

Avant Projet Sommaire MONTMELIAN - SAINT-JEAN-DE- MAURIENNE

La Maurienne compte 62 communes regroupées au sein de l'Association des Maires de Maurienne (AMM). 40% de ces communes ont été consultées soit au titre de l'APS Montmélian - Saint-Jean-de-Maurienne, soit pour les études préliminaires Fret et 85% ont délibéré.

Un nombre conséquent de communes non consultées ont également émit un avis sur le projet Lyon-Turin.

Globalement, ce sont 70% des communes de la Maurienne qui se sont prononcés.

Cette forte mobilisation met en évidence :

- une solidarité Maurienne (l'AMM a délibéré sur le projet)
- un attachement des Mauriennais vis à vis du projet, surtout une forte volonté de voir aboutir la réalisation du tunnel de base.

PRIORITE A LA FONCTION INTERNATIONALE

- Affirmation de la nécessité de la liaison Lyon - Turin afin d'éviter l'asphyxie de la vallée par les camions.
- Importance et urgence de la construction du tunnel de base, élément incontournable du projet.

ETUDES PRELIMINAIRES LIGNE FRET

Une opposition formelle (notamment du Conseil Général de la Savoie) et unanime à la plate-forme d'autoroute ferroviaire de Saint-Avre se dégage.

La variante Bauges (cf synthèse du projet fret ci-après) est refusée dans l'état actuel des propositions, c'est-à-dire utilisation des lignes existantes en Maurienne avec éventuellement création d'une 3ème voie. En revanche, le Conseil Général de la Savoie et nombre d'associations demandent, au cas où la variante Bauges serait choisie, de prévoir la réalisation d'un tunnel sous le massif des Hurtières (Belledonne bis) jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne.

CHOIX DES TRACES D'APS EN MAURIENNE

- Itinéraire (variantes) retenu en grande majorité.
 - **sortie sud Belledonne + tunnel long sous le Glandon**
 - élimination unanime de la sortie nord
- Tunnel long Laissaud - Saint-Jean-de-Maurienne sans sortie en Maurienne (proposition de l'association intercommunale contre les nuisances TGV-Fret-AF et diverses autres associations).
 - 4 communes retiennent cette seule variante,
 - l'AMM demande confirmation des difficultés d'exploitation liées à cette variante par une étude de simulation sur 24h.
- Les associations demandent la mise en place de protections phoniques sur les voies existantes.

Etudes Préliminaires LIGNE FRET

Globalement tous les avis sont favorables au projet fret. La plupart, et particulièrement les collectivités concernées par une variante, réclament l'assurance de la réalisation du tunnel de base.

CHOIX DU FUSEAU

La plupart des avis s'expriment sur le fuseau Bauges. En revanche, peu se prononcent sur les fuseaux ouest et est.

Fuseau ouest

Les cinq avis en faveur de cette variante émanent de communes ou associations concernées par un fuseau concurrent.

Parmi les cinq avis défavorables figurent celui du CESR qui privilégie la variante Bauges et celui des ciments VICAT qui possède, dans ce secteur, une réserve foncière importante destinée à alimenter sa cimenterie de Montalieu.

Fuseau est

Peu d'entités se sont exprimées. Les communes concernées par la variante Bauges se prononcent en faveur de ce fuseau. A contrario, le CESR (pour les mêmes raisons que le fuseau ouest) et quelques communes territorialement intéressées émettent un avis défavorable.

Fuseau Bauges

Les opinions sur cette variante sont exprimées d'une part sur la globalité de la variante, d'Ambérieu-en-Bugey à Saint-Jean-de-Maurienne et, d'autre part, sur des secteurs géographiques distincts du fait de la réutilisation de la ligne existante et de l'existence de sous-variantes de part et d'autre des tunnels de la Chambotte et des Bauges.

Avis global

L'opposition au projet émane de communes ou collectivités territoriales directement concernées comme le District de Chautagne, la communauté de communes du canton d'Albens, le Parc Naturel Régional du massif des Bauges et les associations d'élus ou de défense de la Maurienne.

Parmi les partisans du projet, plus nombreux, se trouvent, hormis les communes ou cantons concernés par les autres fuseaux fret, le CESR, le Conseil Général 01, la CRCI, la CCI 73, Métropole Savoie, le canton de Montmélian et la ville de Chambéry. La Région Rhône-Alpes demande un complément d'étude de cette variante.

Solutions en Chautagne et dans l'Albanais

Le fuseau sud Chautagne, utilisant au maximum la ligne actuelle au nord du lac du Bourget a la préférence du CESR, de la CCI Savoie et de la commune de Ruffieux (concernée par le fuseau nord Chautagne).

Aucune opposition ne s'est exprimée. Le fuseau nord Chautagne n'a pas fait l'objet de commentaires.

Entre les tunnels de la Chambotte et des Bauges, il n'y a pas eu de choix de fuseau.

Les communes concernées, la communauté de communes du canton d'Albens, ainsi que D. DORD Député, demandent cependant que cette vallée soit franchie en tunnel.

Cette prise de position est contradictoire avec l'idée de supprimer tout trafic le long du lac du Bourget entre Chindrieux et Aix-les-Bains comme le souhaiterait le Conseil Général 73, Métropole Savoie, le DUCC et le District de Chautagne. En effet, Cette suppression imposerait entre les tunnels un raccordement à la ligne Aix-les-Bains - Annecy.

Débouché du tunnel des Bauges dans la vallée de l'Isère

Trois possibilités de sortie d'un tunnel sous les Bauges dans la vallée de l'Isère ont été étudiées.

Le Parc Naturel Régional (PNR) du massif des Bauges est concerné par les trois solutions. Son avis a été prépondérant, avec celui de Métropole Savoie, dans le refus de certaines sorties et la proposition de nouveaux itinéraires.

- **Variante D1**

Cette variante n'a suscité que des oppositions. Une nouvelle solution, D1 bis, proposée par le PNR et Métropole Savoie consiste à utiliser un passage plus au nord dans un secteur où la vallée de l'Isère est moins large et où le bâti est moins dense. Cette variante plus onéreuse que D1 (tunnels plus longs) mérite d'être étudiée.

- **Variante D2**

C'est la solution la plus directe pour se raccorder sur la ligne existante au-delà de la bifurcation Maurienne - Tarentaise. Le CESR et la commune d'Ambérieu-en-Bugey se sont prononcés en faveur de cette variante qui recueille néanmoins un nombre plus grand de refus (communes concernées, PNR des Bauges, Métropole Savoie...).

- **Variante D3**

Cette solution bénéficie de l'appui de Métropole Savoie et du PNR des Bauges, à la condition d'être immédiatement prolongée par un tunnel sous Belledonne afin de rejoindre Saint-Jean-de-Maurienne.

UTILISATION DES LIGNES EXISTANTES

Utilisation de la ligne Ambérieu-en-Bugey - Culoz

Cette utilisation n'est pas refusée par les acteurs locaux. Le Conseil Général 01, les Districts Belley et Bas Bugey et de la vallée de l'Albarine, les villes d'Ambérieu-en-Bugey, Virieu-le-Grand, Culoz acceptent l'utilisation de la ligne actuelle à la condition que le trafic voyageurs ne soit pas perturbé. Pour cela ils acceptent même le principe d'une troisième voie.

Utilisation de la ligne Montmélian - Saint Pierre d'Albigny

Refus général des collectivités concernées, puisque l'acceptation de la sortie D3 passe par le prolongement par un tunnel sous Belledonne (Hurtières).

Utilisation de la ligne St Pierre d'Albigny - Modane

La variante Bauges est massivement refusée par les Mauriennais parce qu'elle implique l'utilisation de la ligne actuelle et la création éventuelle d'une 3ème voie.

PROJET DE SERVICE D'AUTOROUTE FERROVIAIRE

Le projet d'autoroute ferroviaire est soutenu par un grand nombre de collectivités territoriales ou partenaires sociaux qu'ils soient régionaux (CESR, CRCI, CGT, CFDT, ...) ou départementaux (Conseil Général 01 et 73, CCI 73, Chambéry, Montmélian (+ SIVOM), Bourg-en-Bresse ...). De plus, aucun avis défavorable n'a été enregistré.

Localisation des plates-formes de chargement du service d'autoroute ferroviaire

L'implantation d'une plate-forme de chargement dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey est largement soutenue, en particulier par les acteurs régionaux et par ceux de l'Ain (Conseil Général 01, CCI 01, SIVOM de la Plaine de l'Ain, Ambérieu-en-Bugey ...).

En revanche, la localisation des plates-formes de chargement en Savoie est massivement refusés, en dehors du site d'Avressieux préconisé par des conseillers régionaux verts et écologistes. La principale raison évoquée de ce refus est la nécessaire limitation du trafic routier en Savoie.

Etudes Préliminaires SILLON ALPIN

L'amélioration de l'offre ferroviaire tant régionale que nationale sur le Sillon Alpin Nord apparaît, à tous, comme une nécessité. Elle s'appuie unanimement sur l'aménagement des lignes existantes, la bretelle de Chambéry nord étant, par ailleurs fortement soutenue (voir chapitre précédent).

CHOIX DU FUSEAU ENTRE AIX-LES-BAINS ET ANNECY

Fuseau "Est"

Il a été rejeté par les communes concernées ainsi que par Métropole-Savoie et le Parc Naturel Régional du massif des Bauges et n'a recueilli aucun avis favorable.

Fuseau "A 41"

Ce fuseau est refusé par les communes ou associations concernées territorialement mais également par Métropole Savoie et le Parc Naturel Régional du massif des Bauges.

En revanche, les villes d'Aix-les-Bains et de Rumilly ainsi que le Conseil Régional ont fait le choix de ce fuseau.

Fuseau réduit "Ouest"

Le dossier démontre l'inutilité de la partie basse du fuseau entre Grésy-sur-Aix et Bloye. Les avis sont partagés avec, malgré tout, plus de refus (dont Métropole Savoie et Rumilly) que d'avis favorables (Conseil Général 73 et Conseil Général 74, PNR du massif des Bauges).

Fuseau réduit "Shunt de Lovagny"

C'est le seul fuseau à recueillir plus d'avis favorables que d'avis contraires. Il a notamment le soutien des Conseils Généraux 73 et 74, d'Annecy et de son district, de Métropole-Savoie, des CCI, Chambre des Métiers et Chambre d'Agriculture 74.

Le fait qu'une partie importante de ce fuseau soit en tunnel (7 km sur 12 km) n'est pas indifférent à ce soutien.

Certains avis comme ceux du Conseil Général et CCI 73 demandent "une rénovation lourde entre Grésy-sur-Aix et Annecy". Nous pouvons penser qu'il s'agit alors de la réalisation du shunt de Lovagny ou du fuseau Ouest.

CHOIX DU FUSEAU ENTRE ANNECY ET GENEVE

Quatre fuseaux de ligne nouvelle ont été étudiés :

- "Mandallaz"
- "Usses"
- "jumelage A 41"
- "Salève"

Tous les avis se prononcent contre la réalisation d'une ligne nouvelle (donc contre l'ensemble de ces fuseaux). Le Conseil Régional qui privilégie un aménagement réaliste des lignes existantes, préconise cependant des mesures conservatoires, pour le long terme, au sein du fuseau "les Usses".

AMENAGEMENT DES LIGNES EXISTANTES DU SILLON ALPIN NORD

Entre Aix-les-Bains et Annecy, seuls les syndicats CFDT et CGT demandent la mise en double voie.

Entre Annecy et Annemasse, les réalisations du "shunt de La Roche-sur-Foron" et du "raccordement d'Etrembières" ne recueillent que des avis favorables à l'exception des villes évitées : La Roche-sur-Foron et Annemasse.

Une entrée dans **Genève** par le sud (La Praille) avec un raccordement sur la ligne Bellegarde - Annemasse dans le secteur d'Archamps ne recueille également que des avis favorables. Une étude de pertinence et de faisabilité technique est en cours de réalisation.

L'aménagement de la **ligne du Haut Bugéy** entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde-sur-Valserine permettant une meilleure liaison entre Paris et Genève est jugée nécessaire dans la majorité des avis de l'Ain, de la Savoie et de la Haute-Savoie. Les villes et le Conseil Général 74 considèrent que cela facilite la desserte du nord du département vers Paris. A noter la prise de position d'Annecy dont la situation apparaît particulière dans la géographie ferroviaire, et qui demande une desserte par le nord avec Paris.

MODERNISATION ET ELECTRIFICATION DE LA LIGNE MONTMELIAN - GRENOBLE

Le caractère indispensable et prioritaire de l'amélioration de cette ligne est une constante reprise dans de nombreux avis de collectivités et d'associations.

Plusieurs avis mettent aussi l'accent sur la nécessité d'améliorer plus généralement l'axe Valence - Grenoble - Chambéry.

L'amélioration des différentes sections de ligne composant cet axe est plus évoqué en terme de desserte, de cadencement qu'en terme d'augmentation de vitesse.

L'inscription de cette électrification dans le prochain contrat de plan est demandée par le Conseil Général 38, les députés BROTTE et CAZENAVE, Grenoble Alpes Métropole. Sa réalisation dans les meilleurs délais est, en outre, souhaitée par le Conseil Général 73, Grenoble, Pontcharra et le sénateur CABANEL.

Dossier fonctionnel « Amélioration et utilisation des LIGNES EXISTANTES »

D'une manière générale, les shunts ou les modifications d'infrastructures importantes sont perçus comme disproportionnés et non crédibles. Les communes concernées par le shunt de Rives et du Grand Lemps (entre Grenoble et Saint-André-le-Gaz) s'élèvent, en particulier, contre ces aménagements.

La demande portant sur le lancement d'études détaillées de certaines améliorations de lignes existantes (en dehors du Sillon Alpin) reste très marginale.