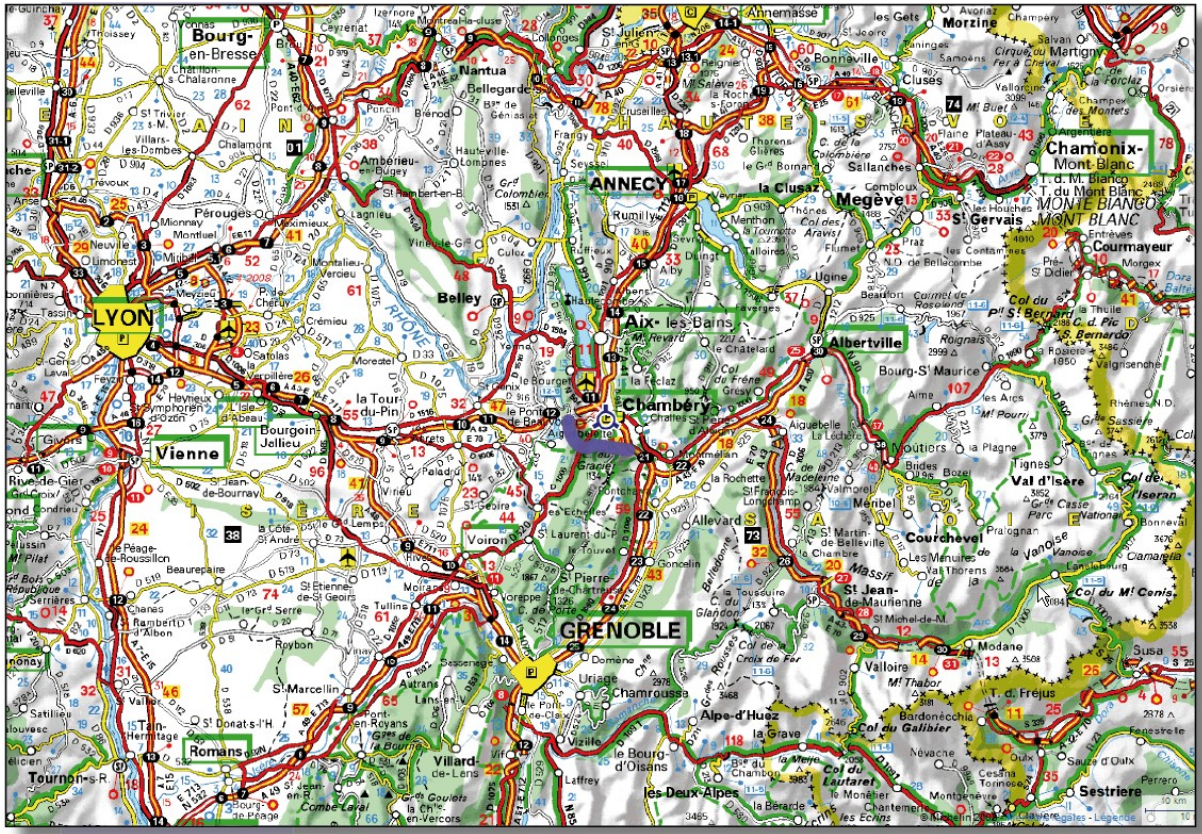


Contournement de Chambéry



Intitulé de l'opération	Contournement de Chambéry
Caractéristiques principales	Le projet consiste à réaliser un contournement autoroutier de Chambéry par le sud en recherchant la continuité de l'A43 interrompue au droit de Chambéry
Coût estimé TTC	700 M€
Longueur approximative	10 km
État d'avancement	Études d'opportunité
Mode de financement recherché	concession
Niveau de trafic attendu à la mise en service	9000 veh/jour
Objectifs principaux	L'objectif principal du projet est d'assurer la continuité du réseau autoroutier sur le secteur
Bénéfice actualisé net	128 M€
Bilan des émissions de CO2 sur la durée de vie de l'infrastructure	0,6 million de tonnes de CO2 émises

NB : Par hypothèse, la durée de vie de l'infrastructure considérée est de 50 ans.

Évaluation du projet par application de la grille d'analyse multicritère : principaux enseignements

<p>Poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et y compris fluvial pour le fret, dans une perspective européenne - Amélioration de l'efficacité des chaînes intermodales fret</p>	<p>Le projet n'est pas favorable aux objectifs de report modaux vers les modes alternatifs à la route. Il facilite le trafic routier de grand transit avec l'Italie, via le tunnel du Fréjus, et entre en concurrence avec le projet de prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine et le projet de LGV Lyon-Turin.</p>
<p>Renforcer la multipolarité des régions en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernisant le réseau classique ferroviaire pour assurer des échanges équilibrés entre les pôles et pour diffuser les effets de la grande vitesse ; - veillant, dans les régions frontalières, à atténuer l'effet frontière en promouvant la continuité des réseaux ; - proposant à des territoires peu denses des services de transport et des infrastructures adaptés aux besoins de leur population et à la structure de leur économie 	<p>Le projet ne contribue pas à renforcer la multipolarité de la région.</p>
<p>Mieux organiser les déplacements dans les aires métropolitaines : les infrastructures de transports doivent être conçues comme des outils pour structurer les utilisations du sol et les implantations d'activités au sein des aires métropolitaines en forte croissance</p>	<p>Le projet n'a pas d'impact significatif en terme de redistribution des trafics au sein de l'agglomération de Chambéry.</p>
<p>Améliorer le bilan des nuisances induites par les infrastructures de transport</p>	<p>Le projet contribue à une légère amélioration du bilan des nuisances locales. En particulier, il ne détourne qu'une faible part des trafics traversant la ville par la RN 201 (de 6000 à 9000 veh/jour sur 100 000 veh/jour).</p>
<p>Caractérisation du risque environnemental et biologique</p>	<p>Les risques environnementaux associés au projet sont globalement modérés hormis en termes de paysage. En particulier, le projet pourrait avoir un impact paysager assez fort dans des milieux jusqu'ici assez préservés (parcs naturels régionaux des Bauges et de la Chartreuse notamment).</p>
<p>Caractérisation du bilan socio- économique du projet</p>	<p>Le taux de rentabilité socio économique ressort à près de 6% ce qui est légèrement supérieur au taux d'actualisation cible défini par l'instruction cadre du 25 Mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005 (4%).</p>

Évaluation des projets vis à vis des critères de l'article 17 de la loi du 3 août 2009

Solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût	0,6 millions de tonnes CO2 émises sur la durée de vie de l'infrastructure / 700 M€ = 0,001 t/€
Avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés	Sans objet
Performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...)	Le projet présente une performance environnementale moyenne. En particulier, les risques environnementaux sont modérés hormis en termes de paysage et le projet contribue légèrement à une amélioration du bilan des nuisances locales.
Accessibilité multimodale, développement économique, désenclavement et aménagement des territoires aux différentes échelles	Le projet contribue à renforcer le transport par voie routière et n'est donc pas favorable aux objectifs de report modaux vers les modes alternatifs à la route et à l'aérien. En particulier, il facilite le trafic de grand transit avec l'Italie, via le tunnel du Fréjus. Il entre ainsi en concurrence avec le projet de prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine et le projet de LGV Lyon-Turin. Par ailleurs le projet n'a pas d'impact réel en terme de redistribution des trafics au sein de l'agglomération de Chambéry.
Amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant	Le projet permet d'assurer la continuité du réseau autoroutier concédé au droit de Chambéry. Il contribue à améliorer la sécurité sur la RN201 en traversée de la ville.
Réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale	Sans objet