

4. CONCLUSION : EXPERTISE « EXTERNE »

4.1. UNE NÉCESSAIRE « RE-HIERARCHISATION » DU PROJET, DE SES PRIORITÉS ET DE SES COMPOSANTES

A l'issue du travail réalisé par BETURE CONSEIL, il est possible d'avancer une conclusion sur le projet Lyon Turin, ses intérêts majeurs du point de vue de l'offre et de la demande territoriales exprimées et en devenir et par conséquent sur ses priorités et composantes.

- **Le projet Lyon Turin est un projet européen.**

Pour être pertinent au regard de l'offre territoriale rhônalpine, il doit être organisé à partir des 3 espaces majeurs de la Région : Région Urbaine de Lyon, Sillon Alpin et Vallée du Rhône.

C'est donc à partir des trois gares nouvelles de la Région Rhône Alpes :

- Rhône Alpes Centre : Lyon - Satolas
- Rhône Alpes Est : Montmélian - Combe de Savoie
- Rhône Alpes Sud : Valence - Saint Marcel les Valence

que doivent ensuite être organisées les relations T.G.V., TERGV et TER.

Ces relations seront réalisées entre les gares, entre les gares et les espaces majeurs de Rhône Alpes, entre les gares et les principales villes rhônalpines et entre les gares et les autres territoires (intermédiaires et périphériques) de la Région.

C'est vers la constitution d'un « arbre » hiérarchisé de relations que doit tendre la mise en oeuvre du projet.

Pour ce faire, il convient de revenir à ses fondamentaux et aux vocations prioritaires mises en avant par les acteurs socio-économiques et institutionnels.

- **Le projet Lyon Turin est avant tout chose un projet international de niveau européen.**

En s'articulant autour de la Région Rhône Alpes, il valorise l'ensemble du territoire et au premier rang ses espaces majeurs : Région Urbaine de Lyon, Vallée du Rhône et Sillon Alpin.

Ce faisant, il constitue un véritable projet transfrontalier.

Doivent donc être relier en priorité les espaces majeurs avec l'Italie du Nord à partir des trois gares de Rhône Alpes (« arbre principal »).

Pour ce faire, il importe que toutes les missions internationales s'arrêtent bien dans l'une ou l'autre de ces trois gares. Les principes de l'offre développés jusqu'à présent vont bien dans ce sens.

- Le deuxième « arbre » aurait comme vocation d'**ouvrir la Région sur les autres régions françaises : l'Île de France et le Grand Sud Est** au premier chef.

Les orientations d'aménagement (offre territoriale) vont sans ambiguïté dans le sens d'un maillage du territoire et du maintien du modèle multipolaire existant afin que chaque territoire profite d'une meilleure « ouverture » nationale.

Dans cet esprit, toute mission nationale ayant comme origine ou destination l'une des villes de Rhône Alpes doit aussi être arrêtée dans l'une des trois gares nouvelles.

- **L'objectif de structuration de l'espace régional** trouve sa concrétisation dans le fait de relier entre eux les espaces majeurs et les trois gares nouvelles avec les principales villes et agglomérations de la Région : St Etienne, Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, et Genève.

A nouveau, toute mission nationale ayant pour origine ou destination l'une de ces villes devrait pouvoir s'arrêter aussi dans l'une des gares nouvelles.

- La structuration de l'espace régional passe aussi par **la desserte interne des territoires majeurs.**

Des systèmes cadencés dans le Sillon Alpin, dans la Vallée du Rhône et dans la RUL sont nécessaires.

- Reste enfin **un système de correspondance avec les autres villes et territoires (intermédiaires et périphériques) qui est à organiser pour les valoriser** et leur donner la possibilité d'accéder aux offres régionales, nationales et internationales.

Outre la desserte des territoires rhônalpins et leur mise en relation, les démarches d'organisation des transports ferroviaires régionaux en cours (de type SRT) et celles à venir doivent avoir comme priorité d'organiser les relations avec les gares de Rhône Alpes qui permettent l'accès à ces offres et au premier chef : Satolas, Valence et Montmélian.

4.2. UNE PROPOSITION DE PHASAGE

A partir des priorités du projet et de ses intérêts majeurs, une proposition de phasage peut être avancée.

On en retiendra essentiellement :

1- l'impératif premier d'améliorer les relations ferroviaires transfrontalières entre Rhône Alpes et l'Italie du Nord (Piémont et Lombardie).

Cette « raison première » du projet justifie en priorité la ligne Grande Vitesse de Lyon à Turin (LGV Lyon Montmélian et tunnel de base).

On reprendra ici les conclusions de l'étude SEMALY qui sont sans ambiguïté sur la crédibilité de l'offre ferroviaire transfrontalière et sa rentabilité :

« l'essentiel des gains de temps de parcours des relations T.G.V. avec l'Italie est apporté par le tunnel de base Franco-Italien (gain de 1h10). dès lors, sa réalisation constitue un enjeu essentiel pour la mise en place d'une offre crédible de desserte ferrée entre la France et l'Italie ».

Cet impératif de liaison transfrontalière peut donc se résoudre en deux temps avec le « Lyon Montmélian » en première phase mais avec la poursuite de l'itinéraire à travers les Alpes très rapidement après.

L'étude SEMALY ajoute par ailleurs que « le tunnel de base conditionne près de la moitié du trafic », pour des hypothèses de trafic deux à trois fois supérieurs aux trafics actuels.

A ce sujet, le LET avait mis en évidence l'opinion des entrepreneurs de Rhône Alpes ⁽¹⁾ :

« Les entrepreneurs de Rhône Alpes attachent de l'importance à la ligne nouvelle dans la mesure où un nouveau tunnel de base sous les Alpes est construit : c'est en effet la seule condition pour que les temps de transport deviennent attractifs. La construction du seul tronçon Lyon Montmélian ne présente que peu d'intérêt pour améliorer les relations entre la France et l'Italie ».

Cet objectif des promoteurs du projet, européens et nationaux d'une part, rhônalpins de l'autre, a l'avantage de leur être commun et de répondre à la priorité et à l'intérêt majeur du projet mis en avant par les études et les entretiens.

2- le besoin ressenti localement d'accélérer les relations entre Paris et les villes et territoires du Sillon Alpin

⁽¹⁾ « Les enjeux économiques pour Rhône Alpes de la liaison transalpine à grande vitesse », LET 03/1994

Ces accélérations ne justifient pas systématiquement - ou tout du moins dans un premier temps - de lignes nouvelles mais peuvent profiter du Lyon - Montmélian à Grande Vitesse,

- avec des TGV empruntant les lignes classiques sur les parcours terminaux à l'instar de ce qui se fait actuellement

- avec un système ferroviaire cadencé dans le Sillon Alpin (TERGV) et des dessertes terminales au moyen des TER et des TC routiers

3- l'intérêt d'organiser les offres du Lyon Turin en relation avec les nouvelles offres générées par le T.G.V. Méditerranée pour favoriser les relations dans un Grand Espace Sud Est en émergence par :

- l'organisation de missions T.G.V. Genève/Grenoble - Combe de Savoie/Satolas/Rhône Alpes Sud - Marseille/Montpellier - ...

- un système d'interconnexions et de rabattements de TERGV et TER sur la Combe de Savoie et les gares du T.G.V. Méditerranée : Satolas et Rhône Alpes Sud.

4- parallèlement, la mise en place d'autres relations en TERGV et TER de qualité, dont on citera les principales :

- Saint Etienne - Lyon
- Bourg-en-Bresse - Lyon
- Grenoble - Lyon
- Grenoble - Valence
- Genève - Lyon
- Genève - Grenoble

Ces réalisations relevant plus d'un schéma des transports ferroviaires dans la Région et dans les Départements que du projet Lyon Turin proprement dit.

Pour conclure ...en trois formules

- Le projet Lyon Turin est un projet politique ambitieux. Il résulte d'une volonté politique partagée entre tous les acteurs de la planification et de l'Aménagement du Territoire et reçoit un accueil très favorable de la part des milieux socio-économiques rhônalpins.
- Le projet Lyon Turin est un projet technique complexe. Il nécessitera encore de nombreuses investigations pour en préciser les caractéristiques techniques et tendre vers une adéquation optimale avec la demande territoriale exprimée par les acteurs socio-économiques de Rhône Alpes.
- Le projet Lyon Turin est un projet politique et technique au service de la Région, de ses territoires, de ses milieux socio-économiques et de ses populations . Il est en adéquation avec l'offre territoriale rhônalpine, et, à ce titre, porteur d'avenir et de développement pour la Région.

ANNEXES

ANNEXE N° 1 : GUIDE D'ENTRETIEN POUR L'ETUDE D'ADEQUATION DU LYON TURIN

1. Objectif 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 donc aujourd'hui (et depuis quelques années) à l'étude et une « offre de transport » est en train de se dessiner : liaisons France - Italie, liaisons France - Rhône Alpes, liaisons internes à Rhône Alpes, ...

Or, cette réalisation (infrastructures et offres de transport) va devoir s'insérer dans un environnement régional (territoires et milieux socio-économiques et humains) 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 aussi pour objet d'identifier ces éléments complémentaires qui permettront une meilleure valorisation des territoires de Rhône Alpes (diffusion élargie des effets du projet).

2. Objectifs de l'entretien

- 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

3. Fiche d'identité de la personne, l'institution, l'entreprise, ...

- Domaines d'intervention ou Activités :
- Effectif :
- CA :
- Part à l'Export
- réseaux commerciaux, partenariats, prestataires de services, sous traitants et fournisseurs, unités de recherche, éventuellement relations dans le groupe, ... (qui, où, fréquences, types de déplacement, ...)
- politique tarifaire, frais de l'entreprise, part du transport dans les coûts de production et/ou de service
- rapport temps de déplacement/coût/confort dans une intervention à la demi-journée, à la journée et au delà
- stratégies et projets (extension, desserrement, resserrement, localisations, ...)
- divers

4. Atouts et handicaps de la Région Rhône Alpes (en terme de territoires et de transports) du point de vue de l'entreprise...

5. Réaction/réceptivité des territoires et de leurs milieux par rapport à une nouvelle offre de transport apportée par l'ensemble du projet Lyon - Turin

5.0. Remarques :

L'offre territoriale associée :

- de l'existant
- du tendanciel (lourd et/ou conjoncturel)
- des potentialités
- des opportunités
- et des volontés

5.1. RA et l'extérieur :

- une accélération des relations entre Lyon et Turin, RA et l'Italie : que peut vous apporter cette ouverture vers l'Italie, quels sont les risques de concurrences, des partenariats sont-ils envisagés ...?

- une accélération des relations vers le Nord (Paris, Île de France, Londres, Bruxelles, ...) et vers le Sud (desserte TGV de Marseille, de Montpellier, liaison France - Espagne,...), notamment pour les territoires et milieux socio-économiques du Sillon Alpin

5.2. RA en interne

- quels changements sont susceptibles d'intervenir dans vos comportements et stratégies avec des réductions significatives des temps de parcours internes à la Région ? (intercités GV, mise en relation des espaces stratégiques de RA : RUL, Sillon Alpin, Vallée du Rhône, mise en relation des centres urbains de Lyon, Grenoble, Genève, Chambéry, Annecy, ...)

- quels « risques » cela comporte-t-il ? quelles mesures d'anticipation et/ou d'accompagnement peut-on mettre en œuvre et qui ?

5.3. La desserte des espaces « périphériques » : le TER

- quels rabattements TER doit-on promouvoir en priorité ? (agglomération grenobloise, Annemasse, Isle d'Abeau, ...)

5.4. L'articulation des nœuds ferroviaires et des espaces intermodaux (fer, aérien, routier)

Quelles opportunités, quelles potentialités, quels projets ?

- Satolas - Vénissieux - Part Dieu - Perrache
- Combe de Savoie - Aix - Chambéry
- Genève (Cointrain, Cornavin) - Annemasse
- Grenoble - Giers - Voironnais

5.5. L'offre fret

- l'autoroute ferroviaire à destination de l'Italie
- une gare principale à Ambérieu
- trois gares provisoires : Avressieux, Combe de Savoie, St Avre en Maurienne

6. Toutes les mesures d'anticipation et/ou accompagnement à toutes les échelles et autres remarques ...

- risques, manques et renforts nécessaires au projet Lyon Turin (mesures d'accompagnement)
- priorités dans les composantes et phasage à privilégier : Lyon - Turin et après... ?, Lyon - Turin avec un engagement sur le reste, Lyon - Turin avec en parallèle les autres composantes
- impacts des NTC dans « les modes de faire » de l'entreprise
- réactivité sans projet de ce type, c'est à dire avec des temps de parcours et des liaisons identiques à celles d'aujourd'hui (international, national, régional)
- divers

ANNEXE N° 2 : LISTE DES ENTRETIENS RÉALISÉS

Outre une série d'entretiens informels, les différentes personnes ci-après ont été rencontrées aux mois de Septembre et Octobre 1996 :

- M. ANGÉ (Lyonnaise de Banque (Groupe CIC), Directeur Général)
- M. Thierry BERNARD (ERAI, Directeur)
- M. CATALDO (CARS FAURE, Directeur)
- M. CHARMETTANT (Agence de Développement Touristique de la Savoie, Directeur)
- M. CORDIER (Crédit Agricole Centre Est, , Directeur)
- M. DUSSOLIER (Responsable de la logistique et des services généraux, SALOMON)
- M. ESTOUR (ESTOUR Emballages et CCI 26, PDG)
- M. GILLES (HEWLETT PACKARD, Responsable des achats généraux)
- M. FAVIER (Pôle Européen de la plasturgie, Directeur)
- Messieurs FREBAULT et VIVET (EPIDA, Directeur Général et Directeur de Service)
- Mme GAVARD PERRET (Université de Savoie, Cellule Communication)
- Messieurs GONDRAN et CHARDON (CESR, Directeur de Cabinet, Chargé de Mission)
- M. GRAF (CCI de Genève, Secrétaire Général)
- M. JANODY (CCI 01, Usine de Salaison à Bourg-en-Bresse, Association ProTGV)
- M. MORET (Polytechnique de Grenoble, Vice Président)
- Mme de NOMAZY (Responsable des Etudes SED Haute Savoie)
- M. J.CH. PERSAT (GROUPE MICHEL FERRIER, Directeur Général)
- M. PERSONNAZ (Miroiterie de Chartreuse, PDG)
- M. ROHART (PIPA, Directeur)
- M. RIBOUD (PRO TRAVEL, PDG)
- M. SNOLLAERTS (CASINO, Responsable logistique)

