

2. COMPTE RENDU DES TRAVAUX EFFECTUÉS

2.0. « DE QUEL PROJET S'AGIT IL ? » ⁽¹⁾

- Le projet Lyon - Turin est **un projet déjà ancien et qui s'est sans cesse complexifié**. Son « historique » n'est pas neutre et sa « maturation » explique une recherche constante de valorisation et de dynamique des territoires de Rhône Alpes.

C'est ainsi qu'à partir d'une opération d'envergure européenne et nationale (logique de flux et de « tuyau »), le projet s'est doté d'une dimension régionale et a été mis en avant comme étant une réelle opportunité de structuration de l'espace régional (aménagement de « carrefours » intermodaux, retombées sur les territoires, ...). De fait, le choix s'est progressivement porté sur une « opération » multimodale et complexe (mixité voyageurs-marchandises en 1993, intermodalité voyageurs, intermodalité marchandises, ...).

On retiendra pour l'essentiel que le Schéma Directeur Européen des Trains à Grande Vitesse (décembre 1990) tout comme le Schéma Directeur National des Liaisons Ferroviaires à Grande Vitesse (adopté en 1991) ont été élaborés dans une période de renouveau de la planification territoriale et urbaine et de réalisations d'exercices de prospectives régionales (fin des années 80, début des années 90).

L'infrastructure et l'offre de transport nouvelle « Lyon Turin » ont donc été progressivement étudiées en tenant compte de ces différents exercices de planification et d'aménagement des territoires ⁽²⁾, parmi lesquels le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement « Rhône Alpes demain, réinventons la proximité » (1992).

⁽¹⁾ Ce point 2.0. de définition du projet est volontairement abordé à ce stade. IL s'agit de préciser sur quelles « bases » BETURE Conseil a procédé à l'analyse et l'exploitation des études SEMALY et SEEE ainsi que la nature et les vocations du projet présentées aux acteurs socio-économiques et institutionnels lors des entretiens.

⁽²⁾ On se reportera à la fin du point 2.2. où est reproduit un tableau de synthèse des documents et orientations d'aménagement et de planification aux échelles régionale et départementales (document SEEE).

- Dans un tel contexte, le projet Lyon - Turin apparaît aujourd'hui comme **un ensemble de réalisations fonctionnelles différenciées et cohérentes**⁽³⁾. C'est ce qu'il est couramment convenu d'appeler « un grand projet », complexe et pluriel dont les nombreuses vocations peuvent être analysées au moins à **quatre niveaux** :

- **c'est un projet international** qui relie deux réseaux de chemin de fer à grande vitesse (le réseau français SNCF et le réseau italien FS), l'Europe du Nord à l'Europe du Sud, la France et l'Italie, Rhône Alpes et ses régions voisines (dimension transfrontalière franco-italienne et franco-suisse), Lyon et Turin, ...

- **c'est un projet à vocation nationale**, qui permettra d'améliorer les relations entre :

- Paris et les villes du Sillon Alpin, Grenoble en particulier
- certaines capitales régionales (Nantes, Lille, Rennes, ...) et les trois départements alpins de Rhône Alpes (Isère, Savoie, Haute-Savoie).

- **c'est un projet régional** :

- qui permet de mieux relier la capitale régionale (Lyon) aux villes du Sillon Alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy, Genève)
- qui renforce le maillage ferroviaire régional et au delà, permet une meilleure structuration du territoire rhônalpin
- qui aura des impacts socio-économiques directs ou indirects sur les territoires desservis et leurs périphéries immédiates ou plus éloignées

- **il concerne à la fois les voyageurs et les marchandises** (dimension fret, autoroute ferroviaire, plate-forme de chargement, retombées logistiques, ...)

- **Le projet Lyon - Turin apparaît ainsi « riche » de la diversité de ses composantes et vocations** :

- « il n'y a pas *un* Lyon - Turin mais *des* Lyon - Turin »

⁽³⁾ En l'état actuel des études, le projet Lyon Turin est encore « ouvert ». Si différentes configurations sont à l'étude, un schéma de référence a été produit. C'est ce schéma qui a été systématiquement présenté lors des entretiens avec les milieux socio-économiques et institutionnels et c'est en considérant le projet dans son ensemble que les études SEEE et SEMALY ont été analysées. C'est ainsi que les meilleures liaisons, les plus rapides et les plus fréquentes (dans l'absolu) ont été retenues pour définir le projet et le « tester ».

- et sa compréhension est multiple : un projet « complet », des vocations et des missions différenciées, des points d'entrée à un réseau maillé régional, national et européen, des sites de développement et des territoires à promouvoir.

De ce fait, l'adéquation entre offre de transport et offre territoriale est rendue elle aussi complexe et plurielle et justifie au préalable de préciser les principaux concepts utilisés, « qui le portent et l'accompagnent ».

2.1. PRÉCISIONS SUR LES CONCEPTS

- Comme indiqué en introduction, le projet Lyon Turin est déjà ancien et a donné lieu à des études préalables qui l'ont sans cesse renforcé et précisé. La présente note de synthèse sur l'adéquation entre deux offres s'apparente assez bien à «une pause» ou une «respiration» dans un processus d'études.
- Cet exercice est donc aussi l'occasion de repréciser ou reformuler les principaux concepts qui « portent et accompagnent » le projet Lyon Turin :
 - la stratégie de l'offre
 - la prospective
 - la variable « transport »
 - l'offre territoriale
 - l'adéquation entre deux offres
 - la demande territoriale et l'adéquation d'une offre et d'une demande territoriales
 - les usagers
 - les déplacements

2.1.1. Stratégie de l'offre

- Le projet Lyon Turin relève indéniablement d'une stratégie de l'offre (offre de transport, offre territoriale).

Il a trois vocations essentielles :

- répondre à des demandes existantes
- anticiper des demandes prévisibles
- en susciter éventuellement de nouvelles (reports modaux)

Effectivement, si les infrastructures actuelles (autoroutes, trains, relations aériennes) supportent des trafics existants de différentes natures :

- entre la France et l'Italie,
- entre Rhône Alpes et les régions italiennes du Nord,
- entre Lyon, Turin et Milan,
- entre Paris et les villes du Sillon Alpin,
- entre les différentes agglomérations rhônalpines entre elles,
- etc ... (cf. infra le point 3),

et si cette nouvelle liaison est souhaitée pour répondre à ces demandes (existantes et/ou prévisibles), le « pari » du Lyon Turin est bien d'offrir à des usagers potentiels un nouveau type de relation et par conséquent de capter des parts de marché au profit de cette nouvelle infrastructure.

- Il est donc essentiel, avant même d'envisager toute adéquation entre les offres, a fortiori entre offre et demande de transport et territoriale, de bien avoir à l'esprit que ce projet s'inscrit dans le cadre **d'une stratégie territoriale prospective** à laquelle chaque institution publique (Europe, État Français, Région Rhône Alpes et autres Collectivités Territoriales) participe à son niveau.

2.1.2. Prospective

- Indissociable d'une stratégie de l'offre, la prospective est aussi au coeur du projet Lyon - Turin. Les définitions en sont nombreuses, on retiendra ici celle de Michel GODET dans « L'Avenir Autrement » (1991) :

« Le rêve féconde la réalité; conspirer pour un futur voulu, c'est déjà ne plus subir le présent. Ainsi, l'attitude prospective n'a pas à attendre le changement pour réagir (la flexibilité seule ne mène nulle part), elle vise à maîtriser le changement dans le double sens de la pré-activité (se préparer à un changement attendu) et de la pro-activité (provoquer un changement souhaité) : c'est le désir, force productive d'avenir. »

Si toute forme de prédiction est une imposture, il convient cependant de faire des paris sur les avènements possibles (souhaités ou redoutés). »

La prospective n'est donc pas « ce que sera demain », mais, face à des hypothèses envisageables et contrastées, « ce que les acteurs veulent que puisse être demain », et par conséquent les décisions à prendre aujourd'hui pour y arriver.

Cette précision est aussi essentielle à la compréhension des effets du projet Lyon Turin et de ses composantes sur les territoires, leurs milieux et leurs populations.

- Pour ne prendre qu'un exemple (par ailleurs développé au point 3) : l'objectif de relier les différentes villes de la Région Rhône Alpes par mode ferroviaire à grande vitesse traduit une volonté politique en faveur des populations, des actifs et des professionnels.

Il ne s'agit pas de déterminer la nature des futurs déplacements sur des trajets courts (exemple : Lyon - Chambéry, Grenoble - Annecy), seul l'avenir et les usages de demain le démontreront avec exactitude.

A l'inverse, il s'agit d'offrir demain à ces mêmes catégories la possibilité de déplacements ferroviaires et par conséquent d'en décider aujourd'hui par la réalisation des infrastructures.

2.1.3. La variable « transport » ⁽¹⁾

- La variable transport a la particularité de participer à la fois de l'offre territoriale (une gare et une infrastructure sont des offres au service de populations et d'usagers) comme de la demande territoriale (les usagers/clients/consommateurs expriment une demande de transport, souhaitent atteindre telle ou telle ville, relier tel ou tel pays, etc...).

Elle a aussi la particularité d'être le vecteur essentiel de l'une à l'autre : le cadre qui « consomme » de l'habitat à Grenoble et du travail à Lyon est demandeur de transport qui lui est offert par un réseau ferroviaire et autoroutier, accessible grâce à des gares et échangeurs (offres). C'est pour satisfaire ses demandes et accéder à d'autres offres (habitat et travail) qu'il utilisera ce réseau.

La variable transport est alors un instrument de mise en relations des offres et demandes territoriales (habitat, travail, équipements, loisirs, ...).

- Or, on a cherché pendant longtemps à identifier « les effets structurants » des infrastructures de transport et plusieurs études ont conclu à l'absence de causalité linéaire entre le développement d'une nouvelle offre de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques des territoires et des milieux (tout juste a-t-on conclu sur les dynamiques d'amplification et d'accélération des tendances préexistantes).

Cet effort de relativité des impacts des infrastructures sur les territoires a été possible une fois qu'a pu être dépassée la tentation d'isoler la variable « transport » de son contexte. Le fait est que l'on a cherché pendant de nombreuses années à decontextualiser l'infrastructure de transport des conditions politiques, économiques et sociales qui ont permis sa réalisation et des phénomènes d'appropriation qu'elle entraîne.

« La réification de l'objet technique (le T.G.V., le métro, l'autoroute, ...) oublie que l'équipement considéré n'est pas une chose, une réalité statique, mais un support d'actions » et « qu'un système spatial, avec son épaisseur politique, économique, sociale, est capable d'anticipation, de détournement, de tactique et de stratégie » (J.M. OFFNER, 1993).

Ainsi donc, la mesure des effets (sur l'offre et la demande territoriales) des infrastructures de transport doit être considérée en tenant compte des interactions entre les dynamiques structurelles, dans lesquelles les projets de transport s'inscrivent parfaitement, et des stratégies d'acteurs se positionnant a priori (s'ils sont partenaires ou interlocuteurs de la décision) ou a posteriori par rapport à ces projets, en leur donnant un sens qui n'apparaît ni immuable ni décisif.

⁽¹⁾ Ce passage emprunte largement à un article de synthèse de J.M. OFFNER : « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », paru en 1993 dans « L'Espace géographique ».

Cette démonstration trouve toute sa véracité quand ces infrastructures relèvent d'une politique de grands projets ambitieux et à moyen/long terme, ce qui est le cas du projet Lyon Turin. L'analyse de l'adéquation d'une part entre les offres et d'autre part l'offre et la demande telles que définies ci-dessus doit par conséquent s'affranchir du rapport de cause à effet au profit d'un modèle d'adaptation réciproque.

« Le T.G.V. ne provoque pas la création des technopoles mais il est le mode de transport correspondant le mieux, à un moment donné, à l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale des entreprises innovantes ». (OFFNER, op. cit.)

- Ainsi, la variable « transport » (en l'occurrence offre(s) de transport Lyon Turin) ne se conçoit que dans le cadre d'une offre territoriale globale. C'est à ce titre que l'on peut ou pas envisager une adéquation entre deux types d'offres.

2.1.4. Offre territoriale

- *« Peut-on définir une offre territoriale ? Ce serait admettre que les ressources ne sont mobilisées qu'en attente de recevoir, de l'extérieur, les moyens susceptibles de les valoriser. En réalité, le projet se réalise au fur et à mesure de l'intensification des rapports entre les forces endogènes et exogènes, et l'offre territoriale, si l'on peut conserver cette expression, doit se comprendre comme la production d'un espace organisé. La tâche essentielle des pouvoirs publics consiste alors à utiliser leurs ressources pour aider à l'organisation, plutôt que de se limiter à attribuer des avantages productifs (qui d'ailleurs tendent à s'épuiser). (DATAR, « Pour une ruralité choisie, Éditions de l'aube, 1994).*

Associant à la fois de l'existant, du tendanciel (lourd et/ou conjoncturel), des potentialités, des opportunités et des volontés, l'offre territoriale est donc globale. Elle concerne des « produits » et des « services » sur des territoires et se décline en catégories d'offres :

- de transports
- d'équipements
- d'activités
- d'habitats
- de loisirs
- de tourisme
- de culture
- de formation
- de commerces
- ...

- A ce titre, le projet « Lyon Turin », offre de transport, est une composante d'une offre territoriale. Rechercher leur adéquation consiste à savoir comment elle s'y insère et la valorise.

2.1.5. Adéquation entre deux offres

- Le projet de liaison transalpine Lyon Turin est une offre de transport qui s'insère dans une offre territoriale. Cette offre a vocation à répondre, orienter, susciter une demande territoriale qui s'exprime notamment par une demande de transport.

Lyon Turin est de ce fait au coeur des politiques d'aménagement du(des) territoire(s) des collectivités locales, des départements, de la Région Rhône Alpes, de l'État et de l'Europe.

Il s'agit dans un premier temps de vérifier la pertinence de l'offre de transport et l'adéquation entre deux offres en répondant aux questions suivantes :

« Comment le projet Lyon Turin s'insère t-il dans une organisation territoriale rhônalpine existante et en devenir ? »

« Quels sont ses effets positifs et négatifs au regard de cette structuration régionale ? »

« Le Lyon Turin en tant qu'offre de transport (liaisons offertes, points d'entrée à un réseau) valorise t-il l'offre territoriale globale : celle des acteurs économiques, celle des acteurs publics de l'aménagement du et des territoires ? »

- La mise en perspective de l'offre de transport et de l'offre territoriale proposée aux points 2 et 3 ci-après démontrera assez largement que le Lyon Turin participe bien d'une structuration de l'espace régional et que les politiques d'aménagement des territoires renforcent sa pertinence et sont donc susceptibles d'en accroître la rentabilité. Les effets de l'offre de transport « Lyon Turin » et de l'offre territoriale rhônalpine sont imbriqués, ils se renforcent et se confortent.

2.1.6 Demande territoriale et adéquation d'une offre et d'une demande territoriales (l'apport des entretiens)

- Au même titre qu'existe une offre territoriale globale, on peut parler de demande territoriale, déclinées de la même manière en « produit » et « services » sur des territoires et par thèmes et/ou domaines identiques : activités, équipements, formations, ... et transports.

Le schéma ci-contre est proposé pour synthétiser ces notions d'offre et demande territoriales (et de transport) et les relations qu'elles entretiennent les unes avec les autres (adéquation).

Si la présente étude a pour principal objet de vérifier l'adéquation entre deux offres, encore faut-il donc se préoccuper de la demande :

« Comment ces offres (territoriales et de transport) répondent, orientent, suscitent des demandes territoriales et de transport ? »

- Les études SEMALY et SEEE y ont répondu pour partie, notamment à partir de courbes statistiques projetées (cf. points 2.2. et 3 ci-après). En complément, il a paru utile d'aller à la rencontre d'une série d'acteurs pour « tester » l'offre de transport Lyon Turin et ses composantes, c'est à dire connaître et comprendre leur perception de l'offre et apprécier leurs demandes exprimées et induites par l'offre.

L'objectif affiché ici est ambitieux et d'ailleurs rarement atteignable (cf. supra les développements sur la variable transport). On se référera donc aux entretiens comme à des illustrations ou témoignages de l'intérêt du projet Lyon Turin du point de vue d'acteurs.

A noter à ce propos que les options et positions des différents acteurs s'inscrivent tour à tour dans une offre territoriale et une demande territoriale et que leur additions ne constituent donc ni l'offre, ni la demande dans leur ensemble. Attention donc à ne pas survaloriser les discours des acteurs car si « tout le monde souhaite une gare T.G.V., un échangeur autoroutier, une zone d'activités, ..., en dehors de l'effet d'image attendu auquel tous les acteurs sont très attentifs et demandeurs, quel sera l'utilité et la fréquentation réelles - et donc la rentabilité - de telles infrastructures ou équipements ? »)

- Restent enfin deux concepts ou sujets dont « tout le monde » (promoteurs du projet, acteurs socio-économiques rencontrés, ...) a bien conscience mais qui justifient aussi des précisions:
 - les usagers
 - les déplacements

2.1.7. Les usagers

- Les études SEMALY et SEEE traitent des usagers en distinguant des catégories et des motifs. La mesure de l'adéquation entre les deux offres d'une part, l'offre et la demande de l'autre, nécessite de clarifier plusieurs points :

- « l'utilisateur n'est plus usager ». Considéré pendant longtemps comme tel, certainement du fait qu'il bénéficiait d'un service public ferroviaire qui n'était pas totalement marchand, il est devenu depuis client ou consommateur de territoires, d'habitat, ... comme de transports.

A ce titre, il dispose d'une gamme complète, à différents prix et lui offrant des services divers. Face à cette gamme, il procède à des arbitrages selon ses propres critères évolutifs de prix, de commodité, de temps passé, ... Ces critères sont généralement fonction du(des) motif(s) de son déplacement et cette réalité nécessite de procéder à des « approches clientèles » au moment de la définition des offres.

- dans le droit fil de ce qui est écrit ci-dessus, il convient donc de distinguer précisément les motifs des déplacements : relation domicile - travail, déplacement professionnelle, tourisme et agrément, déplacement lié à l'usage d'un équipement administratif, ...

Le fait est que les attitudes face à la mise en place d'une offre de transport nouvelle comme le projet Lyon Turin seront différenciées selon ces catégories et la nature de l'offre et de la relation (T.G.V. Lyon - Turin, T.G.V. Grenoble - Paris, TERGV Annecy - Saint Etienne, TER Chambéry - Grenoble, etc ...). Dans cet esprit, il est nécessaire de connaître le demandeur actuel, d'imaginer qui potentiellement le sera demain et de se déterminer en faveur de telle ou telle catégorie (captifs, touristes, professionnels, ...) selon telle ou telle relation.

- le dernier élément à préciser à propos des usagers concerne les utilisateurs « professionnels » dont on distinguera :

- les prestataires de services « externes » (service externe délivré à une entreprise)

- les prestataires de services « internes » (dans l'entreprise et dans le cycle de production, la production en elle même tend à diminuer, les services amont, d'accompagnement et aval deviennent de plus en plus importants, les cadres commerciaux, de gestion, juristes, ... « internes » interviennent au même titre que des prestataires externes et expriment une demande territoriale et de transport identiques à celles de la première catégorie ci-dessus)

- les techniciens des Administrations Nationale et Territoriale

- les enseignants et les chercheurs

Ces quatre types d'acteurs expriment la même demande : un déplacement à la journée (voire à la demi-journée). Ils vont et viennent aux mêmes endroits et ont besoin des mêmes rabattements (Administrations, Universités et entreprises en centre ville, Zones d'Activités, Cités Administratives et campus universitaires en périphérie).

- Il est entendu que la connaissance fine des motifs de déplacement et des usagers est aujourd'hui limitée et largement insuffisante (données incomplètes et parfois anciennes). Si SEMALY et SEEE ont abordé ces aspects dans leurs investigations, il conviendrait d'aller plus loin avec toutes les parties prenantes du transport en Région. Cela étant, il est utile d'avoir à l'esprit ces différents éléments très (trop ?) généraux au moment de procéder à une évaluation des apports du projet Lyon Turin.

2.1.8. Les déplacements

- Les déplacements (nature, durée, caractéristiques, ...) sont directement liés aux catégories d'usagers et à leurs motifs.

De manière générale, pour l'utilisateur comme pour la marchandise, le temps est précieux donc coûteux. La notion de vitesse prime.

Le standard du déplacement professionnel est la journée, voire la demi-journée, celui du touriste tend à diminuer (courts séjours de 2 ou 3 jours à une semaine), la relation domicile - travail ne peut excéder 1h00, etc ...

Pour les marchandises, la problématique de déplacement s'apparente assez bien à celle de l'homme d'affaires dans la mesure où la marchandise a besoin d'aller le plus vite possible d'un point à un autre dans des conditions acceptables. Le standard est le jour A soir pour le jour B matin ou journée.

Quels que soient les seuils de déplacement acceptables selon les distances pour chaque catégorie d'utilisateurs (1h00, 2h00, 3h00 et au delà), il importe de rappeler que **ce n'est pas le temps du trajet principal, en l'occurrence ferroviaire, qui compte mais bien le temps du trajet total entre le point d'origine et le point de destination.**

Ainsi par exemple, pour le cadre commercial lyonnais ou le chercheur grenoblois, ce n'est pas le fait d'aller de Lyon Part Dieu à la gare de Grenoble en une demi-heure qui compte mais le temps total entre le moment où il quitte son entreprise ou son laboratoire à Bron ou Ecully et son point de destination à Meylan ou Sassenage.

Aujourd'hui avec sa voiture et une autoroute performante, il parcourt ce trajet en 1h15 maximum. En revanche aux heures de pointe où les entrées et sorties d'agglomération sont plus difficiles ainsi que le jours de grands départs en vacances des « parisiens » son choix modal peut être modifié.

Cette remarque a elle aussi toute son importance au moment de « tester » les acteurs sur les relations ferroviaires offertes par le projet Lyon - Turin, qu'elles soient internationales, nationales, interrégionales ou régionales (cf. infra 2.2. et 3.).

2.1.9. Remarque

Forcément un peu « abstraites », les précisions ci-dessus ne sont en aucune façon « gratuites ». Elles sont issues des investigations de BETURE CONSEIL et, sans avoir été formulées de cette manière, étaient systématiquement sous-tendues dans les études et lors des entretiens avec les acteurs socio-économiques et institutionnels.

La présente note de synthèse est donc organisée en tenant compte de ces concepts et des questionnements qui leurs sont liés (cf. points 2.2, 2.3 et 3 ci-après).

2.2. L'ANALYSE DES ÉTUDES SEMALY ET SEEE

2.2.1. L'analyse des études

L'exercice proposé ci-après consiste en une lecture comparée des études SEEE et SEMALY à partir des principaux éléments contenus dans les rapports de synthèse de Septembre 1996. Il s'agit de vérifier la pertinence de l'offre de transport définie par SEMALY (principes de l'offre et caractéristiques) au regard de l'offre territoriale (et des enjeux d'aménagement) identifiés par SEEE.

Le tableau ci-après est organisé selon les grandes vocations du projet Lyon Turin :

- un projet international et transfrontalier
- un projet national
- un projet régional

et des opportunités de développement liées aux pôles de transport :

- le secteur de Satolas
- le secteur de Montmélian - Combe de Savoie et d'articulation du projet,
- le secteur d'Ambérieu - Plaine de l'Ain
- les autres territoires

ainsi que les effets globaux du projet sur l'emploi, présentés ici pour mémoire (car ne donnant pas lieu forcément à adéquation).