

Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin

VOYAGEURS À GRANDE VITESSE ET FRET



INSERTION RÉGIONALE DU PROJET

ÉTUDE D'ADÉQUATION DES OFFRES DE TRANSPORT ET TERRITORIALE

RAPPORT DE SYNTHÈSE
Octobre 1996

*ÉLÉMENTS POUR LA CONSTITUTION
DES DOSSIERS RÉGLEMENTAIRES*

BETURE CONSEIL

SOMMAIRE GÉNÉRAL

1. INTRODUCTION

- 1.0. Avertissement
- 1.1. Objectifs de l'étude
- 1.2. Méthode d'intervention et déroulement de la mission
- 1.3. Organisation de la note de synthèse

2. COMPTE RENDU DES TRAVAUX EFFECTUÉS

- 2.0. De quel projet s'agit-il ?
- 2.1. Précisions sur les concepts
- 2.2. L'analyse des études SEMALY et SEEE
- 2.3. Principaux enseignements des entretiens

3. MISE EN PERSPECTIVE DES ÉTUDES ET DES ENTRETIENS

- 3.0. Les effets du projet (quelle que soit la vocation retenue)
- 3.1. La vocation internationale du projet
- 3.2. La vocation nationale du projet
- 3.3. La vocation inter régionale du projet
- 3.4. La vocation régionale du projet
- 3.5. Les opportunités et sites de développement
- 3.6. Éléments complémentaires

4. CONCLUSION : EXPERTISE « EXTERNE »

- 4.1. Une nécessaire re-hiérarchisation du projet, de ses priorités et de ses composantes
- 4.2. Une proposition de phasage

ANNEXES

1. INTRODUCTION

1.0. AVERTISSEMENT

- Le présent document constitue le rapport de mission de l'intervention conduite par BETURE Conseil pour le compte du GIP TRANSALPES au mois de Septembre 1996.

Après plusieurs années d'études et de réflexions, le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin est aujourd'hui arrivé à un niveau de maturation apportant de nombreuses précisions sur ses enjeux, sa fonctionnalité et ses impacts.

A ce stade des réflexions, il convenait de marquer « une pause » dans le processus d'études préalables de ce grand projet qui nécessite encore des précisions « infinies » (les études se poursuivent).

Il convenait en particulier de vérifier la pertinence (l'adéquation) de l'offre de transport « Lyon - Turin » au regard d'une offre territoriale globale et d'une demande existante et à venir, telles qu'elles ressortent des études « transport » et « aménagement/développement » menées par TRANSALPES.

- Faisant suite à une commande établie durant l'été, BETURE Conseil a mis au point une méthodologie (cf. infra) répondant au mieux aux attentes du GIP dans des conditions particulières de délais très courts.

Le lecteur particulièrement au fait du projet de liaison transalpine Lyon Turin y retrouvera un grand nombre d'éléments connus et peut, de ce fait, ressentir « une légitime impression de saturation ».

Ne se voulant ni parfait, exhaustif ou représentatif (il n'est d'ailleurs pas conçu pour l'être), ce document est en fait un éclairage supplémentaire apporté par un « oeil extérieur renseigné ». Il retrace les différents travaux effectués et cherche à mettre en perspective les enseignements de ces travaux.

1.1. OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- Les différentes instances européennes, nationales et régionales ont engagé des études en vue de la réalisation de la liaison transalpine Lyon - Turin.

Ce grand projet complexe d'infrastructures ferroviaires est depuis quelques années à l'étude et une « offre de transport » est progressivement en train de se dessiner : liaisons France - Italie, liaisons France - Rhône Alpes, liaisons internes à Rhône Alpes, ...

Or, cette réalisation va de fait s'insérer dans un environnement régional qui recoupe à la fois une réalité actuelle, des tendances et des volontés/stratégies d'aménagement et de développement du(des) territoire(s) (généralement qualifiée d'offre territoriale).

- La présente étude a pour objectif de **définir les conditions d'une adéquation optimale entre la nouvelle offre de transport générée par le projet Lyon - Turin et l'offre territoriale** telle que définie ci-dessus.

Autrement dit, quelle offre de transport répondra au mieux aux conditions actuelles et futures ⁽¹⁾ du développement socio-économique des territoires de Rhône Alpes et de leurs milieux, ainsi qu'aux stratégies des acteurs ?

- Enfin, s'il y a fort à parier qu'un tel projet constituera un atout essentiel du développement des territoires et de leurs milieux, des risques ou des manques existent certainement qui justifieront la mise en oeuvre de mesures d'anticipation et/ou d'accompagnement et/ou de renfort du projet.

L'étude a donc aussi pour objet d'identifier ces éléments complémentaires qui permettront une meilleure valorisation des territoires de Rhône Alpes (diffusion élargie des effets du projet).

1.2. MÉTHODE D'INTERVENTION ET DÉROULEMENT DE LA MISSION

- Le GIP TRANSALPES a confié la réalisation de cette synthèse sur l'adéquation entre l'offre de transport et l'offre territoriale à BETURE CONSEIL ⁽²⁾. La mission a été effectuée au mois de Septembre 1996 à partir de deux sources documentaires principales :

⁽¹⁾ C'est à dire confrontées aux stratégies et projets des acteurs (et par conséquent des territoires) *sans* puis *avec* le projet Lyon - Turin.

⁽²⁾ L'équipe d'étude de BETURE CONSEIL était composée de Stéphane de PONCINS et Gilles FOURT, respectivement « Responsable du domaine Développement local à l'Agence Méditerranée de BETURE CONSEIL » et « Responsable de l'Agence Rhône-Alpes de BETURE CONSEIL ».

- une « étude de transport : volets voyageurs et marchandises » confiée à la SEMALY, en groupement avec ISIS, GÉODE et CATRAM (Rapport de synthèse de Septembre 1996)

- une « étude d'aménagement et de développement » confiée au cabinet SEEE, groupe INGÉROP (Rapport de synthèse de Septembre 1996)

L'ensemble des documents produits par la SEMALY et SEEE a été analysé par BETURE CONSEIL puis commenté avec leurs auteurs. Un exercice de mise en cohérence est proposé ci-après au point 2.2.

- Outre l'exploitation de ces deux études de référence et d'autres documents disponibles ⁽³⁾, des « zooms », éclairages et témoignages complémentaires ont été réalisés par le biais de quelques 25 entretiens auprès d'entreprises et de représentants d'organismes institutionnels, socio-économiques, universitaires, touristiques, de transport, etc. ..., répartis sur l'ensemble du territoire régional.⁽⁴⁾

Ces entretiens avaient trois objectifs principaux :

- faire réagir par rapport à la nouvelle offre de transport et ses principes
- apprécier les opportunités de développement liées au projet
- envisager des mesures d'anticipation et/ou accompagnement

- En parallèle des tâches techniques précisées ci-dessus, plusieurs réunions de travail internes et/ou avec la Direction des Études du GIP TRANSALPES ont eu lieu tout au long de l'intervention de BETURE CONSEIL qui s'est achevée par la production d'une note de synthèse argumentée, objet du présent document.⁽¹⁾ Des compléments « à dire d'expert » sont par ailleurs proposés dans ce document.

1.3. ORGANISATION DE LA NOTE DE SYNTHÈSE

- La présente note retrace les travaux effectués aux points 2.2. et 2.3. (« Analyse des études SEMALY et SEEE » et « Principaux enseignements des entretiens »).
- Préalablement, et étant donné la complexité du sujet en cause, il a paru utile de préciser les champs de l'étude et les concepts utilisés (cf. 2.1. « Précisions sur les concepts »).

⁽³⁾ Divers documents du GIP, du Conseil Régional, du SGAR, de la DRE, etc ...

⁽⁴⁾ On se reportera en annexe pour y trouver la liste des personnes et institutions enquêtées et la grille d'entretien utilisée.

⁽¹⁾ Une réunion de présentation intermédiaire avec le Comité de suivi du GIP TRANSALPES a eu lieu le 02/10/1996. Les premiers enseignements des travaux y ont été présentés ainsi que une esquisse de la présente note de synthèse.

- Enfin, le point 3 consiste en une mise en perspective des études et des entretiens. Il est organisé comme suit :
 - les effets du projet (quelle que soit la vocation retenue) (3.0.)
 - la vocation internationale du projet (3.1.)
 - la vocation nationale du projet (3.2.)
 - la vocation inter régionale du projet (3.3.)
 - la vocation régionale du projet (3.4.)
 - les opportunités et sites de développement (3.5.)
 - éléments divers (3.6.)
- Pour finir, un essai de conclusion est proposé au point 4 sous la forme d'une expertise « externe » sur une nécessaire « re-hiérarchisation » des priorités (4.1.) conduisant à une proposition de phasage (4.2.).