry (Savoie-Dauphiné)- Maurienne
- Valence - Romans - Grenoble - Savoie Dauphiné - Chambéry
- villes du Sillon Alpin Nord
- Grenoble - Chablais
- Lyon - Grenoble
- Bourg-en-Bresse - Lyon »

Une politique d'Aménagement du Territoire au service du projet Lyon Turin

Répondant à une organisation du territoire régional et de ses franges et générant un nombre significatif de nouvelles liaisons internes, le projet Lyon Turin s'inscrit de fait dans une nouvelle perspective d'aménagement et d'équipement du territoire régional.⁽¹⁾

C'est une occasion de compléter le maillage routier actuel ou en cours (système de connexions routières régional) par un réseau ferroviaire performant, de ce fait attractif et donc porteur d'évolutions dans les usages professionnels, les pratiques touristiques, les relations domicile - travail, etc ...

Comme il s'insère dans un territoire, renforce son articulation et participe de sa structuration, **le projet Lyon Turin doit en fait « rouvrir » les débats sur l'Aménagement des Territoires de Rhône-Alpes.**

Une telle offre de transport ne pourra effectivement pas être « neutre » sur les territoires et leurs milieux socio-économiques et institutionnels.

Des opportunités existent, des risques aussi, ils doivent être gérés par anticipation dans le cadre d'exercices de planification locale coordonnés.⁽²⁾

Une nécessaire intermodalité fer/route

- **En cherchant à promouvoir le projet Lyon Turin à l'échelle régionale, l'un des objectifs affichés par ses promoteurs est de capter des parts de marchés sur les relations intercités, ce faisant il renforcera l'offre TGV et sa rentabilité.**

⁽¹⁾ cf. les divers exercices de planification territoriale et urbaine dont le schéma d'aménagement et de développement régional de 1992.

⁽²⁾ Une participation régionale aux exercices locaux de planification ayant à intégrer les problématiques des transports ferroviaires et notamment celles du Lyon Turin apparaît nécessaire. Elle vise au premier chef la Combe de Savoie, le secteur de Satolas et l'aire d'influence de Rhône Alpes Sud mais aussi les autres agglomérations et territoires concernés : agglomérations annecienne, chambérienne et grenobloise, Genevois, Voironnais, etc...

Le système TGV ne peut effectivement à lui seul répondre à l'ensemble des besoins de déplacements à longue distance. Un relais régional est nécessaire pour diffuser l'effet du TGV vers les villes moyennes et les campagnes. Il s'agit là d'une nécessité pour le développement harmonieux des régions desservies par le TGV mais également pour le système TGV lui-même qui profite largement de ces apports régionaux ⁽¹⁾.

Une bonne intermodalité ferroviaire étant souvent plus appréciée par les interlocuteurs rencontrés que de faibles fréquences en TGV ou d'hypothétiques voies nouvelles (dans ce sens, la réorganisation du réseau TER en fonction du TGV Franco-Italien (correspondances) recueille un avis favorable.

- Or si une stratégie de l'offre ferroviaire ainsi déclinée devrait a priori diminuer les « contrastes » existants entre modes, il y a fort à parier que, seule, elle ne suffira pas à répondre ni aux volontés exprimées par les acteurs publics de l'aménagement du territoire, ni aux exigences environnementales et économiques liées à la promotion du mode ferroviaire (à grande vitesse et/ou « classique améliorée »).

De ce point de vue, c'est tout un train de mesures d'anticipation/accompagnement/renfort qu'il faudra mettre en oeuvre à l'échelle régionale et qui devra être décliné aux différentes échelles locales.

- Ces mesures concernent en premier lieu la recherche d'une intermodalité optimale entre les modes routiers et ferroviaires, car pour une majorité d'acteurs rencontrés :

« la qualité du réseau routier national et du réseau autoroutier en Rhône-Alpes est telle qu'ils resteront les modes prédominants pour de courtes distances de rabattement, voire pour toutes les relations régionales »

Le fait est que ces réseaux existants sont toujours en cours d'amélioration et sans cesse plus attractifs que les réseaux ferroviaires.

L'étude SEEE a bien démontré à ce sujet ...

« ... qu'en l'absence d'une concurrence active des autres modes et en raison de la mise en service de nouvelles infrastructures renforçant et complétant le dispositif en place (Autoroutes de la Maurienne, Annecy-Genève, Ambérieu-Bourgoin, contournement de Lyon, ...), une poursuite de la forte croissance constatée » serait très probable avec des taux de 2,5% par an sur routes et 3 à 4% sur autoroutes ».

Cet argument est aussi souligné par la SEMALY qui écrit que

⁽¹⁾ Les enquêtes effectuées au plan national montrent en effet que 20% des parcours en TGV ou trains rapides sont précédés ou suivis d'un parcours en train régional. Cette constatation faite au niveau national a été vérifiée pour les gares de Lyon, Grenoble et Chambéry.

« la forte densité du réseau autoroutier, qui sera accru à l'horizon 2000, explique le doublement voire le triplement de la zone de chalandise des gares à 30 minutes par rapport à celle associée à l'isochrone 15 minutes. Ainsi, l'ensemble des gares du Sillon Alpin et des vallées de la Maurienne et de la Basse-Tarentaise sera accessible, au pire à 30 minutes. Il faut également noter que les aires d'influence des gares d'Aix-les-Bains et de Chambéry d'une part, et de Genève et d'Annemasse d'autre part, se recoupent notablement ».

Ainsi, il y a fort à parier que les réalisations autoroutières vont considérablement transformer les usages et modes de déplacement entre la partie Nord du Sillon Alpin et Genève (cf. barreau Annecy - Genève). Ces réalisations sont susceptibles de limiter le nombre d'utilisateurs potentiellement intéressés par la LGV Sillon Alpin. Si par ailleurs les exploitants de TC par mode routier obtiennent des autorisations d'ouvrir des lignes sur autoroute ...

De ce fait, comme l'ont fait plusieurs acteurs rencontrés, on peut légitimement s'interroger sur l'opportunité d'une nouvelle offre à grande vitesse dans le Sillon Alpin, alors même que des améliorations des offres existantes (améliorations techniques, nouveaux matériels, accroissement des fréquences, meilleures correspondances avec les T.G.V. et les TC routiers, ...) pourraient être suffisantes pour rééquilibrer progressivement les modes.

C'est ce que confirme la CCI de Genève qui exprime clairement l'absence d'intérêt à se rapprocher de Lyon (autoroutes performantes, relations privilégiées avec Paris) et l'inexistence de flux entre Genève et le Sillon Alpin. ⁽¹⁾

- Ces quelques remarques conduisent donc à envisager le projet Lyon Turin dans le cadre d'une offre globale de transport et déplacements (c'est à dire y compris routière et autoroutière, et en tenant compte des aménagements urbains locaux, des politiques de parkings et stationnements, des plans de circulation, de voiries et mails piétonniers et cyclistes, etc...).

Cela étant si le projet Lyon Turin doit s'insérer dans cette offre globale, il n'a pas à la traiter et l'organiser, des réflexions locales complémentaires doivent l'accompagner (cf. supra).

- Deux exemples de planification et d'aménagement local éclairent ces remarques. Ils concernent Annecy et Chambéry.

le cas d'Annecy

Les enquêtes SNCF démontrent que la gare d'Annecy a un fonctionnement principalement lié à son agglomération (62% des flux à destination ou en provenance de la gare concernent l'agglomération d'Annecy), l'amélioration de la desserte de l'agglomération en est rendu d'autant plus nécessaire. A noter en outre que le secteur de Chamonix/St Gervais concerne 18% de ces flux et qu'une relation entre la gare d'Annecy et ces secteurs devra être privilégiée.

La gare d'Annecy a été refaite il y a 15 ans mais en souterrain. « N'étant pas très fonctionnelle, on serait tenter de rechercher un nouveau site en dehors ou en périphérie de l'agglomération pour accueillir les T.G.V. et organiser les interconnexions avec les TC routiers (en direction des vallées).

⁽¹⁾ à deux exceptions près toutefois : Grenoble (entreprises et laboratoires) et Genève (aéroport) sont deux arguments qui militent en faveur d'une amélioration des relations internes au Sillon. Le fait est que la réalisation du barreau Annecy-Genève y répondra en grande partie.

Si cette solution a l'avantage de l'utilité et de la fonctionnalité, elle n'est pas satisfaisante pour le développement de la ville (ville de tourisme, tourisme d'affaires, ...). En outre si la rupture de charges est un élément fortement pénalisant pour l'utilisateur, elle est tout de même plus acceptable dans une gare de centre ville (attente entre deux trains, entre un train et un car, etc...). Une politique de communication et d'offre couplée (train + consigne par exemple) peut être mise sur pied pour limiter les effets négatifs de la rupture de charges.

Au delà de ces constatations sur la gare, on remarquera que le département de la Haute Savoie est organisé en 3 ou 4 types d'espaces : Annecy et son agglomération, le Genevois, les grandes vallées alpines et les sites de montagne et le secteur élargi du lac léman (d'Annemasse à la vallée de l'Arve).

Face à cette organisation territoriale, Annecy est éloigné (excentré) du reste du département (à l'Ouest) et il importe de bien relier la capitale départementale au reste des territoires.

L'arrivée des T.G.V. en gare d'Annecy devra s'accompagner d'une redéfinition de l'offre de transport collectif à destination des vallées (aujourd'hui cette offre est peu lisible car elle est le fait de nombreux transporteurs et lignes, parfois concurrentes).

le cas de Chambéry

A l'inverse d'Annecy, Chambéry et Aix sont majoritairement des gares de correspondance. Seuls 47% des montées et descentes de Chambéry et 48% de celles d'Aix proviennent de leur agglomération.

Le fonctionnement de ces gares est donc lié à des territoires plus éloignés : Maurienne, Tarentaise, Annecy, ... et il semble que les usagers privilégient les TGV à destination ou en provenance de Paris selon les offres et fréquences, indépendamment de leur lieux d'origine ou de destination dans un vaste territoire (« coeur du sillon alpin ») allant d'Annecy à la Combe de Savoie.

Ces relations terminales se font aujourd'hui sur un mode essentiellement routier, une offre ferroviaire locale complémentaire et performante pourrait recevoir un accueil favorable de la part de ces usagers.

Ainsi, des parkings de rabattement plus « légers » pourraient être implantés dans les « gares TER » des territoires éloignés et soulageraient d'autant les parkings des « gares TGV ».

Dans le même esprit, les implantations d'équipements et d'activités pourraient être recherchées sur un « mode diffus » et non plus concentré.

Cette orientation majeure en terme d'aménagement du territoire régionale, mais aussi des départements et territoires intermédiaires a le mérite de recueillir aujourd'hui un accueil favorable de la part des acteurs politiques et institutionnels, des entreprises et des populations.

La recherche d'un meilleur cadre de vie dans un environnement préservé trouve son corrolaire dans la promotion d'un modèle multipolaire décliné aussi bien à l'échelle du territoire régional qu'à l'échelle locale .

Une remarque complémentaire :

L'argument selon lequel le réseau autoroutier rhônalpin est particulièrement performant et permet quasiment toutes les relations internes avec souplesse et une certaine garantie des délais trouve néanmoins quelques limites :

- aux dires de certaines personnes rencontrées, le réseau autoroutier reste malgré tout relativement cher et à une époque de réduction des frais généraux, il y a fort à parier que la création d'un système régional de transport collectif ferroviaire remporterait un certain succès.

- si le temps perdu a un coût élevé en période de croissance, ce coût diminue fortement en période de crise et milite en faveur du confort et des opportunités de travail que permet le transport ferroviaire.
- le train peut constituer une alternative par rapport à l'autoroute si les conditions climatiques sont mauvaises, le coût du péage est dissuasif et les taxes sur les carburants augmentent dans des proportions inconsidérées.

Le Lyon-Grenoble

- Lyon et Grenoble entretiennent des relations tertiaires de haut niveau jugées « inégales » par certains.

« Si les avantages incontestables de la Région sont le cadre de vie et l'environnement (économique et naturel), ainsi que la facilité (et la fiabilité) des déplacements en comparaison de la Région Parisienne, à l'opposé, les faiblesses ou handicaps de la Région sont essentiellement dues à la sur-concentration d'activités dans l'agglomération lyonnaise et au fait que l'essentiel de l'attraction de Rhône Alpes est due et profite à Lyon (formations, universités, entreprises, ...) qui, contrairement à Grenoble, est bien reliée au reste de la France et de l'Europe. De ce fait toute amélioration des relations entre Grenoble et Lyon sera fortement appréciée ».

L'offre TERGV et TER identifiée par la SEMALY répond bien à ces besoins, l'objectif affiché étant de capter des parts de marché au profit du transport ferroviaire, ce qui correspond à une volonté politique de la Région et des autres collectivités locales. Le fait est que la part de marché du fer est aujourd'hui de 12% entre Lyon et Grenoble.

Or, si une relation entre les deux villes est à mettre en place, toute la difficulté sera de remplir des trains à usage des actifs, des enseignants, des étudiants, ... qui dans le cadre de relations domicile-travail, de déplacements professionnels ou de démarches administratives ont le plus souvent comme origine ou destination des sites qui ne sont pas forcément dans un périmètre accessible depuis les gares.

Les développements urbains et d'activités en périphérie doivent donc être organisés en pôles concentrés pour pouvoir les desservir efficacement. Il en est ainsi de la desserte d'Europole, de la ZIRST, du Campus universitaire, ... à Grenoble.

- Ainsi, au delà de la relation de gare à gare, des **mesures d'anticipation et d'accompagnement sont donc** nécessaires pour valoriser l'offre principale (Lyon Grenoble) et pour éviter tout phénomène de polarisation :

- des réseaux TC performants doivent être calibrés « des deux cotés » pour desservir les principaux pôles d'emplois, d'habitat, de loisirs et d'équipements depuis les gares TGV et TERGV

« si la liaison entre les centres villes de Lyon et Grenoble sera évidemment renforcée, il importe de pouvoir relier ces deux agglomérations, qui ont tendance à s'étendre, les lieux d'emplois ne sont plus aussi concentrés, preuve en est les relations domicile-travail dans chaque bassin d'emplois et les problèmes de circulation mentionnés de part et d'autre ».

- les enquêtes SNCF démontrent que la gare de Grenoble a un fonctionnement essentiellement lié à son agglomération (70% des flux à destination ou en provenance de la gare concernent l'agglomération grenobloise), l'amélioration de la desserte de l'agglomération en est donc d'autant plus nécessaire.

A noter en outre que le Grésivaudan concerne 10% de ces flux et qu'une relation gare de Grenoble-Grésivaudan n'est pas à négliger.

- des rabattements sur la gare de Grenoble à partir du tramway Villeneuve-gare, d'une connexion avec la ZIRST, de la desserte de Crolles (Thomson) et de la Combe de Savoie (cf. infra 3.5.2) sont à organiser localement, ainsi que celle du Voironnais.

Le Voironnais compte aujourd'hui 10 000 emplois. Si certains interlocuteurs rencontrés localement estiment que le Voironnais et les secteurs Ouest de l'agglomération grenobloise appréhendent fortement le développement de Montmélian, il reste un espace de projet en développement qui devrait profiter de sa situation aux portes de l'agglomération grenobloise et du fait d'être relié au Rovaltain par la nouvelle autoroute.

Une autorité intercommunale (communauté de 17 communes) existe depuis 20 ans ayant des compétences en matière d'aménagement et d'urbanisme, de voiries et de développement économique. Le Voironnais fait partie du SDAU de Grenoble mais justifierait un schéma de secteur et une organisation des transports internes et vers Grenoble et son agglomération.

Dans l'avenir, le Voironnais aura le choix dans l'utilisation d'une gare TGV : Valence Rhône-Alpes Sud, Montmélian et Satolas sont particulièrement bien reliés par autoroute. Le fait est que le parcours terminal à destination ou depuis l'une de ces trois gares se ferait certainement en voiture, les inconvénients pour accéder à Grenoble et autres gares sont pourtant limités mais la fréquence qu'ils y trouveraient ne serait certainement pas compétitive en comparaison de l'utilisation de la voiture. ⁽¹⁾

Pour les acteurs rencontrés dans la région grenobloise, on ne peut imaginer le Lyon-Milan et les nouvelles relations TGV et TER sans qu'un travail complémentaire (effectué localement) soit conduit sur les réseaux internes.

Dans cet esprit, une réflexion sur la desserte du Voironnais (à partir de Grenoble ou de Voiron, en taxis collectifs, transports à la demande, TC...) doit être engagée sans privilégier la desserte des lieux d'emplois au détriment des lieux d'habitat (dans le cas contraire, cela pourrait entraîner des spécifications de zones et "c'est tout l'inverse de ce qui est mis en avant par la Région et les autres acteurs publics de l'aménagement du territoire").

- enfin, en ce qui concerne les rabattements sur les gares de Lyon (Part Dieu, Perrache, Vénissieux), l'organisation des réseaux métro, TER et Transports Urbains devra elle-aussi être restructurer en tenant compte des nouvelles offres internes à la Région, et principalement celle reliant Lyon à Grenoble.

⁽¹⁾ "toutes sortes d'arguments qui ne résisteraient pas à de vrais contrôles policiers sur les routes et autoroutes"!

La desserte du Sillon Alpin

- Tous les travaux et études réalisés sur le Sillon Alpin depuis quelques années tendent à démontrer la confortation progressive d'une offre territoriale complète (certains ont même parlé de métropolisation).⁽¹⁾

Les prévisions démographiques de l'INSEE confirmeraient des phénomènes de polarisation constatés dans les « espaces majeurs » de Rhône Alpes, et notamment dans le Sillon Alpin.

Remarque : L'étude SEEE a mis en évidence un dynamisme démographique très important dans le Sillon Alpin. Si ce dynamisme démographique concerne le Genevois et le Grenoblois « en valeur absolue » (plus fortes progressions démographiques), elles touchent aussi les autres secteurs comme Chambéry et Annecy « en valeur relative » (taux de croissance les plus élevés).

De ce fait, il apparaît bien là que la problématique de structuration des territoires au moyen des transports ferroviaires concerne l'ensemble du Sillon Alpin et non seulement ses principaux pôles, où les poids de populations et d'activités sont les plus importants.

Ces phénomènes doivent être accompagnés, la vocation régionale du Lyon Turin y répond pour partie.

- Face à ces constats et évolutions prévisibles, les politiques d'aménagement du « territoire Sillon Alpin » sont systématiquement orientées dans le sens d'une plus grande structuration, notamment à partir des voies de communication et des offres de transport.

Aujourd'hui, la part du fer dans le Sillon Alpin est quasi nulle avec des temps de trajets moyens supérieurs de 10 à 20% par rapport à la voiture, voire supérieure à 20% entre Annecy et Grenoble. Dans le même temps une demande existe, la SEMALY cite un nombre important de fréquences quotidiennes entre Grenoble et Chambéry d'un part, Chambéry et Annecy de l'autre.

L'objectif de capter des parts de marché au profit du transport ferroviaire correspond à une volonté politique de la Région et des autres collectivités locales.

⁽¹⁾ Les secteurs et villes concernés sont :

- Genève
- Annemasse, la pays du Léman et le chablais
- Annecy
- Aix-Chambéry-Montmélian
- Montmélian-Combe de Savoie
- Tarentaise et Maurienne
- Grenoble
- le Voironnais
- Valence et son agglomération « Rovaltain ».

Une desserte cadencée du Sillon (notamment pour capter des relations domicile-travail) est donc souhaitée, sachant que son insertion dans un environnement contraint sera difficile ⁽¹⁾ mais devrait permettre de soulager les infrastructures routières d'une partie du trafic actuel (VP et PL).

De même que pour la relation Lyon Grenoble, **des mesures d'anticipation et d'accompagnement** seraient donc à mettre en oeuvre pour valoriser l'opportunité de structuration de cet espace « métropolitain » en cours de constitution et que permettrait le projet Lyon Turin. Des mesures citées, on retiendra :

- la réalisation du métro léger du Genevois (Pays de Gex - Genève - Annemasse)

Les responsables locaux imaginent aujourd'hui (ultimes réflexions du CRFG notamment) une gare nouvelle à Annemasse et non plus à Archamps, l'objectif poursuivi ici est de profiter du carrefour autoroutier (débouché de l'A40, de l'A 410 et de l'A 400 vers Thonon et Evian), de l'arrivée du métro léger CERN-Meyrin-Cointrin-Cornavin-Annemasse, de la situation carrefour du pays d'Annemasse entre France, Suisse et Italie et du poids de populations et d'activités d'Annemasse.

- le développement d'une offre d'autocars ou de taxis collectifs pour rallier les stations de ski

- la gestion des pointes de surfréquentation saisonnières par une politique de transport, mais aussi d'accueil touristique et de développement des avant et arrière saisons

- l'amélioration des dessertes internes aux agglomérations (cf. schémas directeurs des TCSP, DVA, etc...)

- la réalisation de liaisons ferroviaires rapides et cadencées sur la relation Valence - Grenoble (pour participer à des réunions de travail, prendre un train à Valence vers l'Europe du Sud...)⁽¹⁾

L'électrification de la ligne Grenoble - Valence est localement souhaitée comme un renfort utile au projet Lyon Turin, le fait est cependant que ces réalisations relèvent à nouveau plus d'un Schéma Régional que du projet lui même.

⁽¹⁾ « L'écoulement d'un trafic en forte croissance par des vallées alpines encaissées crée des contraintes importantes en matière de respect de l'environnement. les infrastructures routières sont de plus en plus mal tolérées par les populations riveraines, notamment à cause du bruit et de la pollution atmosphérique, ainsi que de la congestion de plus en plus fréquente qui accroît l'insécurité. »

⁽¹⁾ La ligne n'a qu'une voie aujourd'hui et les liaisons sont insuffisantes pour "juger" de la pertinence d'une offre Grenoble-Valence.