

Liaison ferroviaire transalpine

LYON - TURIN



SYNTHESE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT

COMPLEMENTS APPORTES A LA SUITE DE LA CONSULTATION

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
Rôle de ce document	1
Organisation du document.....	1
DE L'EST LYONNAIS A LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE-D'ABEAU	5
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	7
1.1 - Pôle multimodal de Satolas.....	7
1.2 - L'est lyonnais	7
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	8
2.1 - Secteur de Saint Laurent-de-Mure	8
2.2 - La ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau	8
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES	9
3.1 - Enjeux "macro-économiques"	9
3.2 - Enjeux "micro-économiques"	9
DU NORD ISERE A L'AVANT-PAYS Savoyard	11
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	13
1.1 - Secteur de la Tour-du-Pin.....	13
1.2 - L'Avant-Pays Savoyard	13
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	14

2.1 - Secteur du Haut Rhône et de la Tour-du-Pin.....	14
2.2 - L'Avant-Pays Savoyard.....	14
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES	15
3.1 - Dans l'Isère.....	15
3.2 - En Savoie	15
LES POLES D'AIX-LES-BAINS CHAMBERY ET LA COMBE DE SAVOIE 17	
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	19
1.1 - Enjeux généraux	19
1.2 - Enjeux locaux	19
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	20
2.1 - Le Lac du Bourget et Aix-les-Bains.....	20
2.2 - La Combe de Savoie	20
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES	21
3.1 - Chambéry	21
3.2 - Une gare nouvelle "Savoie-Dauphiné"	21
LA PROBLEMATIQUE GRENOBLOISE ET LE HAUT GRESIVAUDAN ...	23
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	25
1.1 - Enjeux généraux.....	25
1.2 - Configurations du projet concret	25
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	26

2.1 - La Vallée du Grésivaudan	26
2.2 - Le Centre Isère	26
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES.....	27
3.1 - Grenoble	27
3.2 - Le pôle Bièvre-Voironnais	27
LA VALLEE DE LA MAURIENNE	29
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	31
1.1 - Enjeux généraux : une priorité, le fret.....	31
1.2 - Configurations du projet concret.....	31
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT.....	32
2.1 - La Vallée : l'objectif de développement durable.....	32
2.2 - Les villages riverains	32
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES.....	33
3.1 - La Vallée : maintenir et encourager les activités et initiatives locales	33
3.2 - Saint-Jean-de-Maurienne : des atouts à exploiter	33
PAYS DE HAUTE-SAVOIE LA REGION D'ANNECY, LE GENEVOIS FRANÇAIS, LE CHABLAIS ET LA VALLEE DE L'ARVE.....	35
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	37
1.1 - La Région d'Annecy : éviter l'enclavement.....	37
1.2 - Le Genevois français, le Chablais et la Vallée de l'Arve	37

1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	38
2.1 - L'Albanais : vers la reconnaissance d'une spécificité	38
2.2 - Le Sillon Alpin : créer un réseau d'agglomérations hiérarchisé.....	38
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES.....	39
3.1 - L'Albanais et la région d'Annecy	39
3.2 - Le Sillon Alpin : vers une lisibilité européenne.....	39
PAYS D'AIN	41
1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS	43
1.1 - Enjeux du projet pour le département.....	43
1.2 - Ambérieu-en-Bugey et Bourg-en-Bresse.....	43
2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT	44
2.1 - Utilisation des lignes existantes.....	44
2.2 - Projet Mâcon-Bourg-en-Bresse-La Cluse- Bellegarde-sur-Valserine	44
3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES.....	45
3.1 - Ambérieu-en-Bugey : nouvelle plate-forme logistique	45
3.2 - Bourg-en-Bresse.....	45

INTRODUCTION

Rôle de ce document ...

La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement a été réalisée, conformément à la circulaire n°92.71 du 15 Décembre 1992, en parallèle avec l'engagement des études de tracés.

Le document a été joint au dossier de consultation officielle des collectivités locales, des représentants socioprofessionnels et associatifs, lors de la consultation de novembre 1997 à février 1998, afin que ceux-ci apportent, le cas échéant, des éléments complémentaires sur la prise en compte des projets et des orientations de développement locaux.

Certaines instances ont ainsi exprimé, dans leur avis, les principaux enjeux territoriaux que comportaient, pour elles, les différentes composantes du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin. Ce sont ces apports, présentés par territoire, qui constituent le complément à la synthèse des perspectives d'aménagement.

Organisation du document ...

Ce document reprend les grandes divisions territoriales envisagées dans l'étude sur la synthèse des perspectives d'aménagement :

1- De l'Est lyonnais à la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau,

2- Du Nord Isère à l'Avant Pays Savoyard,

3- Le pôle Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie,

4- La problématique grenobloise et le Haut Grésivaudan,

5- La Vallée de la Maurienne,

6- Les Pays de la Haute Savoie (rassemblant la région d'Annecy, le Genevois français, le Chablais et la Vallée de l'Arve),

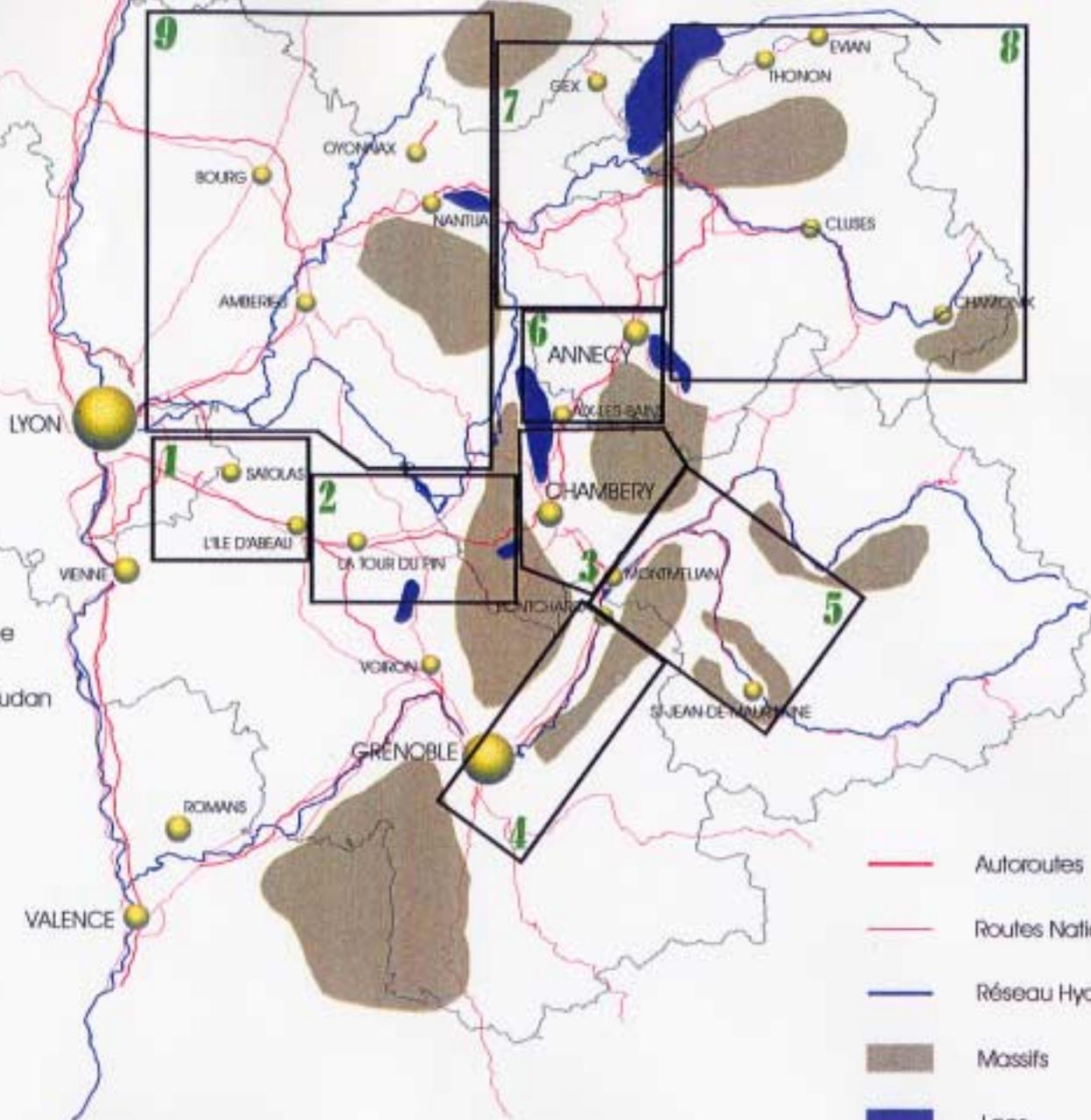
7- Les Pays de l'Ain.

Les enjeux territoriaux sont de nature diverse. Ils ont été classés selon trois catégories sectorielles : les enjeux relatifs aux déplacements, les enjeux liés à l'habitat et à l'environnement et enfin, les enjeux liés aux activités économiques.

Les principaux éléments d'analyse sont rassemblés sur des cartes illustrant sommairement le diagnostic porté sur chaque territoire par les instances consultées. La définition cartographique de ces territoires s'appuie sur celle présentée dans la première version de la Synthèse des Perspectives d'Aménagement.

DECLINAISON TERRITORIALE DES PERSPECTIVES D'AMENAGEMENT

- 1** L'Est Lyonnais à l'île d'Abeau
- 2** Nord-Isère à Avant-Pays Savoyard
- 3** Aix-les-Bains - Chambéry - Combe de Savoie
- 4** Problématique Grenobloise et Haut-Grésivaudan
- 5** La Maurienne
- 6** Région d'Annecy
- 7** Genevois Français
- 8** Chablais et Vallée de l'Arve
- 9** Pays d'Ain



- Autoroutes
- Routes Nationales
- Réseau Hydrographique
- Massifs
- Lacs

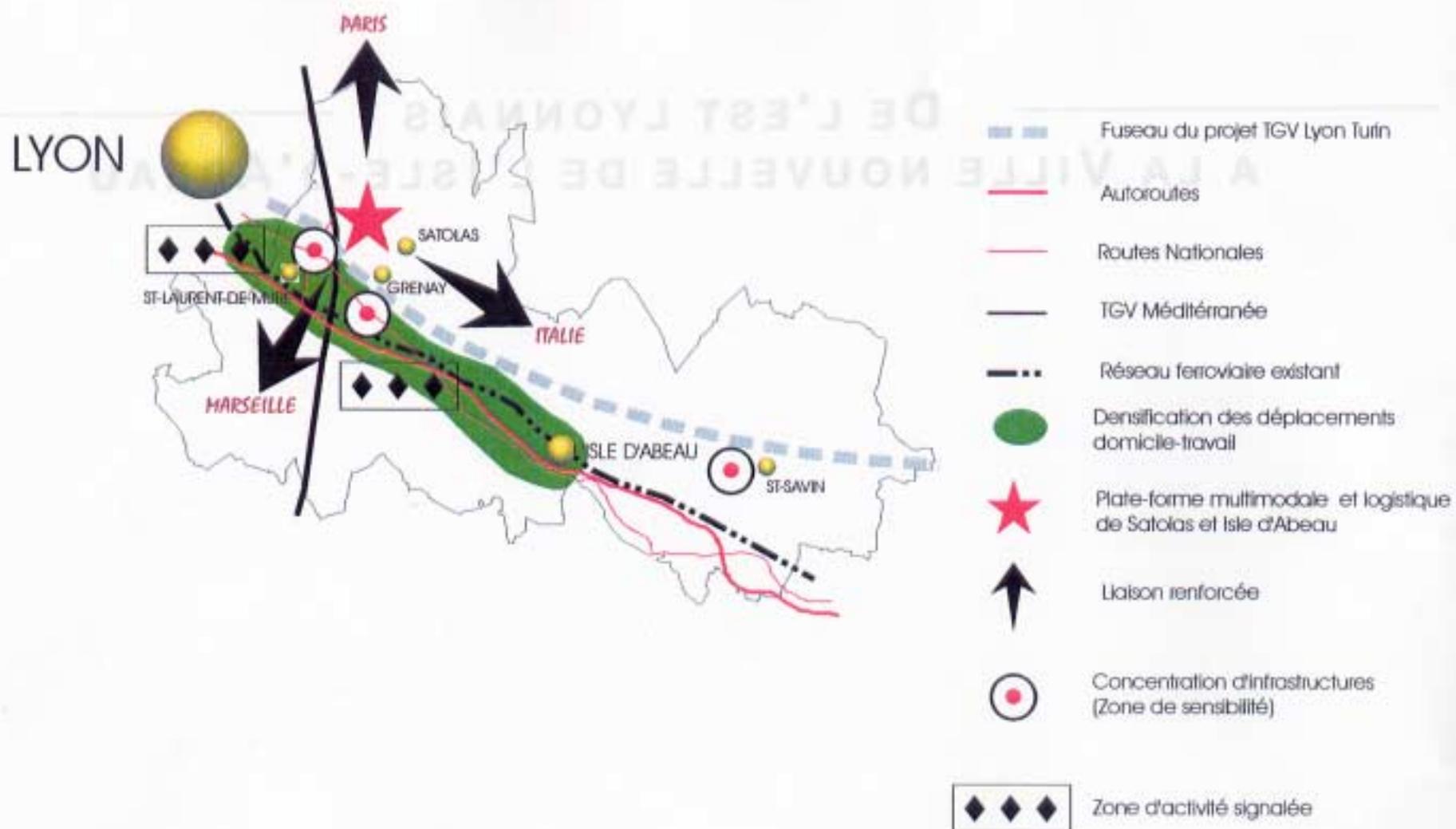
DE L'EST LYONNAIS A LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE-D'ABEAU

DE L'EST LYONNAIS A LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE-D'ABEAU

-
-
-
-
- ★
- ↑
- ⊙
- ◆◆◆



PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES DE L'EST LYONNAIS A LA VILLE NOUVELLE DE L'ISLE D'ABEAU



1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS

1.1 - Pôle multimodal de Satolas

La nouvelle infrastructure ferroviaire transalpine Lyon-Turin peut participer au développement d'un réseau équilibré de villes et territoires rhônalpins et donner, pour quelques grandes Collectivités et Acteurs socio-économiques du secteur (notamment le Grand Lyon et le GIL Patronat du Rhône), au pôle multimodal de Satolas, les conditions de son plein essor : placé au centre de gravité de la région Rhône-Alpes, il concourt à faire de celle-ci un carrefour européen situé aux points d'intersection d'axes d'échanges internationaux.

Afin d'optimiser le fonctionnement de cette plate-forme et d'en assurer une desserte performante, les Collectivités réfléchissent à un dispositif efficace de correspondance entre Satolas et les gares de Lyon. Déjà desservie par un réseau routier et autoroutier dense et maillé, la plate-forme multimodale serait confirmée dans son rôle et son ambition par des liaisons rapides Lyon-Satolas avec un maillage des gares de l'agglomération et la possibilité d'une desserte depuis l'est lyonnais.

1.2 - L'est lyonnais

L'est lyonnais exprime très largement sa volonté de voir exploiter les capacités et les performances nouvelles offertes par la ligne grande vitesse et par les sillons libérés sur les lignes existantes dans l'objectif d'une desserte rapide TER et d'une desserte plus dense domicile-travail, permettant des déplacements quotidiens entre Lyon et les communes voisines. Ainsi, la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau souhaiterait une desserte cadencée entre sa gare et Lyon avec la mise en place de tarifs adaptés, de fréquences efficaces et de parcs de stationnements.

L'infrastructure jouerait donc un rôle important pour des liaisons domicile-travail par le fer, en offrant un mode de transport alternatif. Cette nouvelle offre ferroviaire pourrait constituer une alternative à l'utilisation des infrastructures routières régulièrement saturées dans ce secteur.

2 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES A L'ENVIRONNEMENT ET A L'HABITAT

2.1 - Secteur de Saint Laurent-de-Mure

L'est lyonnais dans le secteur de Saint-Laurent-de-Mure dispose de quelques espaces verts épargnés par les nombreuses infrastructures présentes sur le territoire : les bois de Montmoirans et Chatenay. Ces bois sont aujourd'hui des espaces de loisirs et de promenades pour la population locale et celle de l'agglomération lyonnaise. Or, le tracé de raccordement B1 mettrait en danger, selon les Collectivités concernées, cet environnement fragile et ce paysage vert précieux pour le secteur.

Les paysages de cet espace et les zones urbanisées supportent en effet un morcellement et des nuisances dus à la concentration d'infrastructures de toute nature : autoroutière A43, A432 et ses raccordements nord et sud, électrique avec la ligne de haute tension EDF, aérienne avec les couloirs de passage des avions et l'extension de l'aéroport, ferrée avec la ligne du TGV Paris Sud Est et la ligne Lyon - Saint-André-le-Gaz. Ces différentes infrastructures se superposent et la cohérence de l'ensemble n'apparaît pas clairement.

L'Etat pourrait alors, dans le cadre de la DTA Aire Urbaine de Lyon, contribuer à améliorer la cohérence de l'ensemble, que les Collectivités concernées, à ce jour, réclament.

2.2 - La ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau

Le secteur spécifique de l'Isle-d'Abeau constitue un espace fortement urbanisé avec des paysages verts aménagés pour le cadre de vie des habitants. Il s'agit donc d'un espace fortement identifié pour lequel les Collectivités se soucient de maintenir une attractivité en préservant ce cadre naturel, selon l'objectif initial fixé par la politique des villes nouvelles.

3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

3.1 - Enjeux "macro-économiques"

La nouvelle infrastructure ferroviaire transalpine contribue à améliorer l'offre de transport, notamment fret, pour les activités économiques tant du niveau national, régional ou même local. L'agglomération lyonnaise est, en effet, très intéressée par l'amélioration des capacités d'échanges avec l'Italie. Certaines collectivités souhaiteraient que cette infrastructure puisse trouver un prolongement ou une connexion avec l'autre projet fret de l'agglomération : le contournement fret de Lyon. Mais nombreuses sont celles privilégiant l'aspect de non-mixité du projet (la variante Bauges) en l'assimilant à la logique de performance des "corridors" fret.

Elle conforte de toute façon, le pôle logistique multimodal de Satolas qui bénéficie ainsi d'une nouvelle liaison internationale maillant le territoire de la région et son réseau de villes.

3.2 - Enjeux "micro-économiques"

Cependant cette liaison ferroviaire doit veiller à minimiser les impacts locaux sur les zones d'activités générées et développées par l'Etat lui-même dans le cadre de l'aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle-d'Abeau (zones de Saint-Quentin-Fallavier notamment).