

Avant Projet Sommaire LYON - MONTMELIAN

SECTEUR « DES RACCORDEMENTS OUEST »

Dans ce secteur aux fonctionnalités multiples, l'analyse entre les deux fuseaux envisageables A+B1 et A+B2 conduite lors de la phase précédente d'études préliminaires n'avait pas permis, compte tenu de la sensibilité particulière du site, d'aboutir à un choix.

Le cahier des charges annexé à la décision ministérielle du 7 février 1994 prévoyait, par conséquent, une analyse de niveau APS permettant de statuer dans les meilleurs délais sur le principe à retenir pour les raccordements à l'ouest du projet sur les lignes existantes (LGV PSE et Lyon - Saint-André-le-Gaz).

Le dossier sectoriel des raccordements ouest, secteur dit « de Grenay », présente donc diverses solutions complètes ou alternatives issues de la concertation durant la phase d'études APS (sans bretelle sud et avec une boucle de retournement en gare de Satolas) pour chacun des fuseaux A+B1 ou A+B2 issus de la phase d'études préliminaires.

Localement, un établissement public (EPIDA), un syndicat de communes (SAN), dix communes et quatre associations sont directement concernés par ce choix.

Au 28 février 1998, l'EPIDA, cinq communes, et trois associations se sont prononcées.

Tracé A

Son principe n'est pas contesté mais plusieurs avis demandent une justification plus argumentée (cf réponses SNCF aux questions importantes posées par l'expertise et dans la consultation -dossier joint-) de son emplacement et de l'abandon des « variantes » hors fuseau proposées parfois (par deux associations) avec des fonctionnalités différentes.

Le principe des bretelles B1 ou B2

Les solutions complètes avec les deux bretelles sud ⇔ Turin et Lyon ⇔ Turin sont repoussées à l'unanimité.

La moitié des avis préconise la suppression de la bretelle sud ⇔ Turin quelle que soit la version B1 ou B2 et son remplacement par la mise en place au nord de la gare de Satolas d'une boucle de

retournement (solutions dites « simplifiées »). C'est notamment le choix du Conseil économique et social de Rhône-Alpes (CESR) et du Conseil Régional.

Deux associations, la Chambre d'Agriculture du Rhône et la commune de Saint-Quentin-Fallavier expriment même le souhait de voir supprimer l'ensemble des bretelles directes sud ↔ Turin et Lyon ↔ Turin dont les fonctionnalités leur paraît pouvoir être assurées par la boucle de retournement en gare de Satolas. Selon eux, ce dispositif présenterait en outre l'avantage de valoriser et de renforcer le rôle de la gare de Satolas.

Le choix entre le fuseau B1 ou le fuseau B2

L'EPIDA, la DDE 38, la commune d'Heyrieux s'expriment en faveur du fuseau B1.

La commune de Saint-Laurent-de-Mure souhaite l'élimination du fuseau B1. A noter que la commune de Pusignan, non directement concernée territorialement par le choix entre les fuseaux B1 ou B2, opte en faveur de la solution B2.

Autres aspects

La desserte ferroviaire de la gare de Satolas à partir du réseau régional apparaît, dans de nombreux avis, indispensable voire même prioritaire et nécessiterait en conséquence des études complémentaires.

Plus généralement, le renforcement du rôle de la gare de Satolas et sa mise en relation performante avec les grandes villes de la Région Rhône-Alpes est souhaitée par les collectivités (la communauté urbaine de Lyon, les Conseils Généraux) et par les grandes villes (Chambéry, Grenoble, ...).

Dans ce secteur, particulièrement sensible en raison des nombreuses infrastructures importantes qui s'y trouvent (A43, Ligne à Grande Vitesse Paris sud-est, Aéroport de Satolas, RN6, ligne Lyon - Saint-André-le-Gaz ...), le projet de liaison ferroviaire Lyon - Turin (et ses bretelles de raccordement) apparaît dans les avis exprimés difficilement acceptable sans de fortes mesures d'accompagnement.

A noter qu'au cours des derniers mois, les élus et associations du secteur ont été consultés presque simultanément sur l'extension de l'aéroport de Satolas (APPM), sur le projet autoroutier A432 (Enquête préalable à la D.U.P.), sur le projet Lyon - Turin (APS) et sur les travaux d'élargissement de l'autoroute A43 (réalisation en cours).

SECTEUR DU NORD ISERE

Sur ce tronçon d'environ 40 km qui concerne une vingtaine de communes, les études d'APS avaient pour objet de rechercher puis de comparer entre elles, les diverses variantes de tracé envisageables à l'intérieur du fuseau retenu par la décision ministérielle du 7 février 1994.

A l'extrémité est du département, les communes d'Aoste et de Romagnieu sont également concernées par l'un des fuseaux d'études préliminaires de la ligne fret.

Leurs avis sur cet aspect est traité dans l'analyse globale de la composante fret.

A l'intérieur du fuseau APS, l'étude devait en outre prendre en compte la sensibilité particulière du site de Saint-Savin où le projet autoroutier A48 Ambérieu-en-Bugey - Coiranne croise le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin.

Globalement à la traversée du nord Isère, seules les communes (13) et associations locales (5) directement concernées se sont exprimées sur le choix de tel ou tel tracé à l'intérieur du fuseau. Aucune des collectivités territoriales régionales voire départementales ni des associations les plus représentatives (coordinations ...) n'ont émis d'avis sur des choix localisés de variantes.

Plusieurs tracés alternatifs, parfois hors fuseau d'études, évoqués par quelques associations au début de la phase APS ne sont plus évoqués dans les avis. Les sections à tracé unique ne sont pas contestées.

Trois sections présentaient plusieurs hypothèses de tracé :

Saint-Savin

Dans ce secteur particulièrement sensible, trois variantes étaient comparées. Seules la commune de Saint-Savin et la Chambre d'Agriculture de l'Isère ont exprimé un choix de tracé :

- Le tracé n° 1 « de base » est préconisé par la Chambre d'Agriculture.
- Le tracé n° 2 « à flanc de coteau » est définitivement écarté dans les deux avis exprimés.
- Le tracé n° 3 « en tunnel sur 4 km » est pour la municipalité de Saint-Savin le seul acceptable.

Du fait de la sensibilité particulière du site et de la possible intersection avec le projet autoroutier A48, un traitement conjoint des impacts liés aux deux infrastructures est fortement demandé.

« Les étangs de la Feuillée »

Dans ce secteur, deux variantes très distinctes sont présentées sur une longueur de plusieurs kilomètres. La totalité des avis exprimés se prononcent en faveur du tracé « **nord Feuillée** ».

« La butte du Molard »

Il s'agit, dans ce secteur, de comparer deux variantes (un tracé de base « nord Molard » et un tracé « sud Molard ») très localisées et distantes l'une de l'autre de seulement quelques centaines de mètres. Aucun des avis reçus ne s'est exprimé sur ces tracés. Les communes directement concernées n'ont pas émis d'avis.

A la traversée du nord Isère, un tracé type se dessine donc à l'intérieur du fuseau APS permettant ainsi de répondre aux souhaits émis par les municipalités et de nombreuses associations locales de voir lever au plus vite les incertitudes qui pèsent sur leur territoire.

La bretelle de Saint-André-le-Gaz

Apparue au cours de la phase APS, elle se situerait en partie hors du fuseau d'études et n'est en conséquence pas étudiée mais simplement évoquée en tant que nouvelle fonctionnalité. Elle répond à deux hypothèses très différentes :

- Associée au phasage dit « Lépin-le-Lac », elle est globalement refusée car directement induite par cette hypothèse de phasage qui laisse craindre, soit une interruption durable, voire définitive, du projet dans cette configuration, soit une prolongation obligée sous le massif de Chartreuse.
- Elle est perçue différemment dans le cas où elle serait associée à une jonction de l'axe Lyon - Montmélian avec le Sillon Alpin au nord de Chambéry (nouvelles fonctionnalités via la bretelle dite « de Chambéry nord »). Rejetée sans conditions par les communes qu'elle traverserait (sauf par la commune de Saint-André-le-Gaz), elle apparaît dans près d'une quarantaine d'avis, essentiellement savoyards, comme une des solutions permettant d'améliorer sensiblement le temps de parcours entre Grenoble et Paris, Satolas, Lyon ... et nécessiterait donc des études détaillées de type APS.

Dans tous les cas, elle est implicitement refusée par le Conseil Général de l'Isère qui s'oppose aux shunts de la ligne existante et demande un accès à Grenoble par la ligne nouvelle jusqu'en Combe de Savoie.

SECTEUR « AVANT-PAYS SAVOYARD »

L'appellation « Avant-pays Savoyard » désigne dans le dossier de consultation le secteur intégralement situé dans le département de la Savoie qui s'étend du Guiers à l'ouest, au massif de la Chartreuse à l'est, et concerne une quinzaine de communes.

(Le secteur particulier de la combe de Savoie fait l'objet, compte tenu de sa complexité, d'une synthèse spécifique traitée plus loin.)

Ce secteur comporte deux particularités :

- A l'intérieur du fuseau retenu par la décision ministérielle du 7 février 1994 puis modifiée par la décision ministérielle du 14 avril 1995 se poursuivent deux types d'études :
 - Les études préliminaires de la ligne fret dont 2 des fuseaux sur 3 aboutissent en Avant-pays Savoyard. La synthèse des avis sur cet aspect fret fait l'objet d'un dossier particulier traité séparément.
 - Les études d'APS Lyon - Montmélian.
- Le fuseau d'études passe au sud de la cuvette du lac d'Aiguebelette, site dont la sensibilité particulière était à prendre en compte dans la recherche de définition des tracés ; c'est pourquoi le dossier de l'« Avant-pays Savoyard » présente deux grandes familles de tracés se déclinant selon des profils en long plus ou moins « enterrés ».

Un choix de tracé quasi-unanime

A l'intérieur du fuseau APS, toutes les communes qui se sont exprimées (10/12) ont adopté la délibération prise par l'association « des élus de l'Avant-pays Savoyard face au TGV » dont les principaux choix en matière de tracé sont les suivants :

- Acceptation du tracé « **Nord A43** »,
- Adoption de la variante dite « **tracé nord semi enterré** » qui préserve au mieux la sensibilité particulière du site du lac d'Aiguebelette et pérennise le projet global dans ses fonctionnalités d'origine,
- Souhait d'un **tracé le plus bas possible en vallée de l'Hyère**,
- Opposition unanime à la variante dite « **Bretelle de Chambéry nord** » à l'air libre, présentée comme une alternative au passage de la nouvelle infrastructure en combe de Savoie. En revanche, des études complémentaires sont parfois demandées pour un passage éventuel en tunnel,

- Opposition unanime à l'hypothèse de phasage dite « Lépin-le-Lac » qui aurait notamment pour conséquence une forte augmentation de trafic sur la ligne actuelle longeant le secteur touristique du lac d'Aiguebelette.

Cette position prise par toutes les communes situées à l'intérieur du fuseau d'études APS est par ailleurs soutenue par la Coordination des Associations Nord Dauphiné Savoie, par la Fédération des Associations de Protection du Lac d'Aiguebelette (FAPLA), par l'Association pour le Développement des Transports Collectifs dans la Cluse de Chambéry.

Elle est également conforme à la quasi totalité des avis exprimés dans le département de l'Isère par les diverses autres collectivités et associations.

SECTEUR « COMBE DE SAVOIE »

Bretelle de « Chambéry nord »

Il s'agit d'une hypothèse de raccordement de l'axe Lyon - Turin sur le Sillon Alpin dont les fonctionnalités diffèrent des solutions situées à l'intérieur des fuseaux d'études retenus par la décision ministérielle du 14 avril 1995.

Située hors du fuseau retenu par les décisions ministérielles du 7 février 1994 et du 14 avril 1995, elle est présentée dans le dossier uniquement sous son aspect fonctionnel.

Son analyse complète de niveau APS imposerait la modification du cahier des charges afin d'en permettre la comparaison avec les solutions actuellement étudiées à ce niveau de précision.

La variante Chambéry nord est souhaitée par l'ensemble des collectivités territoriales et partenaires sociaux de la Haute-Savoie et d'une partie de la Savoie ainsi que par certaines instances régionales (Conseil Régional, CESR, CRCI, CGT, CFDT ...). Ce choix est localement accompagné d'une demande de levé du gel des emprises sur les variantes Apremont et Chapareillan, soit immédiatement (communes concernées de la Combe de Savoie, SIVOM de Montméliant), soit après l'APS Chambéry nord (Métropole Savoie, District Urbain de la Cluse de Chambéry).

La commune de La Motte-Servolex, directement concernée, accepte le principe de cette variante mais demande que les autres solutions soient conservées jusqu'à la fin des études concernant Chambéry nord.

Comme évoqué précédemment dans l'analyse du secteur « Nord Isère », cette solution induit, pour la desserte vers Grenoble, l'étude d'une autre bretelle de raccordement en ligne nouvelle dans le secteur de Saint-André-le-Gaz en Isère, hors de l'actuel fuseau d'études.

Variantes Apremont et Chapareillan

Ces deux variantes sont portées par l'Isère (Conseil Général, DDE, CCI Grenoble, Grenoble Alpes Métropole, Ville de Grenoble), en opposition à la variante Chambéry nord. Seule la DDE 73 exprime une préférence : Apremont.

Sites de gare

Le choix de Chambéry nord implique pour tous ses porteurs une gare de correspondance à Chambéry à laquelle certains ajoutent Montmélian pour la desserte de Grenoble (CG 73, Métropole Savoie, Parc des Bauges, Montmélian et le SIVOM, CRCI, CR).

De même les porteurs des variantes Apremont et Chapareillan demandent que la gare Dauphiné-Savoie soit située dans le secteur de Montmélian, comme prévu au cahier des charges.

La DDE 73 qui choisit la variante Apremont l'associe naturellement à une gare nouvelle à Chignin.