

# Chapitre 7 : Aménagement et développement

Présentation générale  
du projet

## **SOMMAIRE DU CHAPITRE 7**

### **7.1 La synthèse des perspectives d'aménagement**

**7.1.1 Cohérence du projet de liaison ferroviaire transalpine avec les grands enjeux d'aménagement du territoire**

**7.1.2 Les impacts territoriaux de la liaison ferroviaire transalpine**

### **7.2 Le point de vue des acteurs locaux sur le projet de liaison ferroviaire transalpine**

**7.2.1 Appréciation globale de l'ensemble du projet**

**7.2.2 Perception du projet rapportée aux territoires**

### **7.3 Les préoccupations essentielles en matière d'aménagement**

## 7.1 La synthèse des perspectives d'aménagement

La synthèse des perspectives d'aménagement relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures est élaborée par l'Etat en application de la circulaire n° 92.71 du 15 décembre 1992.

Ses principaux objectifs sont les suivants :

- permettre la prise en compte, dans les projets d'infrastructures, des politiques conduites par l'Etat dans d'autres domaines, et des projets des collectivités territoriales concernées ;
- évaluer les incidences des projets d'infrastructures, positives ou négatives, sur l'aménagement du territoire, et le cas échéant, apporter des éléments complémentaires de choix des options soumises à la consultation ;
- définir les mesures visant à faciliter l'intégration des projets d'infrastructures dans les territoires et valoriser ceux-ci,
- identifier les opportunités offertes par ces projets et les dispositions préconisées pour en favoriser les retombées économiques ;
- définir les mesures à prévoir favorisant la cohérence et la complémentarité des projets concernés, afin d'alimenter le dossier des engagements de l'Etat sur les projets d'infrastructures. Celles relatives au projet de liaison ferroviaire transalpine font l'objet d'un dossier particulier élaboré par la Préfecture de la région Rhône-Alpes et dont les principaux aspects sont rappelés ci-après.

### 7.1.1 Cohérence du projet de liaison ferroviaire transalpine avec les grands enjeux d'aménagement du territoire

La région Rhône-Alpes est concernée par plusieurs démarches de mise en cohérence des politiques de transports et de planification du territoire aux échelles européennes, nationales et régionales, ainsi qu'à celles de territoires à enjeux tels que l'aire urbaine de Lyon et les Alpes du Nord :

- Le Protocole transport de la Convention alpine
- Les Schémas nationaux de services collectifs dans le domaine des transports

- Les DTA (Directives territoriales d'aménagement) de l'aire urbaine de Lyon et des Alpes du Nord
- Le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
- Le Schéma régional des transports

La liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin, outil de développement des territoires et d'amélioration globale de l'environnement, est prise en compte dans l'ensemble de ces démarches.

Pour autant, la conduite de certaines d'entre elles peut contribuer à une intégration de qualité de cette infrastructure dans les territoires, notamment pour ce qui concerne la valorisation ou la préservation d'espaces autour des pôles de connexion voyageurs ou des plates-formes de chargement des marchandises, le niveau d'accessibilité de ces territoires à ces pôles et plates-formes, et la valorisation des paysages traversés.

### 7.1.2 Les impacts territoriaux de la liaison ferroviaire transalpine

La synthèse des perspectives d'aménagement présente également une appréciation des enjeux liés à la liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin sur sept territoires au regard de leurs perspectives de développement :

- De l'est lyonnais vers l'agglomération nord-iséroise,
- Du nord Isère vers l'avant-pays savoyard,
- Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie,
- La vallée de la Maurienne,
- La région urbaine grenobloise,
- Le sud du département de la Haute-Savoie,
- Les pays de l'Ain.

Les tableaux ci-après synthétisent cette appréciation, en identifiant des réflexions ou des mesures d'accompagnement qui pourraient être engagées selon les décisions prises pour la ligne à grande vitesse entre Lyon et le Sillon alpin, ainsi que pour les options d'acheminement du fret jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne, avant et après la mise en service du tunnel international.

Territoires	Perspectives de développement des territoires	Principaux enjeux liés au projet de liaison ferroviaire transalpine (LFT)	Réflexions ou mesures d'accompagnement envisageables
Est Lyonnais	Développement du secteur de Satolas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement du rôle de correspondance TGV / Air de Satolas</li> <li>- Problème du cumul des infrastructures sur le secteur de Grenay</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réflexion sur le devenir des espaces enclavés sur le secteur de Grenay</li> </ul>
l'Isle d'Abeau à Bourgoin-Jallieu	Fort potentiel de développement de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et de Bourgoin-Jallieu, pôles d'emploi importants de Satolas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de desserte ferroviaire de ces territoires depuis la gare de Satolas</li> <li>- Si «ouest Bugey», poursuite des réflexions avec contournement fret de Lyon et TGV Rhin-Rhône (branche sud)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réflexion à mener sur l'accessibilité ferroviaire à Satolas associant toutes les collectivités compétentes en matière de transport</li> </ul>
Nord Isère	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La Tour-du-Pin : Qualité de l'environnement, patrimoine diversifié, tourisme rural</li> <li>- Haut Rhône : perspective de révision du schéma directeur</li> </ul>		
Avant-Pays Savoyard	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien des activités existantes et développement du tourisme rural</li> <li>- Développement zone d'activité du Val Guiers et réalisation d'un 1/2 échangeur complémentaire sur l'A 43</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact de certaines variantes LGV sur le secteur touristique du lac d'Aiguebelette</li> <li>- Incidence de l'éventuel croisement entre la LGV et l'itinéraire fret Ouest Bugey</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si «ouest Bugey» et plate-forme AF à Avressieux, engagement d'une réflexion sur la cohérence d'aménagement du secteur</li> </ul>
Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Révision du schéma directeur Chambérien</li> <li>- Gestion durable des territoires autour du Lac du Bourget</li> <li>- Question du contournement autoroutier de Chambéry</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration notable de la desserte ferroviaire du territoire</li> <li>- Importance en terme d'aménagement de la localisation du pôle de connexion dans le secteur de Chambéry - Combe de Savoie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approche intermodale approfondie pour traiter la saturation prévisible des infrastructures dans la cluse de Chambéry</li> <li>• Si gare à Chambéry : <ul style="list-style-type: none"> <li>- réflexion concertée sur les quartiers de la gare, amélioration de l'accessibilité depuis la VRU</li> <li>- préservation d'espace dans le secteur de Montmélian dans l'hypothèse de l'implantation d'une gare nouvelle internationale à long terme</li> </ul> </li> <li>• Si gare dans le secteur de Montmélian : <ul style="list-style-type: none"> <li>- nécessité d'une approche intercommunale accompagnant et maîtrisant le développement des territoires</li> </ul> </li> </ul>

Territoires	Principaux enjeux de développement des territoires	Principaux enjeux liés au projet de liaison ferroviaire transalpine (LFT)	Réflexions ou mesures d'accompagnement envisageables
La vallée de la Maurienne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan stratégique de développement Maurienne : reconversion industrielle, agro-tourisme, retombée des infrastructures (A 43 et LFT), préservation des espaces naturels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduction des nuisances dans la vallée par le transfert d'une partie des PL sur le fer</li> <li>Intégration de l'itinéraire «Bauges» à 3 ou 4 voies</li> <li>Amélioration des dessertes nationales et régionales</li> <li>Développement des activités liées à la gare de Saint-Jean-de-Maurienne, et au chantier de construction de la LFT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Appui à la revalorisation paysagère des tronçons industriels de la vallée</li> </ul>
La région urbaine Grenobloise	<ul style="list-style-type: none"> <li>2<sup>ème</sup> métropole régionale, s'affirmant comme un pôle moteur dans le Sillon alpin</li> <li>Schéma directeur arrêté, PDU en fin d'élaboration</li> <li>Affirmation de pôles urbains dans le Voironnais et le Grésivaudan</li> <li>Forte amélioration de l'offre ferroviaire périurbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration relative des relations avec Paris, Lyon et Satolas</li> <li>Incidences de l'éventuel itinéraire fret complémentaire traversant la région Grenobloise</li> <li>Eventuelles retombées économiques d'une plate-forme AF à Pontcharra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etude approfondie et coordonnée : <ul style="list-style-type: none"> <li>des conditions de connexion de la région urbaine au réseau TGV</li> <li>de la compatibilité des développements envisagés des dessertes locales, régionales et nationales (voyageurs et fret).</li> </ul> </li> </ul>
Le sud du département de la Haute-Savoie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Affirmation de la place d'Annecy dans le Sillon alpin</li> <li>Potentiel de développement dans le secteur de Rumilly</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gains de temps importants mais écarts significatifs vers Lyon, selon les variantes LGV</li> <li>Incidence sur la coupure nord-sud du département (notamment question de la desserte de la vallée de l'Arve)</li> <li>Proximité de l'itinéraire «Bauges»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nécessaire augmentation de capacité de la ligne entre Aix-les-Bains et Annecy</li> <li>Etude de faisabilité du double shunt de La Roche-sur-Foron</li> <li>Dans l'hypothèse de l'itinéraire «Bauges», étude d'opportunité d'une connexion avec la ligne Aix - Annecy, et d'une plate-forme fret dans le secteur de Rumilly</li> </ul>
Les Pays de l'Ain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel de développement du PIPA</li> <li>Secteur fragile de l'Albarine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retombées économiques d'une éventuelle plate-forme AF dans le secteur d'Ambérieu, favorisant le développement du PIPA</li> <li>Impact de l'itinéraire «ouest Bugey» sur un territoire déjà morcelé</li> <li>Différences d'impact de l'itinéraire «Bauges» à 3 voies ou 4 voies sur la vallée de l'Albarine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veiller au maintien de l'utilisation régionale voyageurs et locale fret de la ligne existante dans la vallée de l'Albarine.</li> </ul>

## 7.2 Le point de vue des acteurs locaux sur le projet de liaison ferroviaire transalpine

Les acteurs locaux de l'aménagement et du développement (agences d'urbanisme, chambres de commerce, structures de développement économiques) ont été invités par le GIP Transalpes à exprimer leur positionnement sur le projet, tant d'un point de vue global que vis-à-vis de leur territoire.

### 7.2.1 Appréciation globale de l'ensemble du projet

Ses deux composantes fret et voyageurs, dont l'intérêt européen est également ressenti, sont fortement perçues comme de nature à contribuer à la constitution d'un axe sud européen situant la région Rhône-Alpes en position géo-stratégique pour les échanges nord / sud et est / ouest.

Son rôle de désenclavement pour les deux régions transfrontalières, ouvrant notamment des perspectives accrues ou nouvelles de collaboration de toutes natures (industrielles, culturelles, technologiques, touristiques...) est également mis en avant.

Enfin, le projet est perçu à la fois comme très structurant pour le territoire Rhône-Alpin, et contribuant fortement à l'amélioration de son environnement. A ce titre, il doit trouver des réponses fiables dans le rôle de multimodalité des pôles gares (Satolas, Chambéry, Combe de Savoie) et dans la connexion entre les offres ferroviaires (TGV, TERGV et TER). Il doit également apporter, tant dans sa réalisation que dans son exploitation, des réponses crédibles en matière de sécurité et de nuisances en offrant notamment des solutions fret concurrentielles au transport routier, capables de s'adapter à l'évolution de la demande.

### 7.2.2 Perception du projet rapportée aux territoires

- **Du point de vue des déplacements**, le projet apparaît de nature à consacrer l'importance d'un noeud multimodal au cœur du 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 plate-forme depuis Grenoble et Saint-Etienne (en temps et en commodité) renforceraient l'attractivité de ce noeud multimodal. Il conviendrait donc d'en organiser la fonctionnalité en terme d'accès et en terme économique en proposant de bonnes articulations avec les potentiels logistiques de L'Isle d'Abeau et de la plaine de l'Ain.

Le projet s'inscrit par ailleurs dans une vision 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 des collectivités.

La Savoie fait apparaître en particulier une alternative de choix entre Chambéry et le secteur de Montmélian pour le positionnement de la gare TGV. Cette alternative pose le problème du développement et de la restructuration urbaine de Chambéry dans un cas, celui de la vocation du «nord Grésivaudan» dans l'autre, en terme de concept d'une vallée technologique en milieu favorable et en continuité avec la couronne grenobloise.

Plus généralement, la résolution des questions posées par les différentes options du projet apparaît essentielle en terme d'organisation des déplacements dans les zones urbaines. A cet égard tous les sites utiles aux interconnexions inter-cités doivent être traités en tenant compte des différents motifs de déplacements et en prenant bien en compte la complémentarité avec les transports urbains et péri-urbains.

- **Du point de vue de l'espace**, deux sites apparaissent comme porteurs d'enjeux majeurs :

- Satolas, qui doit confirmer la vocation économique et logistique du Grand Est Lyonnais, depuis la plaine de l'Ain jusqu'à L'Isle d'Abeau. La fonctionnalité de cet ensemble complexe est à organiser en le valorisant et en lui permettant d'accueillir les activités dynamisées par cette vocation ;
- La Cluse de Chambéry, qu'il convient de ne pas surcharger outre mesure, la densité actuelle pouvant conduire à sa saturation à brève échéance.

Par ailleurs, les questions liées au fret et aux nuisances qu'il génère en matière de circulation et de concentration de poids lourds, conduisent à une préférence marquée pour une plate-forme de «ferroulage» en aval de Chambéry, entre Ambérieu-en-Bugey et la plaine de l'Ain, plutôt qu'en amont. Ce souci environnemental renforce la demande exprimée dans l'Ain.

- **Du point de vue économique**, les attentes touchent à tout l'espace géographique et expriment en cas de non réalisation une crainte de marginalisation de la région qui pourrait se trouver 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, touristiques.

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

Autour de Satolas, la place existe pour un développement industriel et logistique à fort potentiel, pour l'organisation de services de haut niveau aptes à multiplier les synergies existantes et au bénéfice de toutes les métropoles régionales.

## 7.3 Les préoccupations essentielles exprimées en matière d'aménagement

L'analyse de la synthèse des perspectives d'aménagement et des points de vue des acteurs locaux de l'aménagement et du développement, révèle des préoccupations convergentes fortes quant au projet de liaison ferroviaire transalpine :

- L'émergence d'une «euro-région» transfrontalière, constituée par les régions Rhône-Alpes et Piémont, à l'articulation des axes sud-européen et nord-sud ;
- L'affirmation du rôle de Satolas dans un système de transport multimodal tant à l'échelle européenne que régionale, et la confirmation de son rôle dans la vocation économique et logistique du grand Est lyonnais ;
- L'importance en terme d'aménagement du territoire de la localisation de la gare en Combe de Savoie :

- L'option de la gare de Chambéry constitue un enjeu de restructuration urbaine à court et moyen terme. Elle n'exclut pas pour autant la création essentielle d'une gare internationale dans le secteur de Montmélian à plus long terme. Cela impliquerait la sauvegarde des espaces nécessaires à la valorisation du site.

- L'option de gare nouvelle «européenne» dans le secteur de Montmélian s'inscrit plutôt dans une stratégie de développement à long terme et nécessite une forte implication des collectivités locales pour porter un projet d'envergure à l'échelle du Sillon alpin.

- Une forte attente des territoires en terme de mode et de qualité de connexion à la liaison ferroviaire transalpine ainsi qu'à la ligne Paris - Méditerranée, et notamment :

- la région urbaine grenobloise, deuxième métropole régionale, dont une amélioration de la desserte directe à grande vitesse depuis Paris, Lyon et Satolas est apportée par le projet, mais dont les conditions d'accès à la LGV Lyon - Turin vers l'Italie et la LGV Paris - Méditerranée vers le sud restent à préciser,

- la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et le secteur de Bourgoin-Jallieu pour lesquels la gare de Satolas constitue le point de connexion au réseau TGV, mais sans y être raccordés aujourd'hui par une liaison ferroviaire,

- l'agglomération annecienne dont la desserte sera fortement améliorée en terme de temps de parcours,

- Ce souhait de réduction des nuisances liées au trafic PL dans les vallées, en limitant toutefois les nouvelles nuisances générées par une augmentation du trafic ferroviaire fret conduirait dans l'hypothèse de la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire, à implanter la plate-forme de chargement/déchargement à l'ouest des massifs montagneux. A ce titre une plate-forme située dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey obtient un soutien fort des collectivités du département de l'Ain compte tenu des fortes potentialités de développement du Parc industriel de la Plaine de l'Ain. Il convient cependant de noter qu'une plate-forme située dans le secteur d'Avressieux pourrait capter plus de trafic PL provenant des autoroutes A 43 et future A 48, tout en s'inscrivant mieux dans une logique de progressivité de réalisation éventuelle de l'option «Ouest Bugey».