

PAYS DE HAUTE-SAVOIE

LA REGION D'ANNECY,
LE GENEVOIS FRANÇAIS,
LE CHABLAIS
ET LA VALLEE DE L'ARVE



PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES

PAYS DE HAUTE-SAVOIE



1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX DEPLACEMENTS

Pour l'ensemble de la Haute Savoie du Nord regroupant la Région d'Annecy, le Genevois français, le Chablais et la Vallée de l'Arve, la priorité en matière de déplacement réside dans l'aménagement de la desserte avec Paris, l'impératif étant de réduire les temps de parcours. Pour ce faire, les Collectivités préconisent massivement les aménagements et la modernisation des lignes existantes et notamment ceux de la ligne dite du "Haut-Bugey" entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine puis au-delà vers Annemasse.

Au projet de ligne nouvelle dans le Sillon Alpin connectée en Combe de Savoie à la liaison transalpine Lyon-Turin, les Collectivités préfèrent donc, dans un délai plus court, l'aménagement des installations existantes avec la réalisation possible de shunts comme ceux de la Roche-sur-Foron et d'Etrembières.

1.1 - La Région d'Annecy : éviter l'enclavement

Pour la région d'Annecy, les enjeux en matière de déplacement sont formulés à deux niveaux : un niveau national et régional et un niveau plus local. Comme l'ensemble du Sillon Alpin, Annecy et sa région souhaitent de meilleures dessertes des villes régionales (Chambéry-Aix-les-Bains, Grenoble, Lyon, Genève) pour permettre au réseau de

villes de fonctionner, et une amélioration sensible de la liaison avec Paris.

Un enjeu plus local consiste à réduire l'enclavement ferroviaire de la ville d'Annecy en améliorant la ligne actuelle Annecy-Annemasse afin d'éviter la coupure entre Annecy et le nord de la Haute-Savoie. Ce projet est complémentaire à la réalisation d'une connexion entre Annecy et Genève.

1.2 - Le Genevois français, le Chablais et la Vallée de l'Arve

Il est demandé de renforcer les liaisons entre la Vallée de l'Arve, le Chablais et l'agglomération Annemassienne par l'aménagement des lignes existantes et de permettre de surcroît, un désenclavement du Pays de Gex. Le Genevois français souhaiterait également une remise en état et un développement de la ligne du Tonkin pour permettre des liaisons domicile-travail facilitées et des liaisons à l'échelle du Bassin lémanique. L'activité du Genevois français est, en effet, très largement transfrontalière. L'efficacité de ces aménagements est cependant fortement corrélée à la réalisation du projet de métro-léger entre Annemasse et Genève-Eaux Vives, ainsi qu'à la réalisation du barreau sud d'accès à la gare de Genève Cornavin.

Annemasse propose sa gare comme gare TGV du nord du département. Ainsi, refuse-t-elle le shunt d'Etrembière qui diminuerait ses potentialités de gare d'articulation TGV-TER. Des liaisons TGV quotidiennes Paris-Evian, Paris-Saint Gervais contribueraient, quant à elles, à renforcer le rôle de cette gare.

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

2.1 - L'Albanais : vers la reconnaissance d'une spécificité

Les Communes de l'Albanais (de Savoie et de Haute-Savoie) se sont rassemblées pour afficher et souligner collectivement les spécificités de leur territoire. Celui-ci dispose d'un fort potentiel agricole, d'atouts touristiques régionaux (Parc Régional des Bauges avec les gorges du Chéran notamment), d'une qualité de vie reconnue, d'un fond de vallée déjà bien équipé (autoroute A41, RN201, voie ferrée Aix-Annecy), une rivière la Deysse, et des zones humides éligibles à NATURA 2000 (le site de Crozagny-Beaumont est inscrit en ZNIEFF, le Bassin de Chéran avec un Contrat de rivière).

Ces espaces de qualité conduisent les communes de ce territoire à se prononcer contre les fuseaux de ligne nouvelle entre Aix-les-Bains et Annecy (est et ouest notamment) et contre le tracé des Bauges qui augmente les nuisances en sortant à l'air libre entre les massifs de Chambotte et des Bauges.

2.2 - Le Sillon Alpin : créer un réseau d'agglomérations hiérarchisé

Les agglomérations de Genève (avec sa partie française) et de Grenoble bénéficient déjà de la force de leur recherche, de leur spécialisation dans les technologies de pointe : elles veulent renforcer ces atouts pour devenir "les cœurs de développement" du Sillon Alpin.

Annecy et Chambéry, en tant qu'agglomérations centrales, jouent un rôle d'équilibrage des activités qui se traduit par une croissance démographique particulièrement rapide. Elles disposent d'espaces qui leur permettraient d'accueillir les extensions des activités économiques grenobloises et genevoises. Enfin, quelques sites comme Montmélian ou Rumilly occupent des positions très propices à l'accueil d'activités comme la sous-traitance, la logistique ou la distribution.

La qualité des villes, la qualité de la vie et la beauté des paysages font partie de l'image du Sillon Alpin. Leur préservation est donc un enjeu essentiel dans cette construction d'un espace métropolitain pour un développement équilibré.

3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

3.1 - L'Albanais et la région d'Annecy

La région d'Annecy, et dans une moindre mesure l'Albanais se caractérisent par une forte croissance démographique et un développement urbain intense. Ceci se traduit par un habitat dense réparti en petits villages, ménageant des espaces verts et par la création de parcs technologiques comme celui de l'Altais sur la Commune de Chavanod ou l'artisanat d'Etercy.

Des démarches vers l'intercommunalité sont conduites progressivement pour fédérer ces développements. Pour les Collectivités concernées, l'aménagement d'une ligne nouvelle TGV apparaît donc plutôt comme un effet déstructurant (fuseau Est, Ouest ou jumelage A41).

3.2 - Le Sillon Alpin : vers une lisibilité européenne

Le cœur du projet d'Espace Métropolitain des Alpes du Nord de Genève à Grenoble réside dans l'appartenance à un espace "lisible"

au niveau européen. Et ce projet passe par l'élaboration d'un schéma des déplacements du Sillon et par la mise en œuvre d'une véritable stratégie de développement. L'aménagement des lignes existantes doit participer, selon les vœux des Collectivités, à l'amélioration du " traçage urbain " et à l'organisation et la structuration en réseau des infrastructures et des échanges.

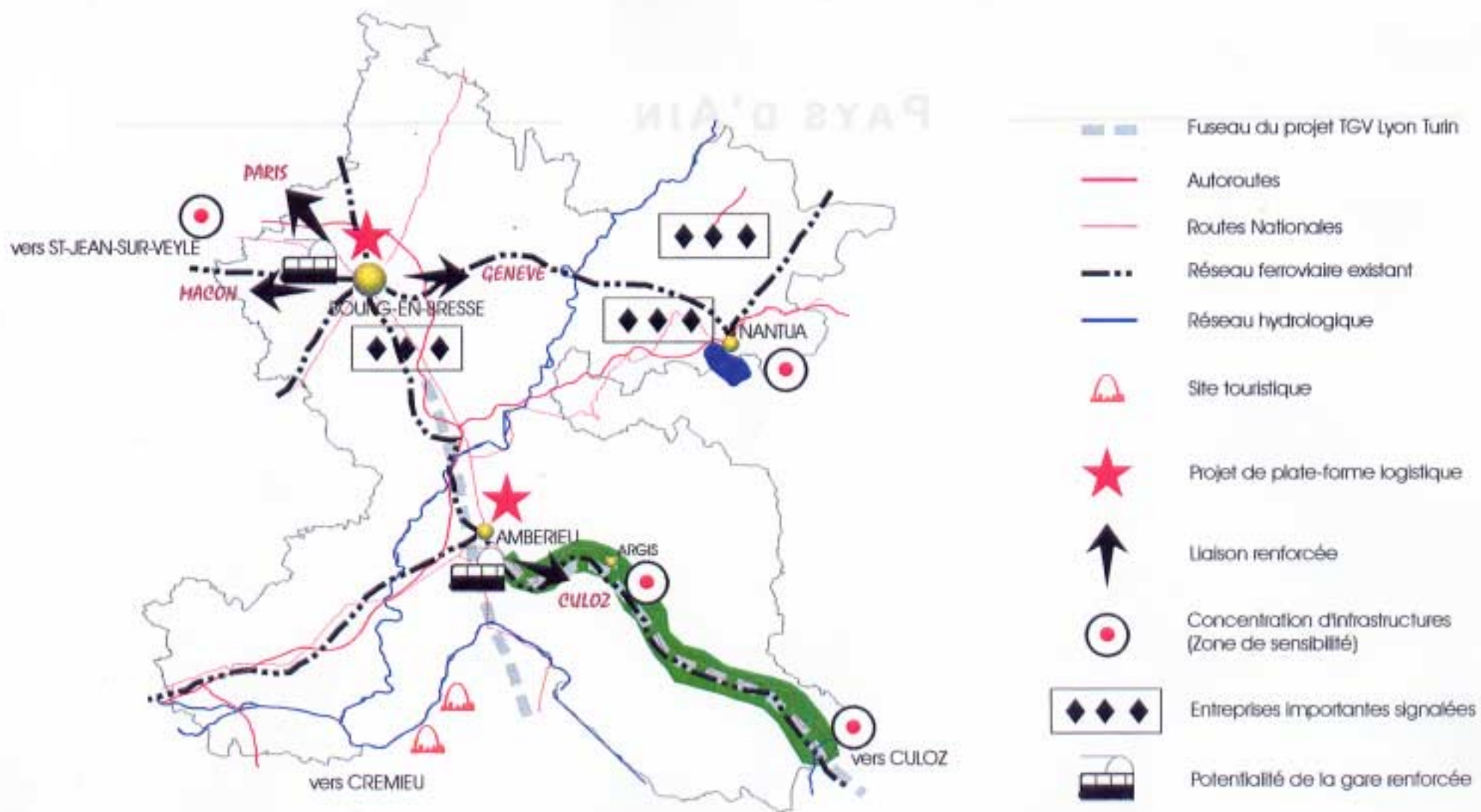
Les atouts du Sillon Alpin sont très divers : un dynamisme démographique exceptionnel (doublement de la population de 1950 à 1990), une recherche fondamentale de très haut niveau, une économie tirée par des technologies de pointe (présence de groupes d'envergure mondiale : Helwett-Packard, Sun, Rank-Xerox, Digital), des espaces naturels uniques en Europe. La liaison ferroviaire transalpine et sa connexion au réseau existant peut donc être un facteur de visibilité et de rayonnement pour cet espace en quête d'identité et de reconnaissance.

PAYS D'AIN

Communes	■
Arrondissement	—
Intercommunalité	—
Frontière	△
Point de vue	★
Point de vue	↑
Point de vue	⊙
Point de vue	⊙
Point de vue	⊙
Point de vue	⊙



PRINCIPAUX ENJEUX EXPRIMES DANS LES AVIS DES INSTANCES CONSULTÉES PAYS D'AIN



1 - ENJEUX TERRITORIAUX LIÉS AUX DÉPLACEMENTS

1.1 - Enjeux du projet pour le département

La liaison transalpine Lyon-Turin comporte, pour le département, un triple intérêt : elle ranime la reconnaissance nationale de la ligne du Haut-Bugey, elle redonne à Bellegarde-sur-Valserine et à Culoz l'importance que ces deux agglomérations auraient pu perdre en terme de chemin de fer, elle officialise la dimension fret du projet et l'implantation d'une plate-forme de transfert sur un site proche d'Ambérieu-en-Bugey.

La priorité pour le département réside dans l'amélioration de la liaison Mâcon / Bourg-en-Bresse / Bellegarde-sur-Valserine / Genève / Annemasse, présentant la même importance et la même cohérence que l'axe Grenoble / Chambéry / Annecy / Annemasse dans le cadre d'un schéma régional de transport performant et équilibré.

Quant au contournement fret de Lyon et au corridor fret nord/sud, il conviendrait de rechercher une articulation de ces projets avec celui de ligne fret transalpine.

Concernant la Vallée de l'Albarine, les Collectivités veillent à ce que le trafic fret n'ait pas pour conséquence de diminuer le trafic voyageurs. Elles rappellent alors la nécessité de créer une troisième voie entre Ambérieu-en-Bugey et Culoz pour développer les relations domicile-travail avec une politique tarifaire adaptée.

Enfin, et pour des raisons d'efficacité et de performance de transport, les Collectivités soulignent l'importance de la non-mixité des flux (voyageurs et fret), ce qui les conduit au choix de la variante Bauges.

1.2 - Ambérieu-en-Bugey et Bourg-en-Bresse

Bourg-en-Bresse rappelle le risque de saturation du nœud ferroviaire de la ville. Les tracés correspondant à la branche Sud du TGV Rhin-Rhône et ceux des échanges entre Mâcon et Genève via Bourg-en-Bresse doivent trouver leur place, notamment en gare de Bourg-en-Bresse pour conforter le maillage du territoire où la connexion de ces lignes valorisera la fonction urbaine à l'inverse des liaisons fret ; celles-ci ne doivent pas encombrer la gare existante. Un contournement de Bourg-en-Bresse apparaît nécessaire afin d'éviter les nuisances dans les zones urbaines.

Le choix d'Ambérieu-en-Bugey comme tête de ligne du projet fret et comme site possible de localisation d'une plate-forme liée au service d'autoroute ferroviaire fait l'unanimité parmi les Collectivités de l'Ain consultées. Ambérieu-en-Bugey, point de départ d'un grand projet aux dimensions internationales et d'un grand intérêt économique et environnemental se dit sensible à cette image de "tête de file".

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

2.1 - Utilisation des lignes existantes

Le syndicat mixte de la Plaine de l'Ain rappelle que la Plaine est déjà morcelée par un grand nombre d'infrastructures : les autoroutes A42, A43, A432, les nationales N83, N84, N75 et la ligne TGV Méditerranée. Le choix de la variante Bauges reporte les trafics dans la Vallée de l'Albarine où l'infrastructure existe déjà, et sous un tunnel sans impacts pour les espaces concernés.

Le projet fret peut également contribuer au soulagement de la RN504 qui se faufile dans la Vallée et draine quotidiennement un nombre important de poids lourds. Ce projet fret apparaît donc comme une composante fondamentale du projet transalpin en matière de protection de l'environnement.

Les riverains, dans cette Vallée se disent également favorables à l'utilisation des lignes existantes, en particulier entre Ambérieu-en-Bugey et Culoz, même s'ils signalent la présence de certaines zones de loisirs autour du Lac de Virieu. Le projet peut conduire à la réalisation de protections phoniques inexistantes à ce jour.

2.2 - Projet Mâcon-Bourg-en-Bresse-La Cluse- Bellegarde-sur-Valserine

Pour Nantua, la réouverture de la section " La Cluse - Bellegarde " comporte de nombreuses difficultés. Le tracé est tourmenté et date des débuts du Chemin de Fer. La voie est actuellement unique. Elle passe à hauteur du Lac de Nantua, site classé et exposé à des risques d'éboulements. Enfin, nuisances et coupures sont redoutées dans la ville.

De même sur la section " Bourg-en-Bresse - Mâcon ", le projet de doublement de la ligne actuelle apparaît comme " dévastateur " pour les Collectivités riveraines. Saint-Jean-sur-Veyle, notamment, rappelle les impacts d'un doublement de la voie ferroviaire : plus de vingt maisons détruites, le bouleversement des voies de circulation, la majoration des trafics et des nuisances, la désorganisation de la vie économique et artisanale et la remise en cause d'un grand nombre de projets communaux (valorisation des richesses historiques et touristiques de l'église, amélioration du cadre de vie, création de garderie ...).

3 - ENJEUX TERRITORIAUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES

3.1 - Ambérieu-en-Bugey : nouvelle plate-forme logistique

La Ville d'Ambérieu-en-Bugey souligne sa volonté de voir implanter sur son territoire, une plate-forme de chargement d'autoroute ferroviaire. A cette fin, elle fait valoir sa position stratégique de carrefour routier, autoroutier et ferroviaire en direction de l'Italie, à proximité d'un espace à vocation logistique en pleine expansion : la Plaine de l'Ain. Ce site est facilement accessible : de l'Europe du Nord par les autoroutes A6 et A39, de la Vallée du Rhône et de l'Espagne par l'A42, l'A7, de Genève et des Alpes italiennes par l'A40, de Chambéry, de la Vallée de la Maurienne et du Fréjus par l'A43, enfin de Grenoble par l'A48. Il dispose également de sites vierges et de fortes capacités d'expansion.

La mise en valeur du passé ferroviaire de la ville, de son savoir-faire, de son image est, par ailleurs, mise en avant.

3.2 - Bourg-en-Bresse

Bourg-en-Bresse tend à insister sur l'importance de sa gare dans la perspective du TGV Rhin-Rhône et dans celle de l'aménagement de la ligne de Lyon-Bourg par les Dombes. Il s'agit de faire de cette gare un centre d'échanges à vocation départementale et régionale pour le trafic voyageurs notamment, susceptible de constituer pour la région de Bourg un atout pour le développement des activités tertiaires.