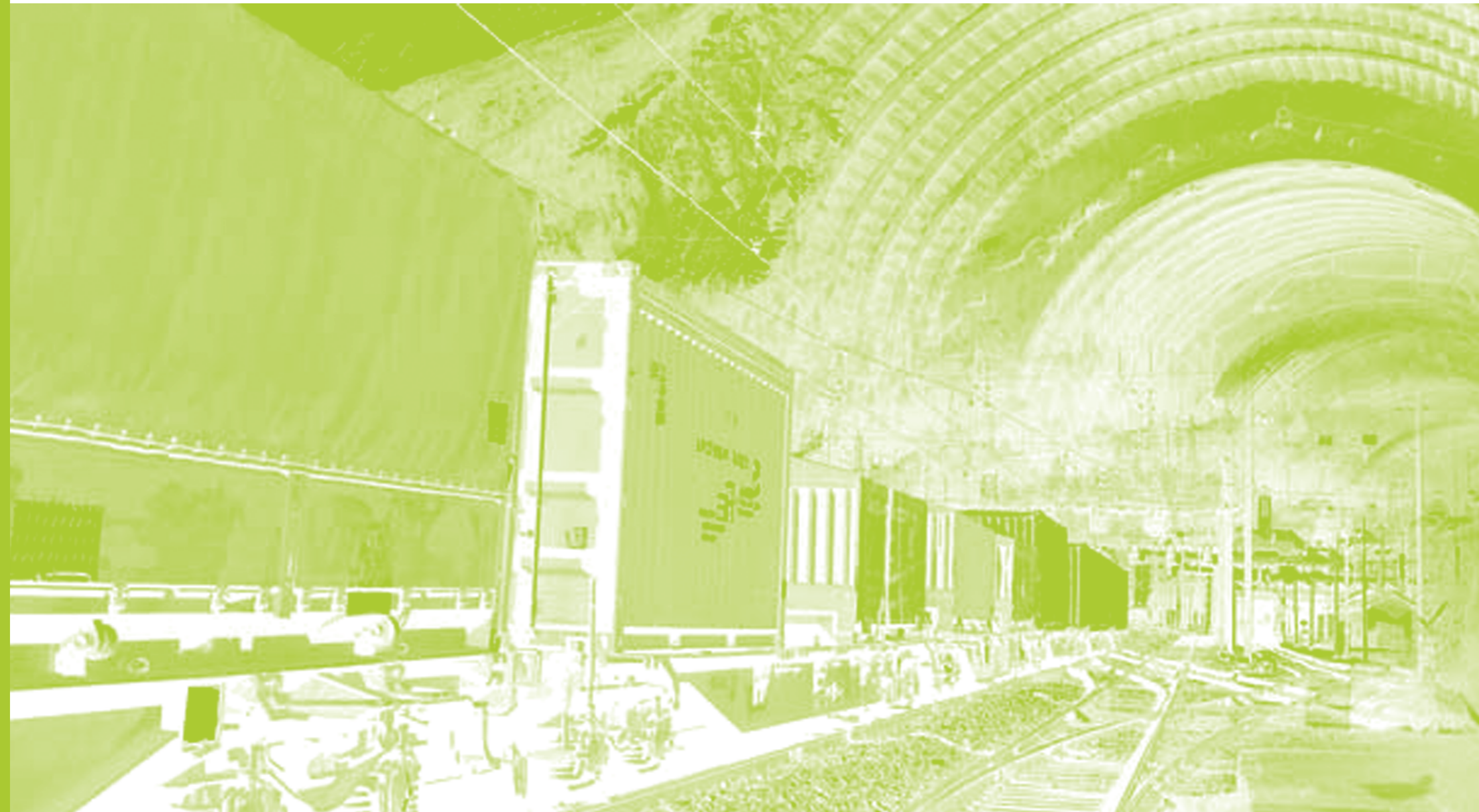


LIAISON FERROVIAIRE LYON - TURIN

DE SAINT-JEAN DE MAURIENNE À LA FRONTIÈRE FRANCO-ITALIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE



9

SYNTHÈSE DES PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT



AVRIL 2006

9 Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



- Pourquoi cette synthèse et dans quels objectifs?3
- Le territoire et l'infrastructure5
- Les grands enjeux d'aménagement du territoire7
- Les perspectives
de développement socio-économiques11
- Risques et opportunités:
les projets et éléments connus13
- Annexe19



9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Pourquoi cette synthèse et dans quels objectifs ?

Pourquoi cette synthèse et dans quels objectifs ?

► Rappel réglementaire

Les grandes infrastructures ont un impact important sur l'aménagement et le développement des territoires traversés et desservis. Réciproquement elles doivent prendre en compte les politiques conduites par l'Etat dans d'autres domaines ainsi que les projets des collectivités concernées.

La circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures demande que les potentialités créées par une nouvelle infrastructure soient identifiées et intégrées dans une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement faisant apparaître les orientations en matière de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

Conduite sous la responsabilité du Préfet de Région, par la Direction Régionale de l'Équipement, la synthèse des perspectives d'aménagement est rendue publique et est jointe au dossier soumis à enquête publique.

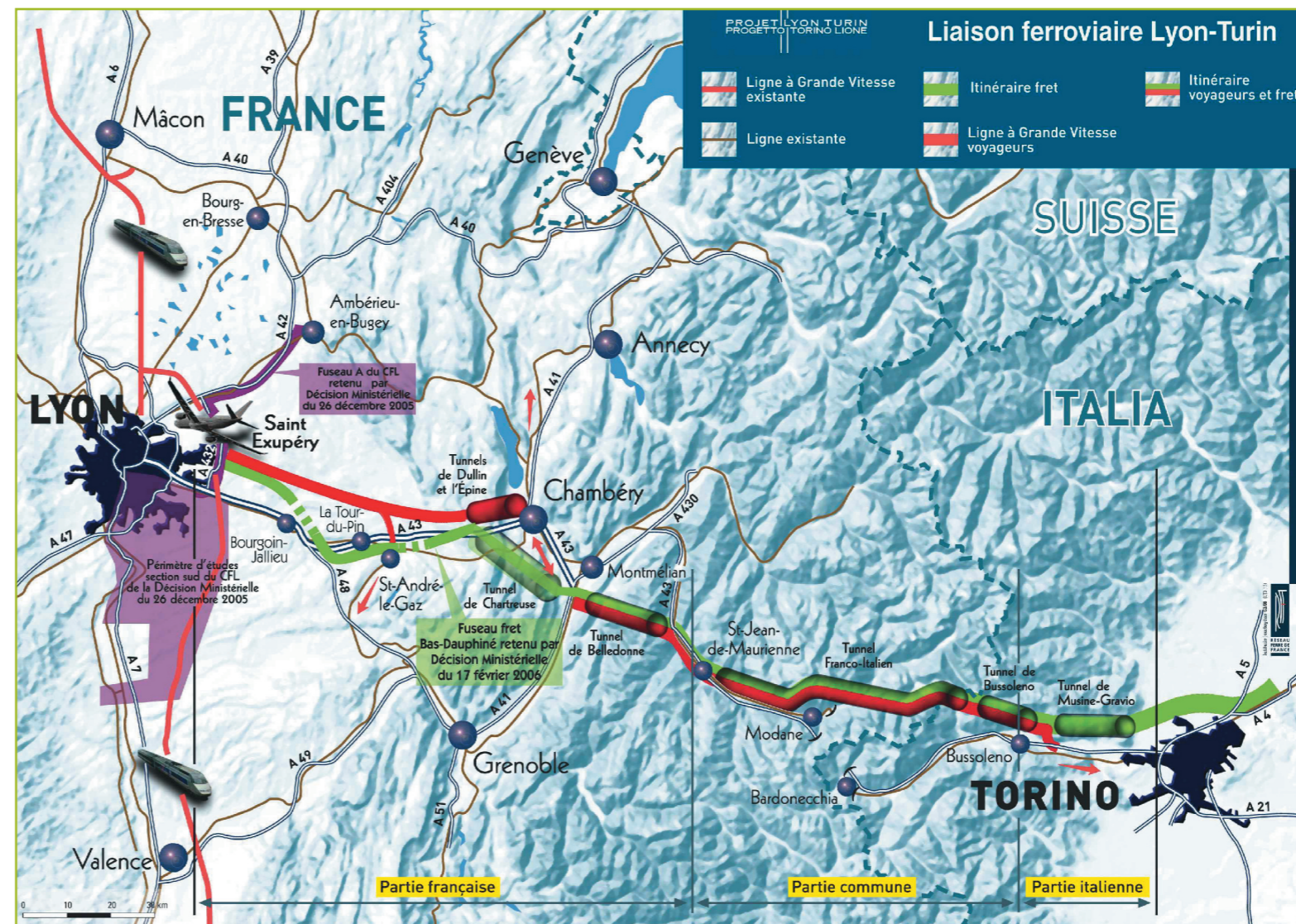
► Les objectifs

La synthèse a pour finalité d'optimiser les interactions entre le projet et le territoire. Elle s'attache à mettre en évidence les dynamiques susceptibles d'être amplifiées par l'arrivée de l'infrastructure et tente de recenser les risques et les opportunités liés à cette arrivée.

Elle constitue une référence pour les actions susceptibles d'être engagées en accompagnement du projet, tant pour optimiser ses effets que pour se préserver des risques. Il appartient à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées de la prendre en considération dans les documents d'urbanisme.

La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement pourra contribuer à l'élaboration du dossier des engagements de l'Etat.

► La place de cette synthèse dans le programme général



Pourquoi cette synthèse et dans quels objectifs ?

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Maillon clé de l'axe ferroviaire transeuropéen Lisbonne – Kiev, la liaison ferroviaire transalpine comprend une série d'investissements découpés en plusieurs sections.

La section française s'étend de Lyon jusqu'à Saint André le Gaz et comprend deux itinéraires ferroviaires, l'un à grande vitesse dévolu aux voyageurs, l'autre au fret.

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin comprend trois parties :

- une partie française entre Lyon Est et Saint Jean de Maurienne, sous la responsabilité de Réseau Ferré de France (RFF) ;
- une partie commune franco-italienne, de Saint Jean de Maurienne à Bruzolo, dont les études et les travaux de reconnaissance sont sous la responsabilité de Lyon Turin Ferroviaire (LTF) ;
- une partie italienne entre Bruzolo et Turin sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure ferrée italienne (RFI).

Pour mémoire, d'autres synthèses ont déjà été effectuées dans le cadre des études et des consultations menées sur les projets d'infrastructures de la partie française. Elles portaient sur :

- les études préliminaires d'acheminement du fret entre le secteur d'Ambérieu en Bugey et Saint Jean de Maurienne ;
- les études d'avant projet sommaire de la ligne voyageurs entre Lyon Saint Exupéry et le sillon Alpin.

Une première synthèse a ainsi été élaborée en avril 1997 par les services de l'Etat en collaboration avec le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Transalpes.

Ce premier travail a nourri un second document qui a été réalisé dans le cadre de la consultation des collectivités territoriales, des acteurs socio-économiques et des milieux associatifs en 2000.

La présente synthèse des perspectives d'aménagement et de développement est consacrée uniquement au tronçon de la partie commune franco-italienne situé sur le territoire français.

D'autres synthèses viendront compléter et enrichir celles déjà réalisées selon l'avancement des études et des procédures d'élaboration des autres sections de la liaison ferroviaire transalpine.

Pourquoi cette synthèse et dans quels objectifs ?

Le territoire et l'infrastructure

► Généralités

Les relations entre infrastructure de transport et territoire font l'objet de nombreux travaux d'études et de recherche. Depuis les années 70, le modèle déterministe des effets structurants des infrastructures a lentement évolué vers un modèle considérant les infrastructures comme des équipements nécessaires mais pas suffisants au développement local. Les interactions entre une infrastructure et un territoire font toujours débat dans leurs évaluations et appréciations.

De façon un peu globale, retenons que les mécanismes entre territoire et infrastructure sont complexes à analyser. Ils reposent sur une dynamique d'interactions à trois dimensions entre :

- **l'espace**, car les questions et problématiques se posent différemment selon l'aire et l'échelle considérées ;
- **le temps** qui influence la nature des liens entre le territoire et l'infrastructure. Ainsi par exemple, les entreprises sont en général dans une temporalité courte tournée vers l'action alors que les mutations territoriales s'inscrivent dans un temps bien plus long ;



Bassin Saint-Jeannais.



Vallée de la Maurienne en amont de Saint-Jean-de-Maurienne. Scan 100 © IGN-PARIS Reproduction interdite Licence n° 2002 CUEx 95.

- **les acteurs**, qu'ils soient publics, privés, usagers, citoyens, ont un comportement et une façon propre d'appréhender l'infrastructure selon leurs compétences et objectifs propres.

Ces quelques notions et perceptions s'appliquent pleinement à la partie commune franco-italienne de la liaison ferroviaire transalpine.

► Une géographie particulière

Étalée sur 120 kilomètres et répartie entre 300 et 3200 mètres d'altitude, la vallée de Maurienne est un territoire de montagne fortement déterminé par sa position géographique. Dans ce couloir encaissé et physiquement contraint se juxtaposent différentes infrastructures de transport qui font de la Maurienne l'un des grands passages stratégiques vers l'Italie.

La vallée est une entité complexe et diversifiée qui s'organise selon deux logiques complémentaires :

Une structuration horizontale qui décompose la vallée en trois principaux sous-bassins :

- la basse-Maurienne marque l'entrée de vallée et est en partie sous l'influence des bassins chambérien et albertvillois ;
- la moyenne-Maurienne, autour des pôles de Saint Jean de Maurienne, la Chambre, Saint Michel de Maurienne et Modane, représente le cœur de la vallée ;
- la haute-Maurienne, définie par le canton de Lanslebourg-Mont-Cenis, se compose de villages de montagne et d'alpages, situés dans l'aire du Parc Naturel de Vanoise.

Une structuration verticale, témoignage de l'organisation particulière des activités en fonction de l'altitude :

- le fond de vallée sur lequel s'est développée au siècle dernier une industrie lourde fondée sur l'énergie hydroélectrique et qui concentre l'essentiel des pôles urbains et des services ;
- des versants résidentiels situés en zone de moyenne montagne ;
- les zones d'altitude traditionnellement vouées à l'alpage, et de plus en plus tournées vers le développement touristique.



Le territoire et l'infrastructure

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Le territoire et l'infrastructure

► Le cas particulier d'un tunnel long

A l'inverse d'une infrastructure linéaire de surface telle une autoroute, un tunnel long – infrastructure enterrée – ne présente que quelques points physiques de connexions avec le territoire.

Pour la partie sur le territoire français, il s'agit de l'entrée ouest du tunnel à Saint Jean de Maurienne et des trois descenderies de Saint Martin la Porte, La Praz, Modane-Villarodin-Bourget.

Pendant la phase de chantier, d'autres espaces seront utilisés pour la réalisation de l'opération :

- Saint-Julien (commune de Saint-Julien-Montdenis) : création d'un stock tampon pour l'acheminement des matériaux ;
- L'Ilaz (commune de Saint-Julien-Montdenis) : usine de production de voussoirs et station de traitement des matériaux ;
- Saint-Félix (commune de Saint-Martin-la-Porte) : station de traitement des matériaux ;
- Puits de ventilation du tunnel à Avrieux.

Par ailleurs, six sites seront également utilisés pour des dépôts de matériaux d'extraction. Il s'agit en l'occurrence de lieux dont la topographie actuelle, qu'elle soit artificielle ou naturelle, sera notablement et durablement transformée :

- La Combe des Moulins (commune de Saint-Jean-de-Maurienne) ;
- Les Resses (commune de Villargondran) ;
- Plan-d'Arc (commune de Saint-Julien-Montdenis) ;
- La Porte (commune de Saint-Martin-la-Porte) ;
- Les Tierces (commune de Modane-Villarodin-Bourget) ;
- Le site du Paradis (commune de Lanslebourg).

L'aire géographique impactée par l'infrastructure tunnel est assez limitée. Elle est de plus à géométrie variable avec un maximum de sollicitations pendant la durée de la construction de l'infrastructure.

Les grands enjeux d'aménagement du territoire

► Le protocole transport de la Convention alpine

La Convention alpine est un traité de droit international conclu par l'ensemble des pays alpins et la Communauté Européenne pour assurer une politique globale de protection de l'écosystème alpin – particulièrement sensible et vulnérable – et un développement durable de l'espace alpin. Elle a été signée en novembre 1991 et ratifiée par toutes les parties entre 1994 et 1999.

Cette Convention encourage la coopération transfrontalière pour la recherche de réponses à des objectifs et problèmes communs et pour l'harmonisation des mesures de protection dans cet espace. Elle énonce douze domaines dans lesquels les parties sont invitées à prendre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs assignés. Huit ont donné lieu à l'élaboration d'un protocole d'application :

- l'aménagement du territoire et le développement durable ;
- la protection des sols ;
- la protection de la nature et l'entretien des paysages ;
- l'agriculture de montagne ;
- les forêts de montagne ;
- le tourisme ;
- l'énergie ;
- les transports.

Le périmètre d'application de la Convention en France est celui de la loi Montagne.

Hormis le domaine « Agriculture de montagne » ratifié par la France 2003, la loi n° 2005-492 du 19 mai 2005 a autorisé l'approbation des sept autres protocoles d'application. Le décret de publication, qui clôt le processus de ratification, devrait être signé prochainement.

Le protocole transport de la convention alpine formule ainsi le but à atteindre en ces termes :

« .../... réduire les nuisances et les risques dans le secteur du transport transalpin, de telle sorte qu'ils soient supportables pour les hommes, la faune et la flore ainsi que pour leur cadre de vie et leurs habitats, notamment par un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier de marchandises, notamment par la création d'infrastructures appropriées incitatives conformes au marché. »

Le protocole transport s'oppose en particulier à toute augmentation de capacité du transport routier à travers les Alpes (article 11).

La France a souhaité accompagner la ratification du protocole par une déclaration interprétative afin notamment de clarifier et de préciser les modalités d'application de ce principe.

► Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003

La confirmation du projet Lyon - Turin

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 18 novembre 2003 a marqué l'attachement de la France à une politique d'aménagement du territoire et son soutien à une cinquantaine de grands projets. Parmi ceux-ci, le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été de nouveau confirmé pour contribuer au développement des liaisons Est Ouest avec en particulier deux défis majeurs à relever :

- assurer le développement durable du fret ferroviaire ;
- permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du sillon alpin.

Ce projet répond aux trois objectifs de la politique d'équipement du territoire pour ce qui concerne l'aménagement et le développement des infrastructures ferroviaires :

- ancrer la France dans l'Europe en contribuant à la constitution d'un réseau européen ferroviaire de transport pour les voyageurs (TGV) et pour les marchandises (corridors européens de fret) ;
- poursuivre le développement du réseau à grande vitesse pour une meilleure desserte des métropoles régionales ;
- permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs.

Vu l'ampleur de cette infrastructure, le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé que la nouvelle liaison ferroviaire transalpine fera l'objet d'une **procédure grand chantier**.

La projection de la demande de transport à l'horizon 2025

La demande de transport évolue régulièrement en fonction de l'environnement économique, des changements de comportement des usagers et de celle des systèmes de production et de distribution. Il est donc nécessaire de procéder régulièrement à une mise à jour des scénarios de demande de transport en se fondant notamment sur des hypothèses actualisées de croissance économique et démographique, de niveau d'infrastructures, et prenant en compte les évolutions de trafic observées les années précédentes.

Ainsi, l'ordonnance n°2005-654 du 08 juin 2005 a supprimé les schémas multimodaux de services collectifs de transport qui constituaient auparavant le cadre de référence de la demande de transport.



Les grands enjeux d'aménagement du territoire

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Les grands enjeux d'aménagement du territoire

Les flux de transports ont connu dans le passé une croissance forte, tendanciellement supérieure à celle de l'activité économique, notamment avec l'ouverture des frontières et l'élargissement du marché européen. Cependant, les évolutions démographiques et l'arrivée à maturité de certains marchés, notamment celui de l'automobile devraient conduire, dans les vingt prochaines années à une réduction des rythmes annuels de croissance sur l'ensemble des secteurs du transport.

En ce qui concerne les transports intérieurs de marchandises, leur croissance, tous modes confondus, devrait être légèrement moins forte que par le passé (1,5% par an contre 1,8% sur la période 1998-2002). Notons que la dynamique des échanges internationaux est différente: ces échanges ont connu des taux de croissance très supérieurs aux échanges intérieurs.

Les transports interurbains de voyageurs, tous modes confondus, connaîtraient une croissance annuelle de 1,8% contre 3,1% sur la période 1980-2002. Ce ralentissement serait lié à l'arrivée à maturité des marchés automobile et aérien.

Pour ce qui concerne le mode de transport, le transport intérieur de voyageurs devrait se caractériser par une moindre croissance de la route et de l'aérien et une hausse pour le ferroviaire.

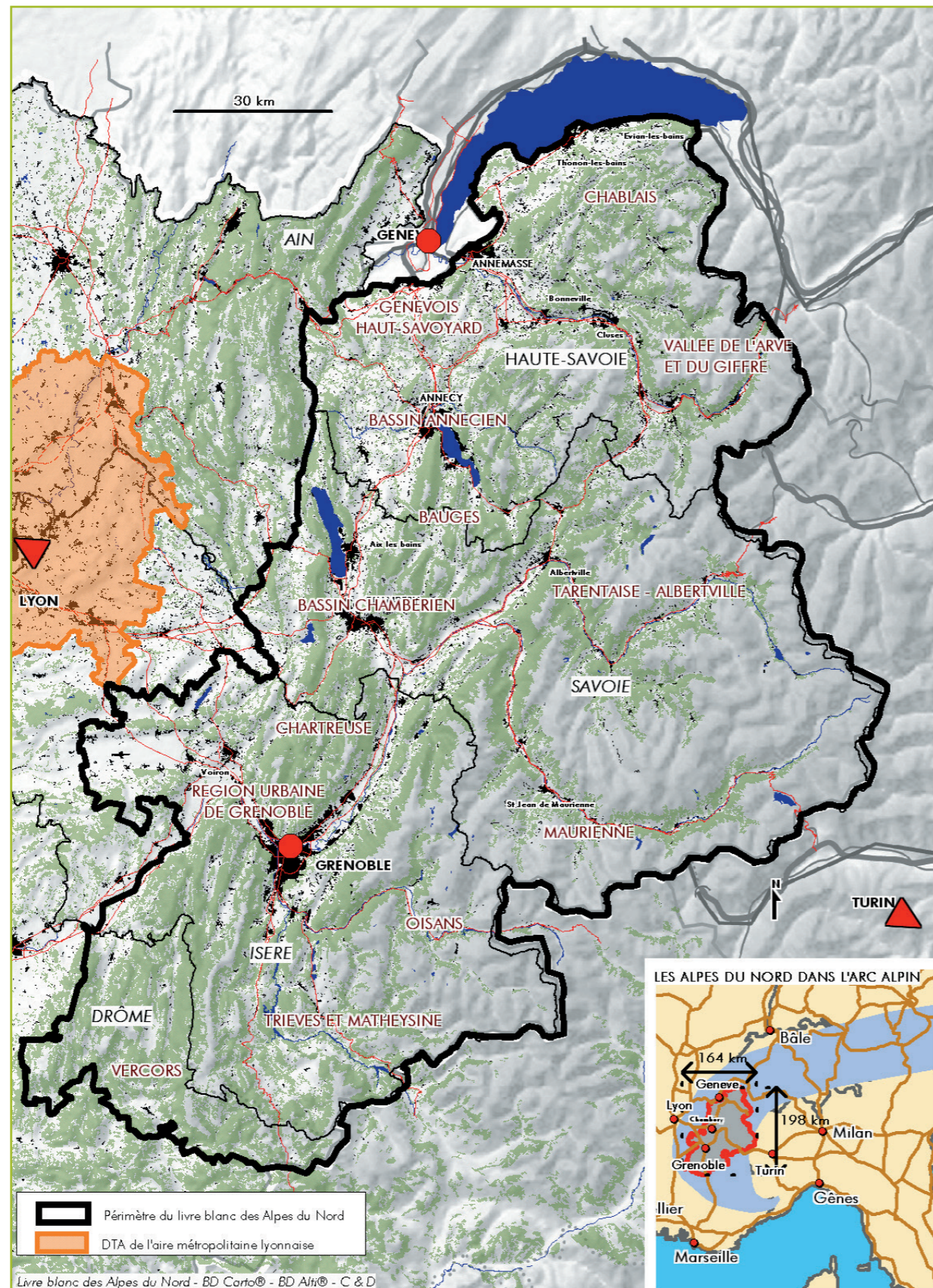
Le transport de marchandises s'est caractérisé entre 1980 et 2002 par une forte progression du mode routier (85% d'augmentation des tonnes-kilomètres) au détriment des modes ferroviaire et fluvial.

Le fret ferroviaire devrait cesser de régresser, à condition que puisse être assurée la qualité de service attendue par les chargeurs. Ce trafic devrait bénéficier de l'accroissement du transport à longue distance et des effets de concentration des flux sur des axes massifiés où sont prévus des aménagements importants des axes ferroviaires tels que la liaison Lyon – Turin.

Évolution de la demande de transport (croissance du PIB de 1,9% par an)

	TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN (%)		TONNES x KM	
	1980 – 2002	2002 – 2025	2002	2025
Transport routier	2,90 %	1,50 %	257	365
Transport ferroviaire	-1,20 %	1,20 %	50	66
Transport fluvial	-2,00 %	0,50 %	6,9	7,8
TOTAL	1,80 %	1,50 %	314	439

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Carte périmètre du Livre Blanc des Alpes du Nord.

► Le Livre blanc des Alpes du Nord

En concertation avec les collectivités locales, l'Etat avait engagé dès 1999 les travaux préparatoires à l'élaboration d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) sur les Alpes du Nord et différents documents d'étape et d'orientation ont été produits en ce sens.

Puis, le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé l'élaboration d'un livre blanc :

« L'Etat précisera dans un Livre blanc, sur la base des réflexions déjà rassemblées sur la base de la DTA des Alpes du Nord, ses objectifs stratégiques sur ce territoire et déterminera les domaines et secteurs géographiques pour lesquels des dispositions prescriptives seraient nécessaires dans le cadre de cette DTA. »

Un projet de Livre Blanc a donc été établi et soumis aux collectivités et autres acteurs associés en janvier 2005. Il se compose d'un diagnostic et d'orientations partagées entre l'Etat et les collectivités pour le développement durable des Alpes du Nord.

Les orientations proposées pour ce territoire sont les suivantes :

- Organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire ;
- Garantir le droit au logement par une offre diversifiée et accessible à tous ;
- Préserver un système d'espaces naturels et ruraux et les ressources naturelles et patrimoniales ;
- Organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité ;
- Pérenniser le potentiel touristique ;
- Garantir un système de transport durable pour les liaisons internes et internationales.

Ainsi, pour les Alpes du Nord, la liaison ferroviaire Lyon - Turin est à la fois :

- une donnée majeure du système de transport à l'échelle à la fois locale, nationale et internationale ;
- un moyen d'améliorer l'accessibilité du sillon alpin ;
- un outil de limitation de l'engorgement des vallées par la circulation routière.



Les grands enjeux d'aménagement du territoire

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Perspectives de
développement
socio-
économiques

Les perspectives de développement socio-économiques

► Le territoire de la Maurienne

Le territoire se structure autour de 6 zones d'activités principales, lieux d'implantation privilégiés des entreprises :

- le parc d'activités Arc Isère à Bourgneuf Aiton ;
- le parc François Horteur à Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- le parc du Pré de la Garde à Saint-Jean-de-Maurienne ;
- le parc du Pré de Pâques à Saint-Julien-Montdenis ;
- le parc des Céillettes à Saint-Michel-de-Maurienne ;
- le parc du Fréjus à Modane.

Un grand nombre d'entreprises du secteur est composé d'unités dites familiales et en bonne santé économique.

Une autre partie des entreprises composant le système économique maurienais dépendent, quant à elles, de logiques pour la plupart extérieures à la seule vallée. Les emplois industriels restent pour la plupart dépendants de donneurs d'ordres extérieurs, soit parce qu'il s'agit de sous-traitants, soit parce que, par cession acquisition, leur centre de décision s'est éloigné.

La dépendance de l'activité locale vis-à-vis des grands groupes est un facteur de vulnérabilité. Cette logique de dépendance à l'endroit des grands groupes sur la vallée, eux-mêmes de plus en plus dépendants de capitaux étrangers, laisse planer de fortes menaces sur le tissu de sous-traitants en cas de disparition brutale.

Un des facteurs d'implantation des grands groupes sur ce secteur, outre l'acceptabilité des populations locales, a été le coût relativement bas de l'énergie. Il faut noter qu'avec l'ouverture à la concurrence du secteur, les contrats énergétiques entreront dans une phase de renégociation. Le territoire pourrait connaître, dès lors, une perte de son avantage concurrentiel.

La tertiarisation de l'économie est un fait marquant du territoire. Elle a accompagné, en fond de vallée, l'augmentation du nombre de lits touristiques en stations de sport d'hiver. Le tourisme tire l'économie du fond de vallée. A ce titre la création d'entreprises est tournée en grande partie vers les services et les loisirs.

Ce sont autant d'enjeux du territoire auxquels doivent être ajoutés la maîtrise du foncier économique, fortement contrainte par des périmètres de protection (SEVESO, PPRN, pollution des sols) et par l'emprise du Lyon Turin.

A ce sujet, le tracé va induire la délocalisation d'un certain nombre d'entreprises sur Villargondran, mais il obéira aussi une partie de l'extension du Pré de la Garde. Une enquête en cours devrait déterminer avec précision les projets des entreprises situées sur le tracé.

L'agence de développement Économique de la Savoie souhaite ainsi que soit étudiée la possibilité d'anticiper la procédure DUP afin d'éviter un goulot d'étranglement foncier trop important lors des phases expropriations.

A ce titre, l'agence considère intéressant de confier une mission d'observation du foncier à une structure locale de type Maurienne Expansion, dans le double objectif de connaissance des besoins et des disponibilités et de sensibilisation des entreprises et des élus.

► Le Pays de Maurienne

En 1997, un contrat global de développement (CGD) a été signé avec la région Rhône Alpes orienté autour de trois axes :

- l'aménagement du territoire et la gestion de l'espace ;
- le développement économique dans une logique de complémentarité (confortement des filières et des emplois) ;
- l'amélioration du cadre de vie et de l'image de la Maurienne.

Le CGD a permis de mettre en cohérence les réflexions et les orientations des collectivités locales qui s'inscrivaient auparavant dans un plan stratégique Maurienne visant le maintien et le développement d'une économie diversifiée de qualité afin d'atteindre l'objectif quantitatif de 50 000 habitants dans 20 ans.



Secteur de Modane – vue aérienne.



Perspectives de
développement
socio-
économiques

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Au-delà des objectifs affichés, le CGD a favorisé l'émergence d'un projet de territoire porté par l'association des Maires de Maurienne, devenue depuis syndicat du Pays de Maurienne en 2001.

Aujourd'hui, le Pays de Maurienne regroupe les 62 communes de la vallée.

La charte du pays propose de relever trois grands défis qui donneront le sens des démarches communes sur la vallée :

1^{er} défi :

Affirmer une communauté d'intérêts économique, social et environnemental à l'échelle de la vallée, intégrant la dynamique des grands projets

2^e défi :

Communiquer sur une nouvelle image de la Maurienne et agir pour prendre sa place en Savoie, dans le sillon alpin, et en Rhône Alpes

3^e défi :

Intégrer les mutations du 21^e siècle pour un territoire moderne et solidaire

Sur cette base, un travail partenarial entre la Région Rhône Alpes, le Département de la Savoie, l'Etat et le Pays de Maurienne a abouti à l'élaboration d'un **Contrat de Développement de Pays de Rhône Alpes (CDPRA) et d'un contrat territorial de Savoie (CTS)**. Ces contrats détaillent un programme de 60 actions pour la période 2005 – 2010 qui traduisent les axes stratégiques de développement du territoire :

Axe 1 :

promouvoir, dans un territoire de montagne, une culture de services et de relations de niveau urbain

- Améliorer l'offre de service dans la vallée ;
- Améliorer l'offre culturelle et sportive à destination de la population locale ;
- Répondre aux besoins de logement de la population locale ;
- Favoriser les usages des TIC par les habitants.

Axe 2 :

densifier et diversifier le tissu économique

- Favoriser et consolider le développement des Très Petites Entreprises (TPE) ;
- Être acteur des grands investissements ;
- Organiser l'activité économique sur le territoire ;
- Consolider une activité agricole diversifiée.

Axe 3 :

poursuivre et accélérer un développement touristique diversifié

- Pérenniser l'activité touristique en corrigeant les faiblesses structurelles ;
- Mieux répondre aux attentes de la clientèle en diversifiant l'offre ;
- Insérer les principes de durabilité dans le développement touristique ;
- Communiquer sur le potentiel touristique de la Maurienne ;
- Favoriser et accompagner le développement touristique de la Maurienne.

Axe 4 :

gérer son cadre de vie avec exigence

- Mener une gestion volontaire de l'espace et de requalification paysagère.

Le montant des subventions de la Région, du Département et de l'Etat est de 9,3 M€ pour un budget total de l'ordre de 18 M€. En parallèle à ces contrats, d'autres programmes partenariaux sont en cours notamment avec l'Europe (programme Leader +, Interreg...)

Il existe également en Maurienne sept communautés de communes qui, à leur échelle, cherchent à élaborer des politiques globales d'aménagement sur leur territoire, bases de projets opérationnels, notamment la communauté de communes Cœur de Maurienne.

De façon directe ou indirecte, le projet de liaison ferroviaire transalpine est pris en compte dans les orientations et schémas de développement de la vallée. Dernier chantier d'infrastructure majeure après les activités hydroélectriques et l'autoroute A43, l'ampleur de l'ouvrage et les incertitudes de réalisation et de calendrier peuvent toutefois générer des difficultés à anticiper et à cerner les effets et les interactions avec le territoire.

Perspectives de développement socio-économiques

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

Risques et opportunités: les projets et éléments connus

La Maurienne souffre d'un déficit d'attractivité et de difficulté d'affirmation d'une identité propre. Un projet tel que la liaison ferroviaire Lyon – Turin, et la réalisation du tunnel de base en l'occurrence, doit constituer une opportunité pour véritablement qualifier le cadre de vie et l'image de la Maurienne et accompagner la dimension touristique de la vallée. Un certain nombre de projet et de démarches contribuent à ces dynamiques.

► Les nouvelles gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Villargondran

Les contraintes physiques et d'insertion du projet dans le site conduisent à procéder au déplacement vers l'ouest de la gare voyageurs de Saint-Jean-de-Maurienne et au déplacement vers l'Est de la gare fret de Villargondran.

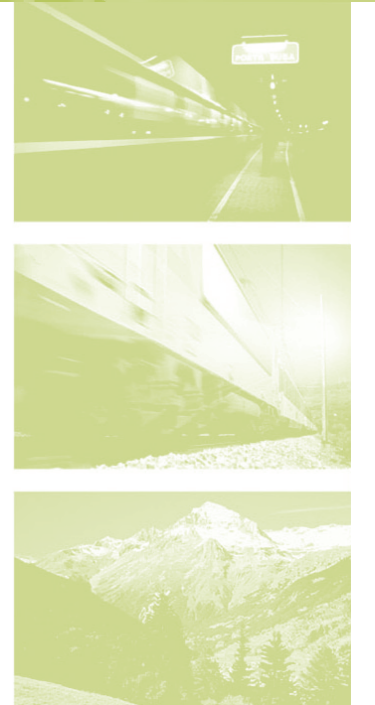
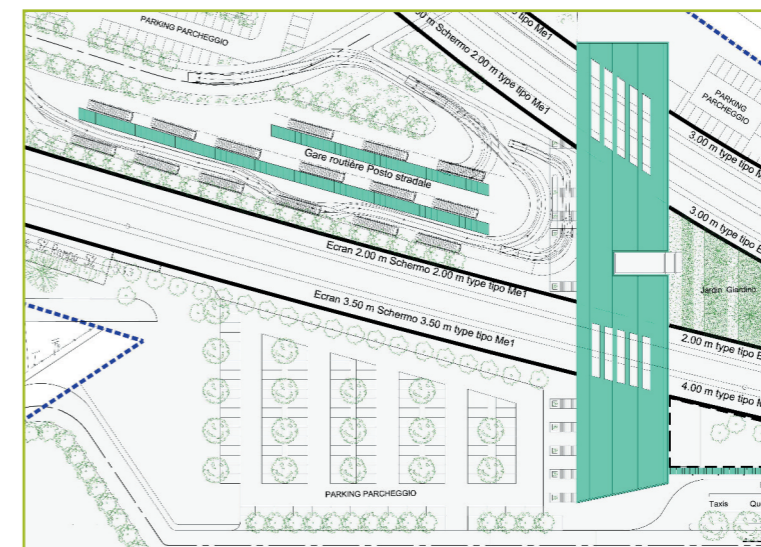
Des propositions d'aménagement ont été faites pour chacune des deux gares par des équipes interdisciplinaires en urbanisme, architecture et paysage. Les projets de nouvelles gares ont été soumis à concertation publique à l'Automne 2004. Ils ont été intégrés dans des schémas directeurs d'aménagement qui doivent être affinés.

Les déplacements imposés de ces bâtiments permettent une reconfiguration en conservant ou en adaptant leurs fonctionnalités.

Pour la nouvelle gare voyageurs, les principales fonctions assurées seront :

- la desserte de Saint-Jean-de-Maurienne par les Trains Express Régionaux (TER) et les Trains à Grande Vitesse (TGV) nationaux ;
- la desserte de Saint-Jean-de-Maurienne par des Trains à Grande Vitesse internationaux ;
- les correspondances entre les TGV et les TER desservant la Haute-Maurienne ;
- les correspondances entre les TGV ou les TER et les cars assurant la desserte des stations.

L'accessibilité pour les véhicules et les cars sera renforcée avec la gare routière et une liaison piétonne entre le centre-ville et le quartier « Sous-le-Bourg » sera mise en œuvre.



Risques et opportunités : les projets et éléments connus



Nouvelle gare voyageurs – coupe de principe et vue en plan (Arthème).

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Risques et opportunités : les projets et éléments connus



Nouvelle gare fret – vue en plan (Arthème).

Pour la nouvelle gare fret, les fonctionnalités assurées seront identiques à celles qui existent actuellement :

- transport des ordures ménagères ;
- transport de gypse ;
- livraisons de produits nécessaires à l'activité industrielle locale ;
- maintien de l'embranchement ferré de l'usine Péchiney.

La gare sera constituée de 6 voies ferroviaires et des plateformes revêtues permettant le transfert des marchandises du mode ferré au mode routier.

En outre, le positionnement de la gare fret au centre du faisceau ferroviaire entre les lignes historiques et les lignes nouvelles devrait permettre une meilleure insertion dans le tissu urbain.

Plus globalement, la réalisation du tunnel de base est le fait générateur de la mise en œuvre de ces réflexions et propositions qui restent cependant à poursuivre. La création ou le remodelage de nouvelles zones de vie et d'activité doit s'accompagner d'une analyse de l'existant afin de tirer parti des dysfonctionnements constatés et de proposer des formes urbaines adaptées.

Les véritables enjeux résident ainsi dans le contenu des schémas directeurs d'aménagement et dans la capacité des acteurs à proposer des solutions pérennes et durables.

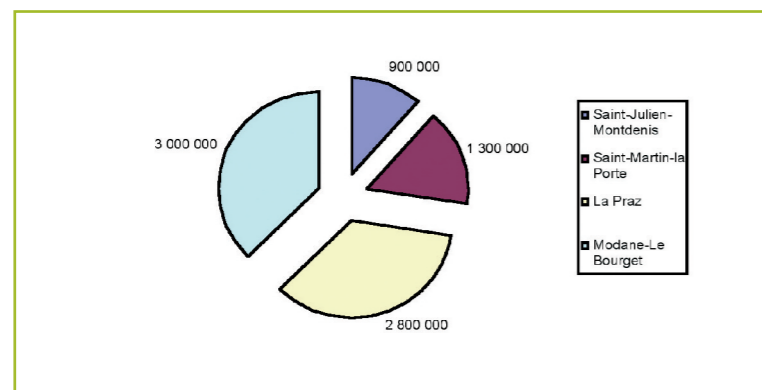
Enfin, la mise en œuvre progressive de ces investissements, qui vont solliciter successivement de nombreuses entités différentes, requiert que soit pleinement pensé et intégré l'ensemble des phases provisoires de transition dans le temps et l'espace.

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

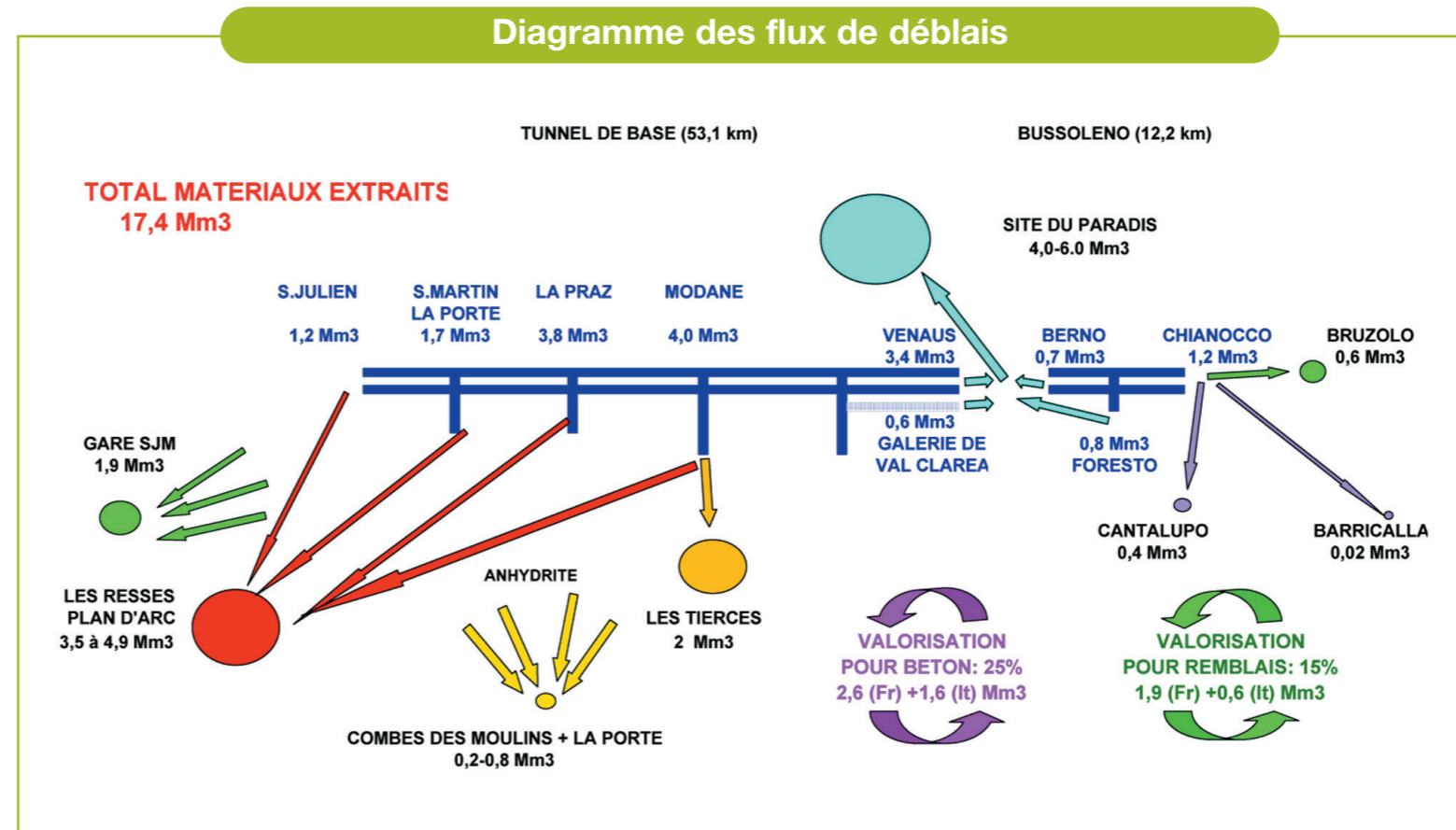
Les zones travaux et de dépôts des matériaux

Dans un territoire aussi contraint qu'une vallée de montagne où la disponibilité du foncier est limitée, la gestion des déblais excavés revêt une importance toute particulière de part les surfaces occupées et la logistique de transport mise en œuvre.

Plus de 10,7 millions de m³ de matériaux devraient être extraits des quatre sites d'attaques de la partie française.



Répartition des matériaux à mettre en dépôt ou en remblai par site d'attaque français (en m³).



Nota:

- Pour les sites de dépôt du Paradis et des Resses, la fourchette de volume affichée tient compte des variations de volumes liées aux vitesses d'avancement des différentes attaques et des modifications de planning des travaux d'excavation.
- Foresto: LTF a proposé l'excavation d'une galerie intermédiaire à Foresto, liée aux travaux du tunnel de Bussoleno. Ce projet est en cours d'étude. En cas de réalisation, les déblais de Foresto pourraient être évacués par bande transporteuse vers le site de traitement d'Esclosa.

Le diagramme ci-dessus présente la gestion des flux de déblais du projet retenu. Il permet de visualiser les mouvements et transports des matériaux entre les zones de production et les six zones de dépôt.

Les matériaux non valorisables doivent être mis en dépôt sur des sites d'accueils. Le volume total de déblais foisonnés à mettre en dépôt en France est d'environ 6,2 Mm³.

Ces sites de dépôts entraînent des impacts qui génèrent des mesures de réduction des nuisances à mettre en œuvre en phase travaux. Le dossier d'étude d'impact énumère ces points.

Les réaménagements paysagers prévus en fin de chantier seront les dernières interventions d'insertion de ces sites dans l'environnement local. Ils doivent permettre une reconquête du patrimoine faunistique et floristique des lieux.

Une attention particulière devra être portée aux circulations hydrauliques souterraines qui pourraient être modifiées par des tassements différentiels des matériaux.

Pour ce qui concerne la valorisation interne des matériaux excavés, elle a été évaluée à 4,5 millions de m³ avec essentiellement une réutilisation en granulats à béton et en remblais. D'autres pistes de réemploi demeurent possibles pour la constitution de pistes de chantier, de confortement de sites de dépôt, de mise en remblais et de cordons paysagers.

La valorisation des matériaux pour des usages externes au chantier reste à étudier. Outre les questions de qualité, de volume et de stockage, l'impact économique sur les producteurs et gisements locaux pourrait être important.

Risques et opportunités : les projets et éléments connus

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Risques et opportunités : les projets et éléments connus

Si ces pistes de réemploi devaient être confirmées, elles nécessiteraient des validations techniques et juridiques pour les inscrire dans les réglementations en vigueur. Les transports mis en œuvre pour assurer toutes les mises en dépôt s'effectueront par camions ou bandes transporteuses (un transport par télécabine est prévu pour l'acheminement des déblais depuis l'Italie vers le site du Paradis sur la commune de Lanslebourg). L'impact de ces circulations sur les réseaux routiers existants nécessitera une surveillance et une régulation constantes afin de conserver de bons niveaux de services pour les usagers (sécurité, viabilité, accessibilité...).

Outre les sites de dépôts, neuf zones de chantier vont être réalisées pour la construction de l'ouvrage dont trois seront toutes ou en partie conservées pour la phase d'exploitation ultérieure de l'ouvrage (Plan des Saussaz, Les Sarrazins, Modane-Villarodin-Bourget). Destinées à la fois pour les fronts d'attaques du tunnel et les installations de traitement des matériaux, toutes ces zones vont entraîner des travaux d'aménagement et de viabilisation (accès, desserte réseaux, ouvrages de protection contre les crues, chutes de pierres...) pour permettre leur usage en phase chantier d'une part, et en phase exploitation pour quatre d'entre elles d'autre part.

La remise en état des emplacements temporaires avec le démantèlement des aménagements réalisés devra être réalisée à l'issue du chantier. Il sera important d'y veiller s'agissant d'emplacements implantés à proximité de l'Arc et interférant avec le régime hydraulique de ce cours d'eau.

Enfin, l'ensemble des sites de chantier et de dépôts devra être compatible avec les réglementations en vigueur notamment du point de vue de l'application du droit des sols et des servitudes afférentes (plans de prévention des risques par exemple).

► Les lignes ferroviaires existantes

La ligne ferroviaire historique voit aujourd'hui passer la totalité des trafics fret, voyageurs nationaux, internationaux et régionaux.

A l'avenir, avec la réalisation du tunnel de base, dans la période précédant la construction de la ligne nouvelle entre le sillon alpin et Saint-Jean-de-Maurienne via le massif de Belledonne, les trafics ferroviaires devraient progressivement croître en empruntant la ligne existante de l'entrée de la vallée jusqu'à l'entrée du tunnel.

De Saint-Jean-de-Maurienne jusqu'à la frontière italienne (tunnel ferroviaire du Mont Cenis) le trafic devrait baisser sensiblement. Cette diminution des trafics peut ouvrir le champ d'une réflexion sur l'utilisation et le devenir de cette section de ligne.

Dans le secteur du bassin Saint Jeannais, l'état projeté des contributions sonores du projet conduit à mettre en œuvre des solutions de protections à la source par écran/merlons à la fois sur des parties aériennes de lignes nouvelles mais également sur des parties de la ligne historique situées dans le tissu urbanisé du secteur.

Sur la partie aval, la croissance des trafics devrait s'accompagner de mesures de protection des nuisances du trafic ferroviaire, notamment en matière acoustique. En effet, la vallée de la Maurienne a été retenue dans son ensemble comme site prioritaire de résorption des points noirs bruits ferroviaires. 8 communes ont déjà ainsi fait l'objet d'un recensement des points noirs dont 7 (Aiguebelle, Randens, Epierre, Pontamafay, Saint Michel de Maurienne, Le Freney, Modane) bénéficieront de mesures de protection à la source (écrans anti-bruit) et/ou de protections de façades. Les niveaux de bruit pris en compte intègrent les évolutions prévisibles du trafic ferroviaire.

D'autres investigations sont prévues sur les sites non encore étudiés.

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

► La procédure grand chantier

La réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin se traduira par l'exécution de nombreux chantiers de durées importantes. Leur ampleur dans des territoires bien marqués justifie la décision du CIADT du 18 décembre 2003 d'appliquer la procédure grand chantier à l'ensemble du projet et en premier lieu à la réalisation du tunnel de base.

Appelée à tort « procédure », il s'agit plutôt d'une démarche qui vise à réussir l'inscription et l'accompagnement d'un chantier de caractère exceptionnel dans son environnement économique, social et physique.

A ce titre, la démarche repose sur une anticipation des besoins et effets du chantier pendant toute sa phase d'exécution mais également une fois celui-ci terminé. Elle implique un partenariat de multiples acteurs avec un constant souci de recherche de cohérence des actions à conduire.

Une cellule provisoire de coordination reposant sur un partenariat entre l'Etat et le Conseil Général de la Savoie et associant la Région Rhône Alpes, LTF, RFF et la profession du BTP s'est attelé à un premier travail d'animation et de définition des thématiques à prendre en compte :

- la gestion foncière, essentielle dans des territoires très contraints ;
- l'accueil et le fonctionnement social du chantier: logement, services aux populations, transports, équipements publics, restauration ;
- l'emploi et la formation ;
- le développement économique pour associer au mieux le tissu économique local à la réalisation du projet ;
- la communication vers les populations et leurs représentants élus ;
- l'accompagnement des élus locaux pour l'établissement de projets de territoires.

Les premières études thématiques sur les questions du logement, du foncier, de l'emploi et de la formation ont été initiées en 2005 et doivent se poursuivre avec des propositions d'actions et l'ouverture à d'autres champs d'investigation.

Dans le contexte de la vallée de la Maurienne, les questions de **l'hébergement** et du **foncier** revêtent une importance toute particulière.

Capacité, constructions neuves ou temporaires, réhabilitation, réemploi après chantier sont autant d'exemples de sujets à aborder en matière de logement. Dans le même temps, quelle politique foncière mener et par qui ? Quelles offres foncières proposer aux activités économiques impactées par les travaux du tunnel et qui souhaitent se délocaliser tout en restant dans la vallée ?

Le traitement de ces questions encore ouvertes peut s'effectuer au travers de la démarche grand chantier.

Toutefois celle-ci ne constitue pas le cadre exclusif des réponses à apporter et chaque acteur du territoire doit prendre la mesure des actions et réflexions à initier et à conduire dans son champ de compétence ou de responsabilité et dans un souci de cohérence et de mutualisation.

La cellule provisoire de coordination doit proposer une doctrine en ce sens pour analyser ce qui relève de ce qui ne relève pas de la démarche et permettre de mettre ainsi en œuvre des mesures d'accompagnement en cohérence avec le territoire.

Enfin, malgré une certaine euphorie due à la préparation et au déroulement de travaux de cette importance et sur une durée de plusieurs années, l'idée que les chantiers s'achèveront un jour ne doit jamais disparaître de l'esprit de chacun. S'il était mal anticipé, ce retour à une situation « normale » pourrait avoir des effets particulièrement importants et ruiner rapidement les efforts consacrés auparavant.



Risques et opportunités : les projets et éléments connus

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement



Annexe

9 – Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

Annexe

Organismes contactés

- Conseil Général de la Savoie
- Syndicat du Pays de Maurienne
- Agence de développement économique de la Savoie
- Maurienne Expansion
- Lyon Turin Ferroviaire
- Réseau Ferré de France
- Préfecture de la Savoie
- Direction Départementale de l'Équipement de Savoie



Annexe

