

**DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL**

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES  
ITINERAIRES D'ACCES FRANÇAIS A LA LIAISON FERROVIAIRE  
TRANSALPINE LYON-TURIN  
CONTRIBUTION DE LA REGION RHONE – ALPES**

Le Conseil régional en sa réunion des 9 et 10 février 2012,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le budget de l'exercice 2012,

VU le rapport n°12.06.105 de Monsieur le Président du Conseil régional,

VU l'avis de la commission Transports, déplacements et infrastructures,

VU les amendements présentés,

APRES avoir délibéré,

**DECIDE**

- I-1) d'approuver l'avis de la Région Rhône-Alpes ci-annexé à ce rapport et qui s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique sur les itinéraires d'accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon – Turin,
- I-2) d'autoriser le Président à signer cette contribution pour la remettre ensuite à la Commission d'enquête.

Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

**ITINERAIRES D'ACCES FRANÇAIS**  
**A LA LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE LYON – TURIN**

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE  
ET A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME  
16 janvier – 5 mars 2012**

**AVIS DU CONSEIL REGIONAL RHONE-ALPES**

Le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des accès français à la liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin est favorablement accueilli par le Conseil régional Rhône-Alpes. L'enquête publique, qui se déroule du 19 janvier au 5 mars 2012, constitue en effet une occasion pour la Région Rhône-Alpes de réaffirmer le soutien qu'elle apporte avec force et détermination au projet soumis par l'Etat et Réseau Ferré de France (RFF), en tant que composante essentielle du projet d'ensemble Lyon – Turin, maillon stratégique du « corridor méditerranéen » du nouveau réseau central européen.

Par le présent avis, le Conseil régional Rhône-Alpes souhaite contribuer à l'enquête publique, en rappelant avec insistance les bénéfices attendus et les opportunités offertes par le programme d'opérations Lyon - Turin sur le territoire régional et au-delà, ainsi que ses attentes et ses engagements.

## I. UN SOUTIEN FRANC DE LA REGION A LA LIAISON FERROVIAIRE TRANSALPINE LYON – TURIN...

### 1. La Région Rhône-Alpes se réjouit des éléments du dossier d'enquête qui confirment l'intérêt stratégique du projet Lyon – Turin et de ses accès français pour la réalisation des objectifs de mobilité des biens et des personnes :

Le besoin d'un report modal massif des marchandises de la route vers le fer répond à des impératifs climatiques et de santé publique. Ce report modal nécessite des mesures efficaces, de niveau national ou européen.

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin ne remplacera pas ces mesures nécessaires. En revanche, il répondra aux besoins futurs de report modal dès lors que ces mesures seront engagées.

- Le projet apporte un saut de performance significatif : mise au grand gabarit sur l'ensemble de l'itinéraire fret qui autoriserait l'accueil de tous types de camions, temps de parcours plus attractifs, fiabilité renforcée, système répondant aux normes d'interopérabilité les plus récentes. Ces caractéristiques, ainsi que la diversification des services offerts aux transporteurs et chargeurs (autoroute ferroviaire, fret conventionnel par lotissement et trains entiers, transport combiné), doivent aboutir au transfert sur le rail de 700 000 à un million de poids lourds par an.
- Les étapes 1 et 2 du programme d'accès français (objet de l'enquête publique en cours) constituent déjà, à cet effet, une alternative indispensable aux itinéraires existants, lignes historiques dont les contraintes de capacité et d'exploitation ne permettent pas d'absorber l'évolution attendue des trafics. En proposant un itinéraire intégralement à grand gabarit, ces nouvelles infrastructures doivent ainsi permettre de parvenir graduellement à l'objectif de 20 millions de tonnes (Mt) par an à la mise en service du tunnel de base entre St Jean-de-Maurienne, en Savoie, et Suse, dans le Piémont, et 40 Mt lorsque l'intégralité du projet aura été réalisée. Elles permettront en outre de dégager des capacités sur les lignes historiques, pour une desserte fine du territoire, complémentaire de la desserte massifiée.

En contribuant à l'amélioration des dessertes voyageurs internes entre les principales agglomérations rhônalpines et de leurs relations avec les métropoles européennes, le projet Lyon - Turin constitue également un élément indispensable de la politique de mobilité durable défendue par la Région Rhône-Alpes.

- Le projet dans son ensemble représente une avancée significative pour le développement de l'Europe de la grande vitesse, avec le développement de connexions rapides et performantes entre les principales métropoles européennes et notamment entre les métropoles rhônalpines et piémontaises (trajet Lyon - Turin en 1h40 à terme contre 4h actuellement, trajet Paris - Milan en 4h au lieu de huit à ce jour).
- Les étapes 1 et 2 du programme d'accès français participent directement de cet objectif, puisqu'elles permettront une meilleure liaison avec l'aéroport de Lyon St Exupéry et l'agglomération lyonnaise, ainsi que le raccordement des Alpes du nord à la ligne TGV Paris - Lyon, pour des gains de temps de parcours pouvant atteindre jusqu'à 30 minutes selon les destinations. Au travers de raccordements directs aux lignes Lyon – Grenoble, Aix – Chambéry et Grenoble – Montmélian, le projet contribuera en outre à améliorer les relations entre le Sillon Alpin et l'Italie.
- Cette opération est aussi une opportunité majeure pour l'amélioration et l'accélération des relations entre Lyon et les principales agglomérations du Sillon alpin (Annecy, Chambéry, Aix-les-Bains et Grenoble). La fiabilité, l'efficacité et la performance de services à grande vitesse susceptibles d'être développés (gains de temps de l'ordre de 20 min. sur Lyon - Chambéry et de 30 min. sur Lyon - Annecy), ainsi que la possibilité de fréquences accrues des circulations, devraient ainsi faciliter l'accès aux deux Savoie et plus globalement les relations internes au territoire régional.

En sa qualité d'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs et en tant que principal cofinanceur local de l'opération, la Région Rhône-Alpes se montrera particulièrement attentive aux garanties apportées par le gestionnaire de l'infrastructure et les exploitants ferroviaires en matière de qualité et de niveau de service offert.

## **2. La Région Rhône-Alpes souhaite rappeler l'enjeu déterminant que représentent aussi le projet Lyon – Turin et ses accès français pour la réalisation des objectifs de préservation environnementale et de développement équilibré des territoires :**

Par le rééquilibrage modal en faveur du rail qu'il permet d'opérer, le projet Lyon - Turin est un élément clé de préservation de la qualité de l'air et de la santé des populations alpines, ainsi que de lutte contre le changement climatique.

- En endiguant la croissance des trafics routiers et en transférant une partie des trafics actuels de marchandises et de voyageurs sur le rail, le projet Lyon - Turin contribue à réduire les émissions de polluants atmosphériques liés au transport – dont les effets sont démultipliés dans les territoires de montagne – et participe ainsi pleinement d'une qualité de l'air améliorée pour les habitants des vallées et des stations alpines, avec des impacts sanitaires positifs.
- Les effets du changement climatique sont également particulièrement visibles dans les Alpes, avec des conséquences critiques pour les milieux naturels et les économies locales. En participant à la « décarbonation » du transport (selon la terminologie de la Commission européenne) sur le long terme, et en réduisant très sensiblement la consommation énergétique liée à la traction ferroviaire, le projet Lyon - Turin dans son ensemble est pleinement cohérent avec les orientations et les objectifs de la Région Rhône-Alpes aux horizons 2020 et 2050 en matière d'économie d'énergie, de réduction des gaz à effet de serre, et donc de lutte contre le changement climatique.
- Ces objectifs sanitaires et climatiques s'accompagnent par ailleurs d'un accroissement de la sécurité des transports dans les Alpes. Suite aux accidents aux tunnels routiers du Mont Blanc, en 1999, puis du Fréjus, en 2005, il devient en effet urgent de trouver des solutions alternatives au mode routier, garantissant un niveau de sécurité élevé pour les populations alpines et les territoires traversés.
- Le projet Lyon - Turin rejoint ainsi les préoccupations des Etats signataires de la Convention alpine, ratifiée par la France en 1995, en matière de réduction des nuisances et des risques générés par le transport interalpin et transalpin. Avec le Gothard à la frontière italo-suisse et le Brenner à la frontière italo-autrichienne, le Lyon - Turin constitue la troisième grande traversée transalpine préconisée dans le cadre de la Convention alpine, tout en étant la seule connexion sur un axe ouest - est.

Ces bénéfices – qui ne seront pleinement effectifs qu'à l'horizon de réalisation de l'ensemble du programme d'opérations Lyon - Turin – ne seront toutefois possibles qu'avec la mise en place, en parallèle du projet d'infrastructures, d'une politique de report modal fortement volontariste, prévoyant les mesures accompagnatrices nécessaires à la régulation des trafics routiers et à la montée en puissance des trafics ferroviaires. Ce constat est unanimement partagé par les régions de l'arc alpin réunies dans le cadre du projet de coopération européenne iMONITRAF!, au sein duquel la Région Rhône-Alpes tient un rôle de premier plan pour la mobilisation des instances régionales, nationales et européennes.

La Région Rhône-Alpes appelle ainsi, une nouvelle fois, les Etats français et italien, ainsi que l'Union européenne, à se mobiliser pour la mise en œuvre de dispositifs fiscaux, tarifaires et réglementaires ambitieux, seuls à même de donner leur pleine mesure aux avancées permises par le Lyon - Turin. Elle se prononce ainsi en faveur d'une internalisation complète des coûts externes, avec l'application et l'approfondissement de la Directive Eurovignette actuelle, dans un objectif de rétablissement de conditions de concurrence justes entre les modes, par la vérité des coûts du transport. Elle se déclare également favorable à la mise en place d'un outil de régulation des trafics de type Bourse de Transit Alpin ou Bourse aux émissions de CO<sub>2</sub>, afin d'enrayer la croissance des trafics routiers et d'inciter au transfert vers des modes plus respectueux de l'environnement.

Un projet structurant de cet ordre constitue en outre une opportunité majeure pour le développement de Rhône-Alpes, aux différentes échelles territoriales.

- Le projet Lyon - Turin contribuera en effet à améliorer le positionnement de la région Rhône-Alpes – et plus largement du grand quart sud-est français – à l'échelle européenne, à la fois par un rééquilibrage des activités entre le nord (nord de la France et Benelux avec les grands ports maritimes) et le sud de l'Europe (arc méditerranéen), et par une capacité accrue du territoire à capter les flux de marchandises à cette échelle et à apporter de la valeur ajoutée renforçant sa position économique au niveau international.
- Ses accès français, au-delà de la section internationale, contribueront plus localement au développement économique des territoires rhônalpins, dont l'attractivité sera renforcée du fait de leur proximité avec les infrastructures et les nœuds de transport du projet (par exemple autour du site retenu pour l'accueil du terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit en région lyonnaise, mais aussi en lien avec les plateformes d'autoroute ferroviaire potentielles, le long du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), du Sillon Alpin Sud ou de la Vallée du Rhône, ou encore autour des gares de Lyon Part-Dieu, Chambéry et St Jean-de-Maurienne).

A cet égard, la Région Rhône-Alpes veillera à ce que les implantations nouvelles s'effectuent en cohérence avec les Orientations d'Aménagement et de Développement Durables des Territoires validées par l'assemblée régionale en décembre 2010, c'est-à-dire prioritairement par intégration dans le tissu urbain mixte existant et par densification, requalification ou renouvellement urbain de zones d'activités, industrielles, logistiques ou commerciales existantes (exceptionnellement par extension).

- Par un désenclavement et une meilleure irrigation des Alpes du nord, les accès français au Lyon - Turin induiront en outre des effets considérables sur l'aménagement du territoire régional, avec notamment la contribution au développement d'un pôle métropolitain d'un million d'habitants à l'échelle du Sillon Alpin, dont les liens seront renforcés avec la métropole lyonnaise et le reste du territoire français.
- Ils constituent enfin une opportunité de développement urbain significatif, qu'il s'agira de bien articuler avec les réseaux de transports collectifs structurants, et qui pourrait se traduire par l'émergence de projets d'envergure dans les pôles urbains du territoire irrigué (Bourgoin-Jallieu, Chambéry, St Jean-de-Maurienne...), notamment autour des gares.

**3. C'est au titre de l'ensemble des opportunités offertes par le projet Lyon-Turin et ses accès français – opportunités dont il conviendra de se saisir et qu'il s'agira d'accompagner – que le projet a déjà reçu le soutien réitéré de l'Union européenne, des Etats français et italien, ainsi que des collectivités territoriales concernées, en particulier de la Région Rhône-Alpes :**

Un projet d'envergure européenne...

La liaison Lyon - Turin, dans ses composantes transfrontalière et nationales, est en effet reconnue par l'Union européenne, depuis longtemps, comme un maillon essentiel du réseau trans-européen de transport (RTE-T). Déjà identifiée en 1994 comme l'un des quatorze projets prioritaires du RTE-T, elle a été confirmée en 2004 dans la liste des trente projets prioritaires au sein de l'Europe élargie, et valorisée une nouvelle fois par la Commission européenne dans sa communication du 19 octobre 2011. Le Lyon - Turin est ainsi l'un des tronçons majeurs du « corridor méditerranéen », l'un des dix axes – et le principal en ouest-est – du nouveau « réseau central de transport européen ».

...capital pour les économies française et italienne...

Partenaires commerciaux privilégiés, en plus d'être unis par une proximité sociale et culturelle forte, la France et l'Italie ont affirmé leur soutien au projet de liaison Lyon – Turin à plusieurs reprises. En janvier 2001, les deux Etats se prononçaient ainsi, dans le cadre du Traité de Turin, en faveur de la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon – Turin. Par la signature, en mai 2004, d'un mémorandum d'entente fixant les principes de financement de la section internationale entre St Jean-de-Maurienne et Bussoleno, ils réitéraient l'engagement pris trois ans plus tôt.

La Commission Inter Gouvernementale (CIG) tenue le 20 décembre dernier à Rome a été l'occasion de renouveler encore cet engagement. Elle a permis, en présence de représentants de l'Union Européenne et des Régions Piémont et Rhône-Alpes, de finaliser l'accord entre les Etats français et italien, non seulement sur le financement du tunnel de base entre St Jean-de-Maurienne et Suse, mais aussi sur la structure de portage devant succéder à Lyon Turin Ferroviaire, et dont le siège social serait localisé à Chambéry. L'accord, que la Région appelait de tous ses vœux, s'est concrétisé le 30 janvier 2012 à Rome, par la signature d'un avenant au traité de 2001.

...et au cœur de la politique régionale de transport.

A l'instar des engagements pris par l'Union européenne et les Etats français et italien, le Conseil régional Rhône-Alpes a exprimé à maintes occasions son soutien indéfectible au projet Lyon – Turin, ainsi qu'à ses accès français entre Lyon et le Sillon alpin.

Inscrit au cœur du Schéma Régional des Services de Transport (SRST), voté le 11 avril 2008, le Lyon - Turin est considéré comme l'un des projets d'infrastructure majeurs de la région, avec une plus-value essentielle soulignée tant pour la desserte voyageurs (portes d'entrée de la grande vitesse à travers Rhône-Alpes, articulation efficace entre TER et TGV, maillage régional...) que pour le développement du fret ferroviaire.

Cette priorité régionale s'est traduite par une série d'avis sur le projet lui-même, dans ses composantes fret (délibération du 21 juillet 2005 dans le cadre de la consultation sur le tracé de l'itinéraire fret, et courrier du 11 août 2009 sur le dossier de synthèse des études d'avant-projet sommaire (APS) de l'itinéraire fret entre Grenay et St Jean-de-Maurienne, approuvé depuis par décision ministérielle le 25 janvier 2010) et voyageurs (vœu favorable de la part de l'Exécutif régional sur le tracé de la ligne à grande vitesse (LGV) voyageurs, approuvé par décisions ministérielles en mars 2002 et juillet 2003).

Elle se traduit aussi par une participation politique active au sein de la CIG Lyon - Turin, qui mène les études et travaux préliminaires, et par des pressions appuyées du Conseil régional – seul ou en partenariat avec d'autres collectivités locales, françaises et italiennes – auprès des gouvernements et des instances européennes.

La contribution de la Région Rhône-Alpes est enfin d'ordre financier, avec des engagements significatifs pour d'une part la réalisation des études, d'autre part la réalisation des infrastructures d'accès français, conformément aux engagements pris dans le cadre des protocoles 2002 et 2007.

## II. ...ASSUJETTI A DES MODALITES EXIGENTES DE REALISATION DES INFRASTRUCTURES...

Considérant le caractère d'intérêt général de l'opération soumise à enquête publique, et plus largement le caractère stratégique du projet de liaison transalpine Lyon - Turin, la Région estime que toutes les conditions doivent être réunies pour faire de ce projet exceptionnel une réalisation exemplaire. A ce titre, la Région souhaite qu'une telle exigence se traduise non seulement par un niveau de service attractif et performant, lorsque l'infrastructure sera disponible, mais aussi par des efforts très sensibles à la fois en matière de réalisation des ouvrages, et de solutions à trouver pour faciliter l'acceptabilité du projet pour les territoires traversés et les populations riveraines.

### **1. La Région Rhône-Alpes insiste – afin d'atteindre les objectifs énoncés ci-dessus – sur l'importance d'un calendrier de réalisation à la fois réaliste et ambitieux, ainsi que sur la nécessaire prise en compte de l'interdépendance des grands projets :**

- La Région salue le pragmatisme du maître d'ouvrage, qui a su tenir compte d'un contexte budgétaire particulièrement contraint en proposant un phasage réaliste des itinéraires d'accès français, d'abord à l'échéance de réalisation du tunnel de base entre St Jean-de-Maurienne et Suse en 2023/2025 (étapes 1 et 2 soumises à enquête), ensuite à l'horizon 2030/2035 (étapes 3 et 4). Cependant, la Région insiste sur l'impérieuse nécessité de réaliser rapidement, et de la manière la plus concomitante possible, la ligne mixte entre Grenay et Chambéry nord (étape 1) et les tunnels sous Chartreuse, sous Belledonne et du Glandon (étape 2), pour préserver les territoires urbanisés et naturels traversés par les lignes actuelles. Cette réalisation doit intervenir en deux phases mais, conformément aux engagements du Gouvernement, l'intégralité de l'opération doit être conduite à son terme à la mise en service du tunnel de base.

Toute garantie d'une telle concomitance de réalisation des étapes 1 et 2, telle que le creusement de la descenderie de St Thibaud-de-Couz au droit du tunnel sous Chartreuse, sera favorablement accueillie par la Région Rhône-Alpes.

Si une telle concomitance devenait difficile à respecter, la Région Rhône-Alpes rappelle son attachement à la réalisation, dans le même calendrier que le tunnel de base, de la totalité des deux premières phases des accès français, l'itinéraire fret par les tunnels sous Chartreuse, sous Belledonne et du Glandon étant absolument indispensable pour assurer le fret international dans l'objectif d'au moins 20 Mt par an, tel que fixé par la décision ministérielle de février 2006, sans asphyxier durablement l'agglomération chambérienne et en allégeant la pression sur les rives du lac du Bourget.

- Par ailleurs, la mixité de l'itinéraire Lyon - Chambéry, avec ensuite le raccordement sur la ligne historique, ne permet qu'une progression modérée du fret ferroviaire (en raison de contraintes fortes de gabarit et de capacité sur l'axe), essentiellement sous forme d'autoroute ferroviaire. A la mise en service du tunnel de base, afin que celui-ci soit alimenté de façon satisfaisante, la mise en service de l'intégralité de l'itinéraire fret avec ses trois tunnels sous Chartreuse, sous Belledonne et du Glandon, doit absolument être effective. Seul un itinéraire fret à grand gabarit de bout en bout, combinant les tunnels bi-tubes sous Chartreuse, sous Belledonne et du Glandon, et raccordé à la section internationale, permettra un véritable essor du rail. A cet effet, la Région veillera à ce que les étapes 3 et 4 du programme d'opérations fassent également l'objet d'un engagement ferme en termes de calendrier de mise en service.
- Pour accélérer la réalisation des accès français au tunnel de base du Lyon – Turin, la Région demande à l'Etat de solliciter au plus tôt la Commission Européenne, en vue d'obtenir le financement européen à hauteur de 40 %, en tant que section transfrontalière du Réseau Central de Transport Européen, de l'ensemble des ouvrages d'accès au tunnel de base, dès St Didier-de-la-Tour, considéré comme le début de la section internationale dans le nouvel accord franco-italien du 30 janvier 2012. La Région lui demande également d'aller le plus vite possible vers la signature

d'un avenant à l'article 4 de l'accord franco-italien signé à Turin le 29 janvier 2001, permettant l'engagement définitif des travaux.

- Concernant le programme d'opérations présenté dans le dossier d'enquête, la Région rappelle que pour une exploitation optimale des futures infrastructures Lyon – Turin, il est indispensable de tenir compte des grands projets fonctionnellement liés à l'opération. Elle rappelle à cet égard les positions déjà exprimées par ailleurs, sur :
  - la nécessaire réalisation du tronçon sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) de manière concomitante avec son tronçon Nord ;
  - la nécessaire intégration au projet des nœuds de connexion (Nœud Ferroviaire Lyonnais NFL, Grenay et Montmélian), des gares (Lyon Part-Dieu, Lyon St Exupéry, Chambéry, St Jean-de-Maurienne) et des équipements annexes (plateformes d'autoroute ferroviaire ou de transport combiné...) ;
  - et, comme pour tout projet d'infrastructure venant se connecter au NFL, la nécessaire anticipation d'actions fortes de désaturation du nœud – notamment pour la section Part-Dieu / St Exupéry –, sans lesquelles le projet Lyon - Turin lui-même ne pourrait trouver toute sa mesure.

## **2. La Région demande la mise en œuvre de mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation exemplaires, pour une insertion optimale de l'infrastructure dans son environnement :**

Consciente des effets d'un tel projet d'infrastructure linéaire sur les territoires traversés et les populations riveraines, la Région souhaite que les incidences du projet en matière environnementale, urbanistique et économique soient minimisées. Un certain nombre de mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation sont d'ores et déjà prévues par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête publique.

A l'instar de l'Autorité Environnementale, qui a rendu son avis le 7 décembre 2011, la Région s'associe à l'idée que certaines de ces mesures pourraient être approfondies, afin d'améliorer encore le projet, dans ses dimensions environnementale et sociétale. A cet effet, la Région demande la mise en œuvre de mesures d'insertion valorisantes et conformes aux principes et aux grands enjeux thématiques défendus par elle à travers ses politiques, ses schémas, ses outils réglementaires.

Les grands principes sur lesquels doivent se fonder les mesures d'insertion du projet, aux yeux de la Région :

Le traitement des impacts de l'infrastructure sur le territoire par des mesures d'insertion et des mesures compensatoires – concernant tant la protection des populations et des activités, que la préservation de l'environnement et de l'espace agricole – est à anticiper, sans attendre les échéances réglementaires. Il devra se fonder sur les principes suivants :

- Rechercher prioritairement des solutions d'évitement à travers une conception du projet limitant les incidences, notamment dans les secteurs à enjeux agricoles et environnementaux. Lorsqu'aucune alternative n'est possible, prévoir des mesures de compensation pérennes et de qualité.

Les bases travaux et bases chantier devront par exemple impacter et consommer le moins possible d'espace. Le cas échéant, il s'agira de prévoir un bâti de qualité, facilitant une réutilisation ultérieure par les collectivités. Sur ce point, il apparaît souhaitable qu'une concertation soit engagée en amont avec les communes et intercommunalités concernées, pour anticiper et prévoir les usages futurs de certains bâtiments (vocation économique, logement ou autre).

- Prévoir des mesures compensatoires dans le cadre d'un traitement individualisé, et au cas par cas, des conséquences induites par le projet sur les territoires traversés. La localisation et la nature des mesures, tout comme leurs modalités de mise en œuvre, doivent ainsi être précisées, et des dispositifs de gouvernance associant les acteurs concernés doivent être mis en place.

Concernant les effets du projet en matière d'insertion paysagère, des dispositifs inspirés des mesures compensatoires liées aux projets d'infrastructures routières (type 1% Paysage) pourront utilement être envisagés, comme aide à la valorisation des territoires traversés et à la requalification du cadre de vie des riverains, mais aussi comme soutien possible aux dynamiques économiques et touristiques locales.

- Lorsque les compensations sont inévitables (compensations foncières agricoles par exemple), prévoir systématiquement des mesures collectives, complétées par les mesures individuelles incontournables.
- Articuler également des mesures de compensation quantitatives (surfaces reconstituées, notamment pour ce qui concerne les espaces agricoles et naturels, et tout spécialement les zones humides) et des mesures de compensation qualitatives.

Une augmentation du nombre d'emplois (notamment agricoles) peut ainsi être programmée, dans le cadre de réserves foncières mettant l'accent sur la création d'exploitations à forte valeur ajoutée et à faible utilisation du foncier (ex. : maraîchage...).

- Concevoir les investissements nécessaires au chantier dans une perspective de pérennisation d'usage par le territoire, dépassant la phase opérationnelle : constructions et aménagements pérennes de qualité, souples et adaptables, permettant leur évolution et leur réutilisation ultérieure.

- Déployer des mesures de compensation avant, pendant et après (phase exploitation) les travaux.
- Concevoir un mode de traitement des impacts et des mesures de compensation qui ne génèrent pas de nuisances indirectes pénalisant davantage le territoire, et qui prennent en compte les effets cumulés potentiels avec d'autres projets.

Il s'agira par exemple d'éviter les effets cumulés en matière environnementale, notamment pour la restauration des continuités écologiques, en tenant compte des autres projets d'infrastructure programmés et en initiant des mesures conjointes avec les gestionnaires des infrastructures linéaires pré-existantes (A43, voie ferrée, Voie Rapide Urbaine traversant l'agglomération chambérienne...).

Dans le même esprit, et pour ne pas grever l'avenir des territoires traversés, les projets de développement territorial significatifs, tel celui initié par l'Etat concernant un troisième pôle, en Nord-Isère, de l'aire métropolitaine lyonnaise (inscrit dans la DTA et repris par le Schéma de Cohérence Territoriale Nord-Isère), sont à prendre en compte dans la réflexion. Un projet supposant l'accueil par ce territoire d'une forte croissance démographique à l'horizon 2030 (entre 45 000 et 75 000 habitants supplémentaires) aura nécessairement des effets importants, notamment en termes d'espaces humides et de ressource en eau.

- Prévoir des mesures de compensation qui restent cohérentes et compatibles entre elles. Les effets cumulés des compensations, notamment sur l'espace agricole, devront ainsi être écartés, ainsi que les concurrences probables entre zones d'activité, zones sensibles et zones agricoles.

Le maître d'ouvrage pourra, afin de limiter la consommation de foncier agricole et naturel, privilégier par exemple le renouvellement sur place et la densification des zones d'activités.

De telles exigences sont essentielles pour une bonne acceptabilité du projet et son soutien par les collectivités et les populations. Elles doivent impérativement être prises en compte dans la rédaction du cahier des charges du projet et soumises aux entreprises intervenant sur le chantier.

Des mesures en cohérence avec les politiques régionales sectorielles, pour un projet novateur et respectueux de l'environnement, des hommes et des économies :

En complément des grands principes qui doivent prévaloir à l'élaboration de l'ensemble des mesures d'insertion et des mesures compensatoires, la Région demande à ce que la réalisation des infrastructures d'accès à la liaison ferroviaire Lyon – Turin s'effectue en cohérence avec les positions et les politiques régionales, elles-mêmes porteuses d'exemplarité.

- Conformément au Schéma de Cohérence Ecologique en cours d'élaboration et à la cartographie des Réseaux Ecologiques de Rhône-Alpes, les objectifs en matière environnementale seront ainsi de préserver au maximum les trames vertes et bleues, et d'assurer au mieux la transparence de l'infrastructure pour celles-ci. Cela implique de :
  - préserver les espaces naturels remarquables (zones Natura 2000, zones d'arrêté préfectoral de protection de biotope, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), Parcs nationaux et régionaux...),
  - préserver les corridors biologiques et ainsi prévoir des mesures d'accompagnement pour le maintien de milieux naturels ordinaires,
  - conserver les zones humides et inondables et assurer la transparence hydraulique des ouvrages,
  - maintenir les espèces protégées, en particulier celles faisant l'objet d'un plan national d'action, celles étant déterminantes pour les trames vertes et bleues ou pour la désignation des ZNIEFF traversées.
  - prévenir tout risque de pollution vis-à-vis de la ressource en eau.
- Conformément au Schéma Régional des Services de Transport adopté en avril 2008, les nuisances aux populations devront être limitées. Cela vaut à la fois pour les nuisances sonores, notamment en zones urbanisées, et pour les vibrations qui pourraient être occasionnées en phase chantier mais aussi pendant l'exploitation (circulation des trains).

A cet égard, la Région salue les efforts de RFF pour un projet à 60% (soit 86 km) en tunnels ou tranchées couvertes. Elle s'associe également aux priorités de traitement envisagées, qui prévoient pour les nuisances résiduelles un traitement à la source (matériel roulant, protections phoniques...), et, si cela ne se révélait pas suffisant, des travaux d'isolation en façade des habitations.

- Conformément aux Orientations d'Aménagement et de Développement Durables des Territoires adoptées en décembre 2010, les effets sur l'urbanisme (traversée et destruction de zones urbanisées habitées ou de zones d'activité, implantation des installations de chantier...) et le fonctionnement des territoires (coupure d'accès ou interruption de liaisons internes, fragmentation des exploitations agricoles...) devront être minimisés, s'il n'est pas possible de les éviter. Lorsque des mesures de compensation ou de reconstitution seront mises en place, celles-ci devront être cohérentes avec les orientations régionales pré-citées, notamment en ce qui concerne la limitation de la consommation d'espace foncier, la mixité des fonctions, la densité, la qualité des espaces urbains créés et leur caractère durable, leur localisation en articulation avec les dessertes en transports collectifs. Quelle que soit la nature de l'implantation, la priorité ira, sous réserve de compatibilité avec l'espace urbain, à l'investissement des « dents creuses » en tissu urbain, à la densification de celui-ci et au renouvellement urbain.
- Conformément à la Politique agricole régionale et à la Stratégie foncière adoptée en octobre 2011, les impacts sur le foncier (espaces agricoles, espaces boisés, zones humides, habitats naturels ou d'espèces d'intérêt patrimonial, zones inondables...) devront être réduits le plus possible, aussi bien pour les infrastructures linéaires que pour les équipements associés, tels que terminaux et gares.

Le maître d'ouvrage veillera ainsi à ne pas multiplier les sites de transbordement sur le territoire au sud de Lyon St Exupéry (plateforme d'autoroute ferroviaire alpine, terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit...). De par la surface consommée, dans un secteur déjà contraint en termes spatial et environnemental, mais aussi de par les conditions d'accès et de raccordement aux réseaux ferroviaire et autoroutier nécessaires à leur exploitation, ces plateformes génèrent de forts impacts sur le territoire. Aussi conviendra-t-il, autant que possible, de densifier les sites et de mutualiser les fonctionnalités.

Plus spécifiquement, le foncier agricole devra être préservé et les mesures compensatoires rendues nécessaires par l'implantation des voies nouvelles devront être prioritairement de nature foncière, afin de ne pas susciter d'effets d'aubaine contributifs de la déprise agricole. Cela est particulièrement vrai pour les parcelles de production labellisées Appellation d'Origine Contrôlée ou Indication Géographique Protégée (noix, vignobles, fromage...), constitutives du patrimoine culturel, gastronomique et touristique régional.

- En matière d'activités artisanales et d'industrie, et en complémentarité avec le Schéma Régional de Développement Economique et d'Innovation, adopté en février 2011, les effets des voies nouvelles sur le tissu économique local devraient être analysés, et faire l'objet, dans le cas de délocalisations liées à la traversée de zones d'activités (c'est le cas par exemple pour Alpespace à Montmélian, ou la Zone des Landiers à Chambéry), d'un accompagnement spécifique.

### **3. Pour un enrichissement et une bonne appropriation du projet par les populations et les acteurs concernés, la Région réclame des dispositifs d'information, de communication et de concertation autour du projet et se montre prête à y être associée :**

---

Considérant enfin que l'exemplarité du projet Lyon – Turin passe par une association étroite des citoyens rhônalpins, la Région se prononce en faveur d'un approfondissement des dispositifs d'information, de communication et de concertation prévus par le maître d'ouvrage.

- Devant la complexité de la procédure d'enquête publique et des effets de la déclaration d'utilité publique qui s'ensuit, la Région souhaite que le maître d'ouvrage prodigue aux habitants des communes traversées une information précise sur les conséquences de la procédure à deux stades différents : tout d'abord en l'attente de la DUP, sur le régime des autorisations d'urbanisme, ensuite à l'entrée en vigueur de la DUP, sur l'acquisition amiable, l'expropriation et les compensations éventuelles. Une telle information doit permettre de rassurer et d'accompagner au mieux les populations riveraines de l'infrastructure.
- La Région estime par ailleurs qu'une large communication autour du projet est de nature à souligner, auprès des citoyens rhônalpins, les bénéfices attendus (et énoncés plus haut) en termes de services de transport et de facilitation des échanges aux niveaux régional, national et européen.  
C'est pourquoi elle s'est associée, dès 2005, au Conseil Général de la Savoie et à la Ville de Chambéry pour la réalisation d'une exposition à grande échelle intitulée « Alpes 2020 », conçue pour être interactive et circuler dans les principales agglomérations touchées par le projet. Une exposition itinérante actualisée doit être préparée.
- Elle considère en outre que les démarches de concertation qui pourront être engagées avec les collectivités et les acteurs concernés tout au long de la phase chantier ne peuvent qu'enrichir le projet et améliorer les orientations opérationnelles sur l'ensemble du tracé.

### **III. ...ET D'ENGAGEMENTS CLAIRS DE LA REGION**

#### **1. Le soutien financier de la Région aux accès français :**

De nombreuses collectivités rhônalpines, à travers les protocoles de 2002 et 2007, se sont engagées à participer au financement, aux côtés de l'Etat et de RFF, des infrastructures d'accès au tunnel de base. La Région Rhône-Alpes y prend une part significative puisqu'elle assumait, dans ce cadre, 70% des 924 millions d'euros (C.E. de janvier 2007) pris en charge par les collectivités, soit 647 M€.

La révision du protocole de 2007, sur la base de la nouvelle configuration du projet et des nouvelles estimations, a été inscrite par le Président Jean-Jack Queyranne à l'ordre du jour de la Conférence des Exécutifs du 10 novembre 2011 : la Région se propose de porter le dispositif, considérant que la signature d'un accord confirmant l'engagement de tous les partenaires constituerait un signal fort de soutien des territoires à ce projet stratégique pour la France et pour l'Europe.

#### **2. Le soutien aux territoires, au titre des compétences régionales et de la démarche grand chantier :**

La Région Rhône-Alpes vise à accompagner les territoires, en mettant en œuvre l'exemplarité dans ses diverses politiques, dont plusieurs se trouvent être en ligne directe ou indirecte avec le projet.

En l'occurrence, concernant le projet Lyon – Turin (section internationale et accès français), le cadre privilégié d'élaboration et de mise en œuvre des actions est la démarche grand chantier. La Région s'est engagée dès 2004, aux côtés de l'Etat et des Conseil généraux de la Savoie et de l'Isère, puis dans une convention territoriale d'application du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013, signée le 22 septembre 2008.

En complément des engagements qui doivent être pris par le maître d'ouvrage (emprises spécifiques au projet, compensations réglementaires, protections phoniques), il s'agit d'anticiper les besoins (logement et hébergement des personnels de chantier, formation / qualification de la main d'oeuvre, accompagnement des entreprises régionales pour répondre aux marchés publics, gestion foncière, environnement, vie du chantier...) et les conséquences du chantier, puis de l'exploitation.

Les cinq fiches thématiques accompagnant cette convention (Action foncière, Hébergement, Emploi-formation, Assistance aux entreprises locales, Environnement) sont en lien direct avec les compétences de la Région, dont les services participent très activement aux études et démarches en cours, en matière de logement et de formation notamment.

La Région réaffirme sa volonté de prendre en compte de façon active et le plus en amont possible les effets du chantier Lyon-Turin pour son territoire, en mobilisant ses lignes classiques d'intervention et ses différents contrats territoriaux, ainsi qu'en s'engageant à développer, lorsque cela s'avérera utile, des dispositifs adaptés, dans le respect de ses lignes d'intervention et de son règlement budgétaire et financier, en partenariat avec les autres financeurs de la démarche Grand Chantier, particulièrement l'Etat, les Départements et les maîtres d'ouvrage du projet ferroviaire.

12 pages