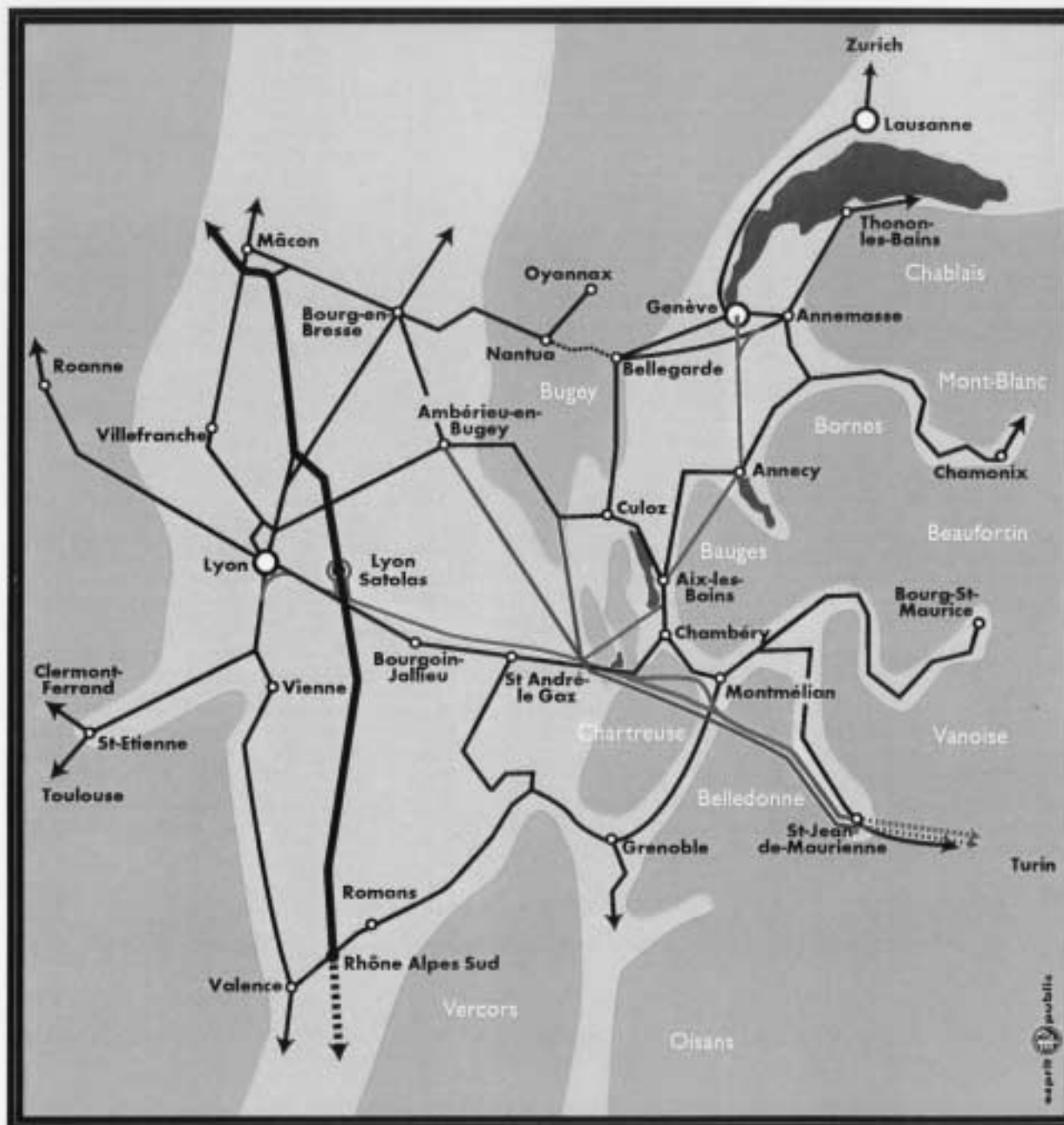


INSERTION RÉGIONALE DU PROJET



liaison ferroviaire Lyon-Turin

Etude d'aménagement et de développement

Principes de tracés

-  Ligne existante
-  Ligne non utilisée
-  Ligne TGV en construction
-  Ligne voyageur
-  Ligne fret
-  Ligne mixte



separis jauberts

9 EFFETS SUR L'EMPLOI

Points clés

- Les secteurs d'activité les plus sensibles à l'amélioration de l'offre de transport devraient être la construction électrique, le tourisme, la chimie et la métal-mécanique.
 - Ces effets, évalués spatialement se porteraient essentiellement sur les espaces les plus dynamiques (agglomération lyonnaise et sillon alpin).
-

Faits et chiffres

- Les effets territoriaux du projet sur l'emploi, peuvent être appréciés à partir de 3 facteurs :
 - distance et accessibilité au réseau (gares, plates-formes de chargement)
 - dynamisme des activités (perspectives de croissance et productivité)
 - sensibilité au transport de chaque activité

Ils ont été testés dans les 3 schémas de configuration d'infrastructure retenus dans le cadre des études fonctionnelles, soit : « Combe seule »¹, « accès direct au sillon alpin nord », et "Itinéraire semi mixte ".

- Quelle que soit la configuration, les industries mécanique et électrique, le travail des métaux, les industries chimique et parachimique (représentant ensemble près des 2/3 des emplois de l'industrie régionale) ainsi que l'activité touristique connaîtraient globalement un surplus d'emploi compris entre 4 et 5% de 2005 à 2015.

Ce sont les territoires les plus dynamiques économiquement qui profiteraient le plus du projet. Il s'agit de la région lyonnaise, du sillon alpin, des massifs montagneux de l'est, ainsi que, dans une moindre mesure de la plaine de l'Ain et de la vallée du Rhône moyen.

- Les principaux apports du projet, mesurables par leurs effets sur l'emploi, apparaissent dus à **part sensiblement égale** à la modification radicale de la **relation franco-italienne**, à l'amélioration significative de la desserte du **Sillon Alpin** par LGV, ainsi qu'à l'optimisation de l'ensemble des **relations intercités régionales**.
 - Le projet en configuration complète, comprenant la ligne T.G.V. Lyon-Turin, la LGV dans le sillon alpin et l'itinéraire fret, apporterait les effets maximum sur l'emploi.
 - **Ces effets seraient réduits d'environ 40% sans desserte régionale intercités à grande vitesse**
 - Les effets apparaissent nettement inférieurs dans le cas d'un projet privilégiant le fret ou limité à Lyon-Montmélian
 - Les évaluations précédentes ne prennent pas en compte les développements envisageables dans les activités logistiques à **proximité des pôles d'échange fret**. Ces activités devraient **renforcer le développement d'Ambérieu et de la Plaine de l'Ain** en premier lieu, mais aussi des autres pôles logistiques de la Vallée du Rhône. En revanche l'existence de plates-formes de chargement provisoires (pour un éventuel service d'autoroute ferroviaire) à St-Avre ou en Combe de Savoie n'aurait qu'un impact très faible et limité dans le temps sur l'emploi local.
-

¹ Appelée « hypothèse de référence » car elle correspond au tracé de la décision ministérielle d'engagement des études.

CONCLUSION

Quelle que soit la méthode d'évaluation des effets sur l'emploi retenue, l'estimation chiffrée trouve ses limites dans la prise en compte de l'évolution du comportement des acteurs économiques.

on peut néanmoins affirmer que les conséquences du projet ne seront significatives qu'à partir d'un certain seuil de réalisation. Elles dépendent du phasage de mise en oeuvre des tranches fonctionnelles qui fait apparaître l'intérêt de l'aménagement rapide, même partiellement en ligne nouvelle, du sillon alpin et de la mise en oeuvre d'une desserte intercités performante.

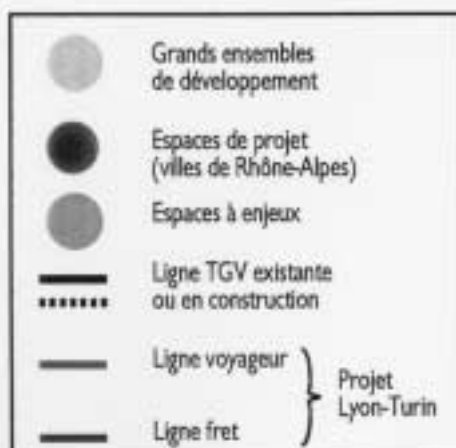
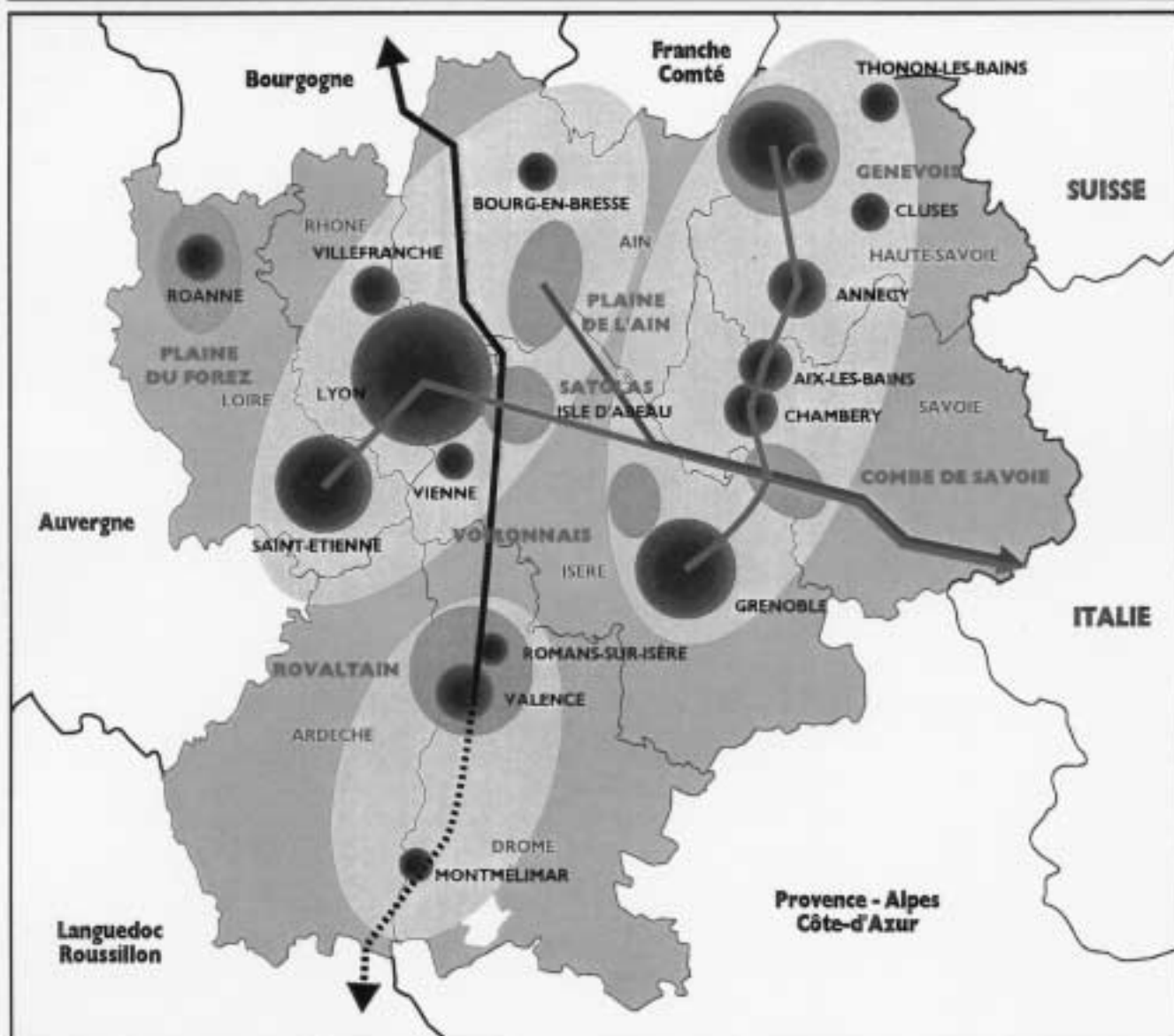
Enfin, la diffusion de ces effets, élargie à l'ensemble de l'espace Rhônalpin, relève à l'évidence fortement d'un développement du transport ferroviaire régional articulé au projet Lyon-Turin dans ses différentes phases de réalisation.

10. COHÉRENCE AVEC LES PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Points clés

- *Une remarquable concordance du projet Lyon-Turin avec la politique d'aménagement et de développement définie par la Région.*
 - *Une réponse aux principaux points de vue exprimés par les différentes collectivités territoriales de Rhône Alpes.*
-
- Le projet Lyon-Turin, pris dans ses deux composantes voyageurs et fret, présente une remarquable coïncidence avec les approches territoriales définies et retenues dans le cadre de la politique régionale d'aménagement du territoire.
 - **5 des 7 espaces à enjeux régionaux** sont directement concernés par la liaison nouvelle : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu-plaine de l'Ain, Genevois, Rovaltain. Chacun d'eux, doté d'un rôle de pôle de transport, renforcé ou créé par le projet, et disposant de réserves foncières, se trouve valorisé dans sa vocation de site d'intérêt national et européen.
 - En réduisant les temps de parcours et en complétant les relations entre les villes de la région, notamment par la mise en oeuvre d'une fonction intercités à grande vitesse, le projet contribue au développement des complémentarités entre villes moyennes et métropoles régionales contenu dans le concept d'**espaces de projet**.
 - Le projet Lyon-Turin apporte par ailleurs une réponse aux principaux **points de vue** régionaux, départementaux et locaux en matière d'aménagement et de transport (voir tableau ci-après) face aux enjeux de la liaison nouvelle, en contribuant en particulier :
 - au renforcement des complémentarités avec Genève et l'Italie
 - à une meilleure maîtrise du trafic fret
 - au rapprochement des zones alpines et de la vallée du Rhône (y compris St.-Étienne si une action spécifique est mise en place)
 - à la structuration du sillon alpin
 - à l'affirmation de pôles de transport et de développement majeurs : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu et Rovaltain

Insertion territoriale du projet



Élaboration : GIP

	RÉGION RHÔNE-ALPES	HAUTE-SAVOIE	SAVOIE	ISÈRE
ARTICULATION DES TERRITOIRES	<ul style="list-style-type: none"> développer les fonctions internationales notamment les relations avec l'Europe du Nord, l'Italie du Nord, l'Espagne renforcer un pôle français du Sud-Est avec les régions PACA, Languedoc-Roussillon et l'Auvergne consolider les relations intercités 	<ul style="list-style-type: none"> amélioration des liaisons avec Paris, l'Italie du Nord et le reste de l'Europe développer des complémentarités entre les villes du sillon alpin et Lyon 	<ul style="list-style-type: none"> poursuivre la valorisation de la situation charnière de la Savoie entre la France et l'Italie valorisation de Chambéry au centre de l'espace savoyard 	<ul style="list-style-type: none"> importance des relations avec la Suisse et l'Italie du Nord renforcer les liens entre Grenoble, Chambéry et Annecy désenclaver le Sud du département
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> identification de 7 espaces à enjeux (Satolas, Combe de Savoie, Genevois, Rovaltain, Ambérieu, Voironnais et Forez) fortement concernés par la liaison ferroviaire Lyon-Turin (sauf le Forez) favoriser la structuration multipolaire du système urbain régional : éviter une trop forte concentration sur Lyon et développer les complémentarités 	<ul style="list-style-type: none"> renforcer la coopération transfrontalière du Genevois français avec Genève (Contrat global de développement du Genevois Haut-Savoyard) affirmer la place d'Annecy dans le Sillon Alpin et confirmer son rôle de chef-lieu de département (SDAU en révision) 	<ul style="list-style-type: none"> volonté de faire émerger l'espace Combe de Savoie comme pôle de développement nouveau dans le Sillon Alpin, (SDAU en révision, développement des zones d'activités au Nord et Sud de Chambéry) présERVER la qualité d'un environnement exceptionnel dynamiser le tissu industriel 	<ul style="list-style-type: none"> structuration de la région de l'Isle d'Abeau tournée vers Lyon renforcer le positionnement du Voironnais et du Moyen Grésivaudan dans le Sillon Alpin (SIERPUMG et SMAV) révision du SDAU de Grenoble relance économique des espaces ruraux entre les 2 régions urbaines
SYSTÈME DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> réguler l'accroissement du trafic routier dans les zones sensibles de montagne et les couloirs saturés développer le transport ferroviaire de marchandises sur les axes saturés : vallées alpines, couloir rhodanien, grand est lyonnais (autoroute ferroviaire envisagée) développer le transport ferroviaire de voyageurs intercités, périurbain et urbain 	<ul style="list-style-type: none"> insuffisance du réseau ferré intérêt du transport ferroviaire de marchandises pour lutter contre l'engorgement vers le tunnel du Mont-Blanc achever le réseau autoroutier (A400, A41) désengorgement des agglomérations (contournement d'Annecy, amélioration de la traversée d'Annemasse...) Projet de métro léger entre les gares de Genève/cornavin et Annemasse 	<ul style="list-style-type: none"> volonté de maîtriser le trafic de transit routier promotion du futur T.G.V. Alpin réseau autoroutier en cours d'achèvement 	<ul style="list-style-type: none"> désengorgement du trafic routier : contournement de Grenoble amélioration de la connexion du réseau ferroviaire au réseau de tramway de Grenoble desserte et pénétrations des villes petites et moyennes
PROJET FERROVIAIRE LYON-TURIN	<ul style="list-style-type: none"> recherche d'une configuration répondant à l'ensemble des enjeux définis par la région fonction prioritaire donnée aux pôles relais de Satolas et Combe de Savoie Le maillon central (Satolas-Plaine de l'Ain-L'isle d'abeau) est l'élément de rapprochement entre l'Est et l'Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> fort intérêt pour la liaison Genève-Mâcon intérêt pour l'intercité Sillon Alpin améliorer la relation avec Satolas dont la complémentarité avec Genève-Cointrin est souhaitée mise en valeur d'une gare dans le Genevois français pour irriguer le Nord du département 	<ul style="list-style-type: none"> intérêt pour l'intercité dans le Sillon Alpin les projets d'aménagement en Combe de Savoie dépendent de la localisation de la gare T.G.V. : étude à ce sujet à Montmélian Contrats Globaux de Développement Maurienne et Avant-Pays Savoyard : pas de nœuds gares fret envisagée 	<ul style="list-style-type: none"> priorité de la liaison intercités dans le Sillon Alpin et de la liaison avec Satolas fort positionnement pour une connexion de la liaison Lyon-Turin avec le Sillon Alpin à Montmélian Mise en valeur de la gare de Grenoble-Gières dans le cadre du rééquilibrage de l'aggl.

	AIN	RHÔNE	ARDÈCHE-DRÔME	LOIRE
ARTICULATION DES TERRITOIRES	<ul style="list-style-type: none"> • importance des relations avec la Suisse (Genève notamment) • articulation du département à partir de Bourg, Oyonnax, Ambérieu et avec la région lyonnaise 	<ul style="list-style-type: none"> • tisser des relations avec les régions européennes proches : Europe du Nord, Suisse, Italie du Nord, Péninsule Ibérique • promouvoir des relations spécifiques avec les villes du centre-est 	<ul style="list-style-type: none"> • améliorer les relations avec Lyon et Grenoble 	<ul style="list-style-type: none"> • consolider les axes Saint-Étienne/Roanne et Saint-Étienne/Saint-Chamond /Lyon
ENJEUX D'AMÉNAGEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • développement de la Plaine-de-l'Ain (SDAU en révision) avec une forte dimension logistique • rendre compatible croissance démographique et élévation de la qualité de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • gestion de la péri-urbanisation • développement protégé de Satolas 	<ul style="list-style-type: none"> • Rovaltain : problématique du triangle Romans-Valence-Tain-Tournon avec la gare T.G.V. de Rhône-Alpes Sud au centre • irrigation des territoires périphériques : plaine de Valence 	<ul style="list-style-type: none"> • espace à enjeux Plaine de Forez • raccrocher le pôle stéphanois à la dynamique de la Région Urbaine de Lyon
SYSTÈME DE TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de la desserte autoroutière du territoire en cours d'achèvement : priorité à Oyonnax et au Pays-de-Gex • veiller à la desserte du Sud-Bugey par la future autoroute Ambérieu-Grenoble • améliorer les liaisons ferroviaires avec Lyon : liaison cadencée Bourg-Lyon, desserte du Val-de-Saône 	<ul style="list-style-type: none"> • tisser une structure autoroutière en forme de filet et réaliser les contournement des agglomérations • promouvoir la desserte et l'intermodalité de Satolas • renforcer le rôle du fer dans le transport de marchandises et envisager la solution du contournement fret • établir des relations intercités fréquentes 	<ul style="list-style-type: none"> • développement de l'intermodalité et du rôle logistique du Rovaltain • aménager des liaisons ouest-est pour rattacher les départements au réseau de communication nord-sud 	<ul style="list-style-type: none"> • poursuivre le développement autoroutier dans le Massif Central • améliorer la liaison ferroviaire avec Lyon • Relation avec Clermont-Ferrand
PROJET FERROVIAIRE LYON-TURIN	<ul style="list-style-type: none"> • plus d'intérêt pour la liaison Genève-Mâcon • développement de la plate-forme logistique d'Ambérieu • Connexion au T.G.V. Rhin-Rhône par Ambérieu / Pont d'Ain / Bourg en Bresse 	<ul style="list-style-type: none"> • priorité au T.G.V. Lyon-Turin, puis au T.G.V. Rhin-Rhône • développement de la plate-forme intermodale de Satolas 	<ul style="list-style-type: none"> • amélioration de la ligne Grenoble-Valence pour une connexion au Sillon Alpin (liaison cadencée) 	<ul style="list-style-type: none"> • éviter la mise à l'écart de Saint-Etienne avec la connexion à Satolas via Lyon-Venissieux

Tableaux récapitulatifs effectués à partir d'une synthèse des points de vue des régionaux, départementaux et locaux exprimés dans le cadre de politiques de développement, de documents de planification ou d'urbanisme.

11. PÔLES DE TRANSPORT

Points clés

- Parmi les gares existantes de Rhône-Alpes, mises en regard du projet Lyon-Turin, certaines sont susceptibles d'évoluer en tant que pôle de transport et éventuellement de développement.
- Les potentialités de développement attachées au projet d'une gare nouvelle en Combe de Savoie s'inscrivent dans une problématique élargie à l'ensemble du sillon alpin.
- Le site d'une plate forme de chargement fret à Ambérieu Nord apparaît le plus susceptible de faire l'objet d'un développement.

Gares voyageurs existantes

• La gare de Lyon Satolas

L'excellence de ses dessertes autoroutières, ainsi que son attractivité liée à l'aéroport, en font un pôle intermodal pour l'ensemble de Rhône-Alpes, susceptible de desservir aujourd'hui 300 000 habitants, population pouvant largement évoluer en fonction de l'offre ferroviaire et aérienne future.

Son avenir est au centre des préoccupations régionales. Le renforcement de sa desserte, avec la mise en service du T.G.V. Méditerranée en 2000 et la nouvelle offre au titre du projet Lyon-Turin, doivent en faire une gare d'interconnexion T.G.V. et une gare régionale supplémentaire pour l'agglomération lyonnaise.

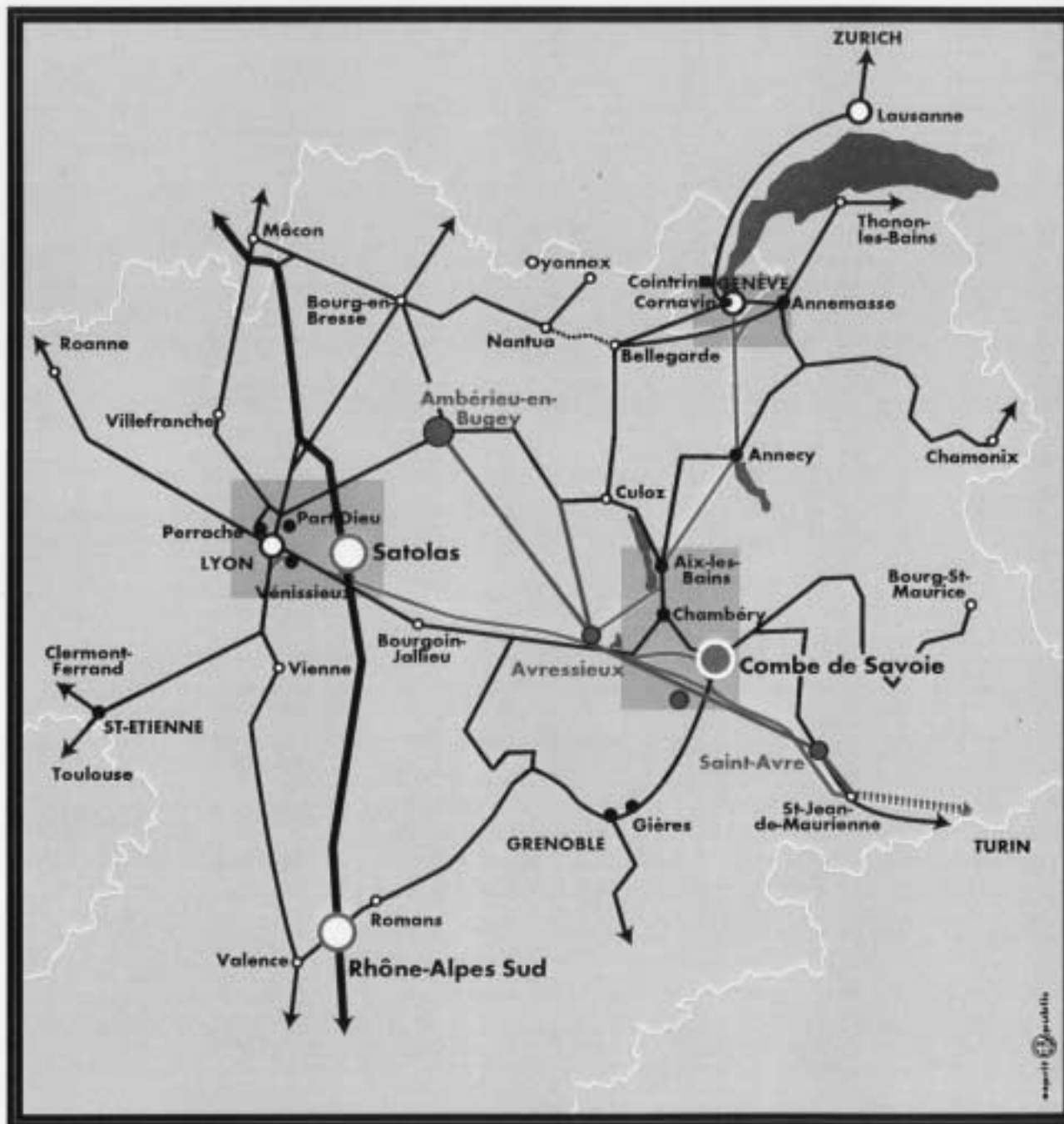
L'évolution du site est ici principalement liée aux projets de développement de l'aéroport.

• La gare de Chambéry

L'évolution de son rôle est conditionnée par les scénarios de desserte étudiés et les possibilités de connexion entre les modes ferroviaires. Elle varie en particulier selon le choix du lieu d'articulation entre le Sillon Alpin et l'axe Lyon-Turin : gare nouvelle en Combe de Savoie ou à Chambéry même

Pour répondre à ces évolutions, cette gare devrait faire l'objet d'aménagements lourds (reprise des voies, déplacement et retournement du bâtiment voyageurs, accès routier...) qui pourraient s'accompagner, le cas échéant, d'une restructuration du tissu urbain environnant







Le site offre des capacités de développement, mais dans un environnement urbain très contraint.



liaison ferroviaire Lyon-Turin

Etude d'aménagement et de développement

Le dispositif des gares

-   Gares TGV
-  Principales gares existantes directement concernées par le projet
-  Principaux sites d'articulation TGV/TER
-  Plateforme d'autoroute ferroviaire
-  Site provisoire



- **La gare d'Annesses**

Point d'accès Nord au projet Lyon-Turin pour le Genevois français, le Chablais et la vallée de l'Arve, cette gare qui dessert un ensemble de 750 000 habitants, verrait son rôle d'articulation TGV-TER renforcé.

Son raccordement à Genève et à la gare T.G.V. de Cornavin (et au-delà jusqu'à Cointrin), envisagé par extension du métro léger, lui confère par ailleurs une vocation de pôle de transport régional et périurbain

Les réflexions en cours portant sur la restructuration du quartier de la gare doivent tenir compte de ces évolutions à long terme.

Les potentialités de réorganisation et de développement du site sont importantes et semblent pouvoir s'envisager aussi bien sur l'emprise SNCF que sur les friches industrielles voisines.

Deux autres gares apparaissent également susceptibles d'évoluer notablement au titre du projet :

- **La gare de Lyon-Vénissieux**

Avec le développement du réseau intercity (notamment la liaison St Etienne-Lyon-Satolas) cette gare pourrait se voir dotée d'un rôle d'interconnexion entre les modes de transport urbains (bus, ligne Est-Ouest du métro) et ferroviaire régionaux.

Complémentaire à Perrache, qui garde un rôle crucial pour la desserte ferroviaire régionale, et à Part-Dieu, pôle d'articulation avec le réseau T.G.V., elle pourrait compléter ainsi le dispositif de desserte de l'agglomération lyonnaise.

Contrairement à ces deux autres gares, des capacités de développement du site, compatibles avec sa vocation de pôle de transport existent. Elles pourraient être envisagées en rapport avec la proximité du site de Parilly (loisirs, université).

- **La gare de Gières-Grenoble**

L'amélioration de sa connexion au réseau urbain (prolongement du tramway) ainsi que la proximité du campus universitaire pourraient lui permettre de devenir une deuxième gare d'intérêt régional pour Grenoble

La desserte de la gare, ainsi que les potentialités de développement limitées du site, sont tributaires d'un raccordement à la rocade sud.

Gare nouvelle en Combe de Savoie

- Le développement de ces vingt dernières années en Combe de Savoie, se caractérise par :
 - une forte croissance, au plan démographique et industriel
 - la multiplication de micro-zones d'activités
 - l'éparpillement de l'urbanisation résidentielle
 - un fort développement des infrastructures autoroutières

- L'établissement d'une gare nouvelle en Combe de Savoie, connectant Grenoble et le Sillon Alpin Nord peut être l'opportunité d'une dynamisation du sillon alpin et d'une structuration de l'espace concerné.
- Cinq sites d'implantation, présentant des caractéristiques fonctionnelles, des conditions d'accès et des potentialités de développement différentes sont envisagés :
 - Chignin et Montmélian centre sur la ligne Lyon-Chambéry-Maurienne existante.
 - Montmélian Sud, Sainte-Hélène du Lac et Laissaud sur la ligne Montmélian-Grenoble.

Des disponibilités foncières plus ou moins importantes souvent des terres agricoles à forte productivité, existent aux abords de chacun d'eux, (sauf Montmélian centre). Les sites de Chignin et Montmélian Sud, accessibles aux meilleures conditions, apparaissent les plus favorables pour l'implantation d'une gare nouvelle.

Cependant, compte tenu des caractéristiques de la zone, il peut être préférable de ne pas envisager un développement à proximité immédiate de la gare, mais de valoriser, à partir de cet équipement, l'ensemble du « site à enjeux » qu'est la Combe de Savoie. Les éventuelles implantations d'activités nouvelles pourraient se faire alors sur une base sélective, en premier lieu sur la zone d'activités de Grande Isle. La gare serait avant tout un pôle-relais, vitrine des Alpes pour l'échange ferré Nord-Sud et Est-Ouest

Plates-formes de chargement fret

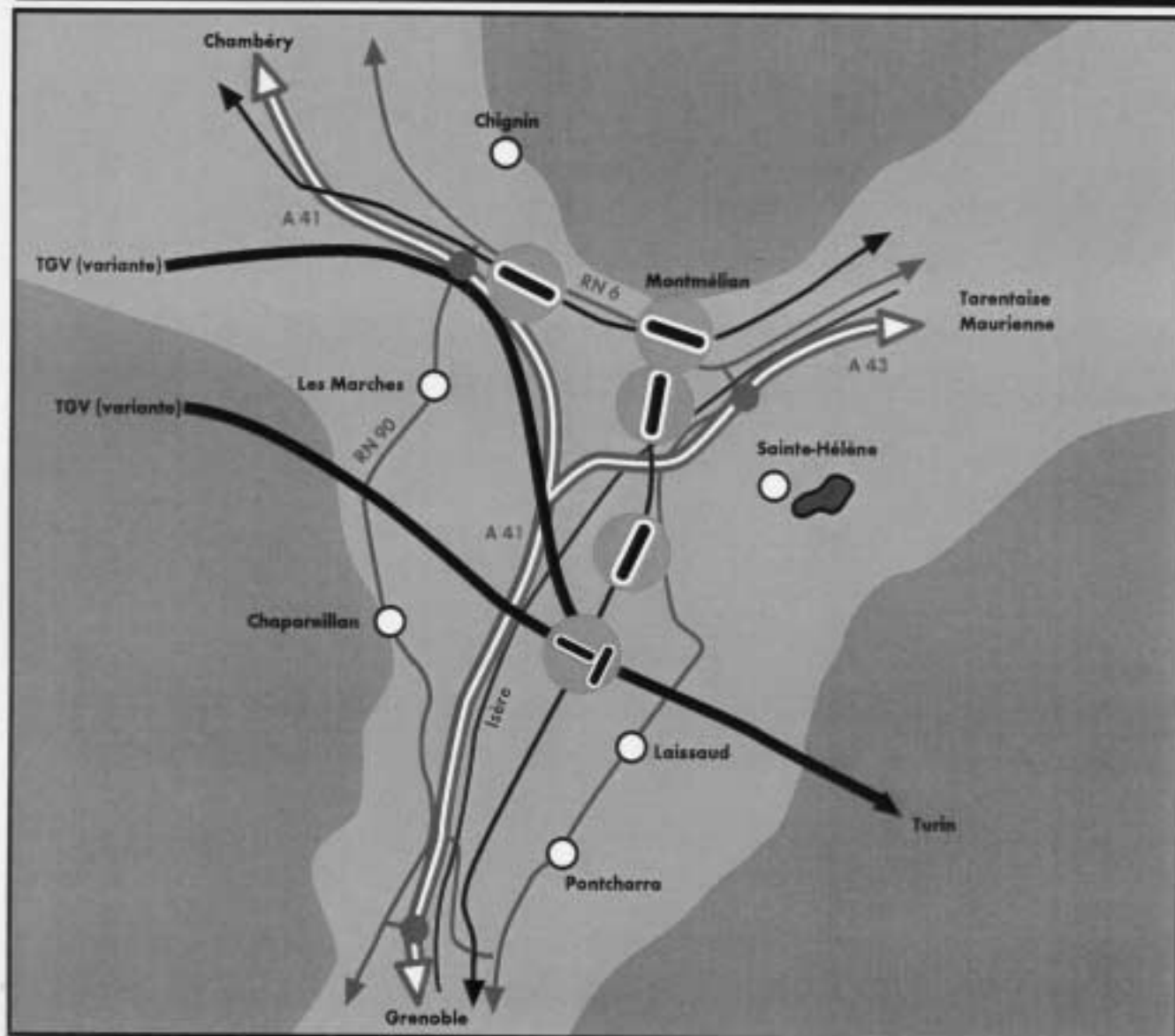
Plusieurs sites d'implantation sont envisagés pour la mise en oeuvre d'un service d'autoroute ferroviaire :

- Un site d'implantation définitive : Ambérieu, qui offre trois possibilités au plan géotechnique (Pont-d'Ain-La Vaurette, Ambérieu Nord et Ambérieu-Sainte Julie)
- Trois sites d'implantation provisoire (envisagés dans le cadre d'un phasage de réalisation du service d'autoroute ferroviaire) :
 - Saint-Avre, dans la vallée de la Maurienne
 - en Combe de Savoie, au Sud de Pontcharra
 - Avressieux, dans l'avant-pays-savoyard

Il est fort peu probable que l'implantation d'une plate-forme de chargement provisoire puisse avoir quelque incidence durable sur le développement, sauf à considérer que l'aménagement du site puisse être réutilisé ultérieurement à d'autres fins.

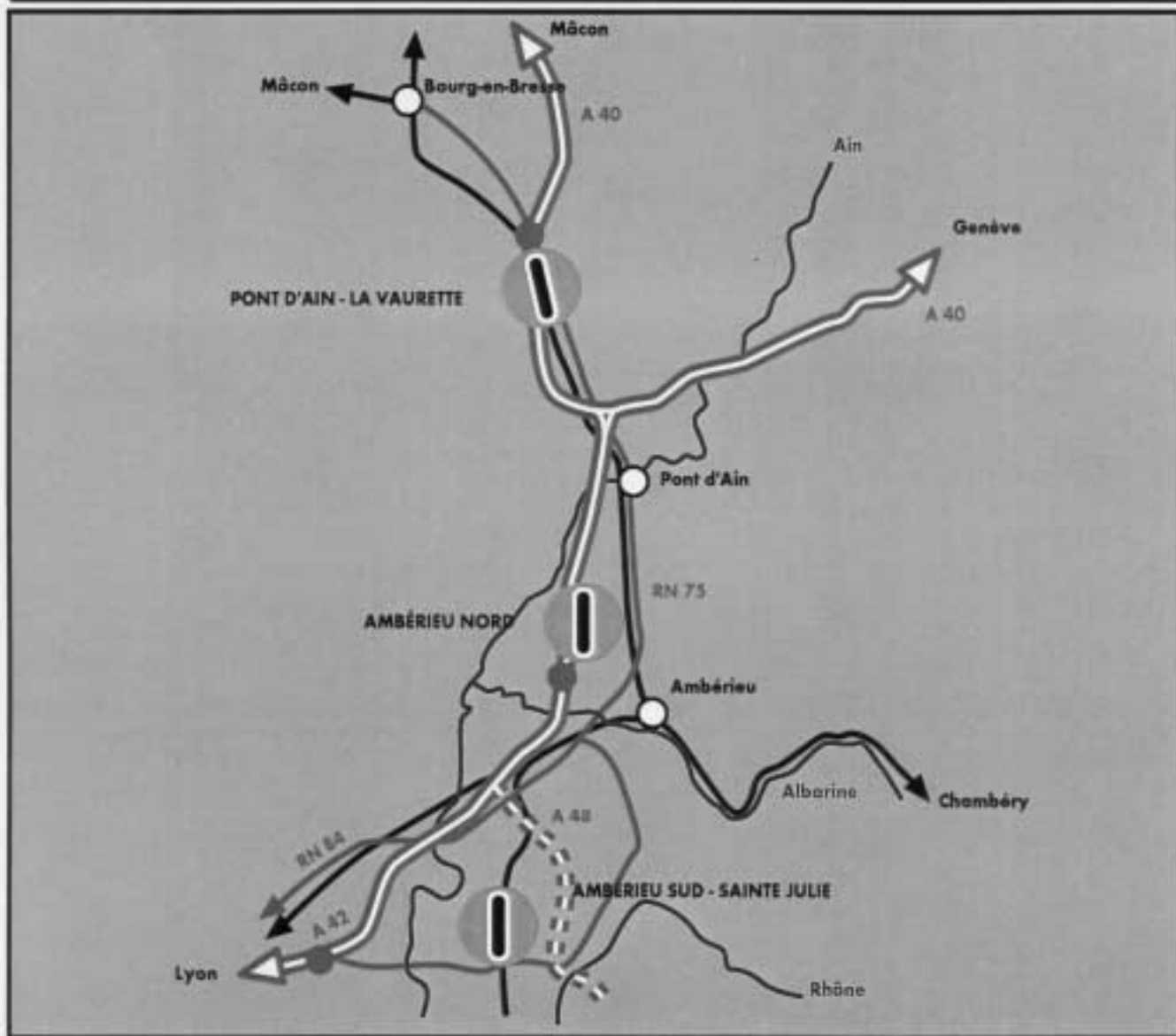
En ce qui concerne le site d'implantation définitive, Ambérieu Nord, qui s'appuie tout à la fois sur une ville ouvrière à forte culture ferroviaire et une plate-forme à vocation logistique en pleine expansion, apparaît le choix d'implantation le plus approprié, tant du point de vue fonctionnel, que du point de vue de l'aménagement.

Sites d'implantation d'une gare voyageurs en combe de Savoie



Élaboration : GIP d'après carte SEEE

Sites d'implantation d'une plateforme d'autoroute ferroviaire à Ambérieu



Élaboration : GIP d'après carte SEEE

Conclusion générale

La nouvelle liaison transalpine Lyon-Turin n'est pas simplement un nouveau tunnel sous les Alpes.

Elle est le maillon manquant, qui en supprimant l'obstacle alpin amplifie les effets des lignes à grande vitesse françaises, espagnoles, italiennes et britanniques, en plaçant Turin, à 1h20 de Lyon, 2h15 de Marseille, 3h45 de Barcelone, 4h15 de Bruxelles et 5h05 de Londres.

En permettant la mise en réseau des villes et territoires de l'Europe médiane alpine, zone forte par ses concentrations industrielles et technologiques, elle est un outil d'intégration et d'aménagement à l'échelle de l'Europe.

Elle revêt à ce titre une grande importance pour Rhône-Alpes dans la mesure où ses relations avec le Piémont et la Lombardie, ses principaux partenaires européens, sont considérablement améliorées.

Cette nouvelle accessibilité sera d'autant plus grande qu'elle sera offerte à l'ensemble de la Région (liaisons intercités directes, nouvelles gares) et de ses principaux pôles économiques.

La Région Rhône-Alpes se présente comme un carrefour d'infrastructures de transport lourdes et un ensemble économique puissant.

Elle s'est dotée d'une ambition européenne, d'une volonté de coopération avec les régions et pays voisins, d'une politique d'équilibre du développement de ses territoires.

Le projet Lyon-Turin doit renforcer les atouts de Rhône-Alpes et contribuer efficacement à la réalisation de ses grands objectifs.

Axe majeur de transport Est-Ouest rapprochant l'axe Rhône-Saône et le Sillon Alpin, le projet pris dans son ensemble (voyageurs et fret) présente une forte coïncidence avec une réalité démographique et économique.

Il valorisera en premier lieu l'industrie et les services de la métropole lyonnaise. Mais il doit être considéré au même niveau d'importance pour la structuration du Sillon alpin, pour que se cristallise un espace métropolitain original entre Genève et Grenoble. Il renforcera en même temps l'attrait du domaine touristique montagnard. Une gare en Combe de Savoie peut être un catalyseur de ce double point de vue.

Le projet confirme par ailleurs le triangle Satolas - l'Isle d'Abeau - Plaine de l'Ain, dans sa centralité.

D'autre part, le projet participe largement à l'élaboration d'un système de transport intégré pour le genevois, liant plus fortement Annemasse, Genève et l'aéroport de Cointrin au reste de la Région Rhône-Alpes.

Enfin il renforcera la vocation logistique d'Ambérieu - Plaine de l'Ain, par la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire transalpine.



Transalpes

Groupement d'Intérêt Public

104, route de Paris
69260 Charbonnières-les-Bains
Tél. 78 34 33 78 - Fax 78 34 20 47