

<p style="text-align: center;">L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</p> <p style="text-align: center;">(ÉTUDE SEEE)</p>	<p style="text-align: center;">L'OFFRE DE TRANSPORT</p> <p style="text-align: center;">(ÉTUDE SEMALY)</p>
<p>Lyon Turin : un grand projet international qui s'intègre dans les réseaux européens fret et grande vitesse</p>	<p>Lyon Turin : une offre T.G.V. essentiellement internationale</p>
<p>1-Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - croissance depuis 20 ans du trafic européen (+3% par an pour les voyageurs, + 2% par an pour le fret, tous modes confondus) - prévisions de doublement des trafics en 25 ans pour les personnes et 35 ans pour les marchandises - répartition modale déséquilibrée - phénomènes de saturation à « combattre » - respect de l'environnement à assurer - garantie de sécurité à promouvoir <p>2-Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - constituer un espace européen intégré en reliant à grande vitesse les principales zones de peuplement (métropoles européennes) : <ul style="list-style-type: none"> - Barcelone-Lyon-Strasbourg-Hambourg - Londres-Paris-Lyon-Turin-Milan-Venise-Naples - constituer en Rhône Alpes un carrefour européen entre Europe du Sud et Europe du Nord 	<p>1-La demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la demande actuelle concerne essentiellement les relations Nord France - Italie du Nord (70% des trafics) - les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 31% aux relations internationales (1,9 million de voyageurs) <p>2-L'offre T.G.V. internationale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des réductions significatives des temps de parcours - des missions internationales (25/35 T.G.V. quotidiens par sens) qui se feront essentiellement entre l'Île de France et l'Italie : 15 à 25 relations quotidiennes par sens sur un total de 25 à 35 : <ul style="list-style-type: none"> - Paris - Turin (2h55 au lieu de 5h15) et Milan - Paris - Gènes - Paris - Venise - Paris - Rome - Paris - Genève (3h00 au lieu de 3h30) - Bruxelles - Milan - Lille - Milan - Lyon - Turin (1h20 au lieu de 3h35) - Milan - Lyon - Genève (1h30 au lieu de 1h45) - Genève - Milan - Paris - Naples - Barcelone -Rome - Bruxelles - Rome - Londres - Rome

<p style="text-align: center;">L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)</p>	<p style="text-align: center;">L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)</p>
<p>Lyon Turin : un projet transfrontalier</p>	<p>Une offre transfrontalière limitée mais renforcée et valorisée par le principe des arrêts systématiques des missions internationales en Rhône Alpes</p>
<p>1-Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - développement des relations interrégionales : échanges commerciaux et économiques des filières porteuses, relations culturelles, universitaires, coopérations institutionnelles (diamant alpin, 4 moteurs, ...) rayonnement international de Lyon et Turin, deux capitales à mettre en relation, ainsi que Genève « tournée vers le bassin rhodanien et l'axe Paris-Milan » - activités complémentaires entre Rhône Alpes, la Suisse lémanique et l'Italie du Nord Ouest - implantation régionale de nombreux groupes industriels internationaux et de tissus locaux de PME exportatrices (filiales d'excellence) - l'Italie : premier fournisseur de Rhône Alpes (30% des importations) et deuxième client (16% des exportations) <p>2- Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - fort potentiel de développement inter entreprises entre Rhône Alpes et l'Italie du Nord, notamment dans le bassin stéphanois et dans le département de la Loire, qui sont à « raccrocher » au Lyon Turin - déséquilibre entre les modes qui est aujourd'hui un frein à la constitution de cet espace économique transfrontalier et qui justifie le projet Lyon Turin 	<p>1-La demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rhône Alpes-Italie du Nord est au deuxième rang des relations internationales (17%) - mais reste très faible au regard du potentiel de trafic (aujourd'hui la route -VP et autocars- accueille près de 90% des trafics entre Rhône Alpes et l'Italie du Nord). <p>2 - L'offre transfrontalière :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lyon - Turin (1h20 au lieu de 3h35) - Milan - Lyon - Genève (1h30 au lieu de 1h45) - au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes (Lyon Satolas, Savoie Dauphiné, Rhône Alpes Sud) des missions T.G.V. longues distances (principe de l'offre) - desserte TERGV de Satolas (principe de l'offre)

<p style="text-align: center;">L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)</p>	<p style="text-align: center;">L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)</p>
<p>Lyon Turin : un projet national</p>	<p>L'amélioration des relations avec l'Ile de France</p>
<p>1-Contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des échanges nationaux prépondérants : <ul style="list-style-type: none"> - St Etienne, Satolas, Lyon-Paris - Sillon Alpin-Paris - Genève-Paris - des secteurs ou filières dynamiques localisées <ul style="list-style-type: none"> - tourisme (Alpes) - chimie, parachimie, pharmacie (Lyon, Grenoble, Oyonnax, Genevois) : activités fortement exportatrices, recherche-développement - metal-mécanique (Lyon, Grenoble, Oyonnax, St Etienne, Vallée de l'Arve, Annecy, Genevois, Valence) - construction électrique et technologie de l'information(Lyon, Grenoble, Genevois) - production abstraite et universitaire (Lyon, Grenoble, St Etienne) - des caractéristiques et évolutions de l'économie régionale : <ul style="list-style-type: none"> - fort potentiel dans l'industrie et la recherche-développement - niveau de formation élevé, phénomènes de tertiarisation (64% des actifs) - évolution des modes de production des entreprises et de leurs marchés : haute VA, intégration des processus de production, flux tendus, souplesse de l'organisation logistique 	<p>1-La demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les liaisons Nord France- Zone alpine (hors Genève et Chablais) prédominent largement dans les relations nationales (plus de 70%) - les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 54% aux relations nationales - 3,3 millions de voyageurs entre Nord France et zone alpine , essentiellement concentrés sur certaines périodes de l'année : <ul style="list-style-type: none"> - plus d'1 million entre Nord France et Nord Sillon Alpin (Annemasse, Evian, Annecy, St Gervais, Chamonix), - plus de 1,4 million entre Nord France et le coeur du Sillon Alpin (Aix, Chambéry, Tarentaise, Maurienne) - et plus d'1 million entre Nord France et Grenoble (la relation principale est celle du Paris-Grenoble (1,050 million de voyageurs/an). - A noter qu'en cumulant les relations Paris-villes du Sillon Alpin (Annemasse, Evian, Annecy, Chambéry), on dépasse largement les trafics du Paris-Genève (de l'ordre de 1,190 million de voyageurs/an contre 690 000).

<p>- le tourisme et les capacités d'accueil régionales</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6,5% du CA régional - répartition hiver/été - 16 villes et stations de congrès (350/an) - tourisme d'affaires (5% de la fréquentation touristique) et tourisme urbain - tourisme lacustre et thermal - gastronomie réputée - tourisme alpin : premier domaine skiable mondial, 2/3 des stations de ski françaises, 2 PN et 4 PNR - zone de montagne (Alpes et Ouest de la Région) qui accueille 70% des touristes en moyenne annuelle et 90% l'hiver <p>2-Objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - désenclaver les villes et territoires du Sillon Alpin et les relier à Paris et au Bassin parisien pour répondre aux « exigences de développement » des filières moteurs de l'emploi : - tourisme - chimie, parachimie, pharmacie - metal-mécanique - construction électrique et technologie de l'information - production abstraite et universitaire 	<p>2 - l'offre T.G.V. nationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - objectif général : soulager les relations entre le Nord de la France et le Sillon Alpin - un objectif particulier: les transports « touristiques » (« Absorber les très importants trafics entre Paris/Nord France/Nord Europe et les stations touristiques alpines » est annoncé comme un objectif majeur par la SEMALY) <p>« Malgré l'absence de liaisons directes en jour ordinaire de base, les trafics entre Paris et les secteurs touristiques de RA (Maurienne, Tarentaise, ...) sont très importants. Ils s'effectuent pour la plupart à des périodes bien identifiées dans l'année. Ces pointes hivernales ne sont pas toutes absorbées aujourd'hui par l'offre TGV et étant donné leur importance (plus de 1,2 millions de voyageurs), elles constituent un enjeu pour l'organisation de la desserte TGV future ».</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principe de l'offre : création de missions nationales quotidiennes vers les vallées alpines en vue d'écrêter et de mieux absorber les pointes touristiques - les missions nationales compteront entre 20 et 30 fréquences TGV quotidiennes par sens : - Paris-Grenoble (2h35 au lieu de 3h00) - Paris-Maurienne - Paris-Tarentaise - Paris-villes du Sillon Alpin Nord (dont Annecy en 2h35 au lieu de 3h40, dont Chambéry en 2h10 au lieu de 2h55) et Arve - Paris-Annemasse-Chablais - Sud France (Marseille/Montpellier) - villes du Sillon Alpin Nord
---	---

<p style="text-align: center;">L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)</p>	<p style="text-align: center;">L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)</p>
<p>Lyon Turin : un projet régional</p>	<p>Des relations TERGV et TER à organiser en interconnexion avec les offres TGV</p>
<p>1-Contexte :</p> <p>1.1. Démographie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - fortes densités et dynamisme démographique - essor démographique à venir (+ 1 million d'habitants d'ici 2015) à 85 % dans le Sillon Alpin et la RUL (Lyon-St Etienne-Vallée du Rhône) <p>1.2. Structure Urbaine</p> <ul style="list-style-type: none"> - armature urbaine multipolaire complète (27 agglomérations de plus de 20 000 habitants, 7 villes de plus de 100 000 habitants) - phénomènes de polarisation dans les territoires centraux, de périurbanisation dans les territoires intermédiaires et de déprise dans les territoires périphériques <p>1.3. Mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - des échanges régionaux dominés par la voiture (94% pour les relations domicile-travail, 84% pour les relations intercités) - un bon niveau d'infrastructures routières et autoroutières performantes - Lyon-St Etienne, Lyon-Sillon Alpin et interne Sillon Alpin : premières relations routières et ferroviaires <p>1.4. Politiques d'aménagement du territoire⁽¹⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> - « le Lyon Turin est cohérent avec la politique d'aménagement régional et répond aux orientations départementales et locales 	<p>1-La demande</p> <p>1.1. Les relations intercités</p> <ul style="list-style-type: none"> - attractivité très faible du fer par rapport à la route du fait de temps de parcours toujours supérieurs (souvent plus de 10% sur des distances relativement courtes et de ce fait très pénalisants) - paradoxalement, une demande existe, notamment dans le Sillon Alpin (cf. Flux intercités tous modes en 1995 qui laissent supposer que des gisements de déplacements peuvent être captés par le fer) et une offre ferroviaire est aujourd'hui en place - ces relations ont parfois des volumes d'échanges importants (c'est le cas dans le Sillon Alpin avec les relations Grenoble-Chambéry, Chambéry-Annecy, Annecy-agglomération genevoise) - un potentiel de 903 000 voyageurs/an intéressés par des relations intercités ferroviaires performantes, obtenues par la réalisation du projet Lyon-Turin : <ul style="list-style-type: none"> - entre l'Ouest et l'Est de la Région (agglomération lyonnaise-villes du Sillon Alpin pour 76%) - et internes au sillon alpin (24%) <p>« Les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 15% aux relations régionales ou intercités (0,9 millions de voyageurs) »</p> <ul style="list-style-type: none"> - deux relations privilégiées :

⁽¹⁾ Un tableau de synthèse issu de l'étude SEEE et concernant les politiques et grandes orientations de l'Aménagement du(des) Territoire(s) de la Région et des Département de Rhône Alpes est proposé ci-après au point 2.2.3.

<p>- des concordances entre les positions des acteurs publics de l'aménagement quant au tracé du Lyon Turin (par Satolas et la Combe de Savoie)</p> <p>2-Objectifs en matière d'aménagement</p> <p>- répondre aux croissances prévisibles des trafics internationaux, nationaux et régionaux qui justifient des reports modaux</p> <p>- structuration de l'espace régional à partir de 3 ensembles métropolitains</p> <p>- recherche d'un équilibre territorial entre les différents territoires de Rhône Alpes : les Alpes, le Sillon Alpin, l'Axe rhodanien, le carrefour lyonnais, la vallée du Rhône, la Loire et l'Ouest de Rhône Alpes</p> <p>- rapprocher l'Est et l'Ouest de la Région, les zones alpines et la Vallée du Rhône (y compris St Etienne)</p> <p>- relier les différentes agglomérations et les espaces de projet</p> <p>- développer des espaces à enjeux dont 5 sur 7 sont concernés par le projet Lyon Turin : Satolas, Combe de Savoie, Ambérieu-Plaine de l'Ain, Genevois et Rovaltain</p> <p>- relier les territoires d'un espace économique régional «éclaté» pour intensifier les relations entre pôles industriels complémentaires .</p> <p>- structurer le Sillon Alpin</p> <p>- valoriser les territoires périphériques et intermédiaires</p>	<p>- Saint Etienne - Lyon - Lyon - Grenoble (5650 voyageurs/jour)</p> <p>2 - l'offre régionale</p> <p>2.1.Principes de l'offre :</p> <p>- création d'une véritable desserte intercités interne au Sillon Alpin</p> <p>- maintien de la qualité des services TER sur lignes classiques et adaptation pour la desserte des bassins de vie et leur accès au réseau grande vitesse</p> <p>2.2. Offre intercités :</p> <p>- objectif de l'offre ferroviaire régionale: relier l'Est et l'Ouest de la Région (35/45 missions en TERGV et TER) et capter des parts de marchés</p> <p>« Pour ce qui concerne le TERGV, l'essentiel de l'offre consiste à rapprocher le sillon rhodanien de la zone alpine et de réaliser une véritable offre intercités à l'intérieur du Sillon Alpin entre Grenoble et Genève ».</p> <p>- Lyon-Grenoble (1h00 au lieu d'1h15) - Lyon-villes du Sillon Alpin Nord (Chambéry en 0h35 au lieu de 1h10, Annecy en 1h10 au lieu de 1h50) et Arve - Lyon-Genève (en 1h40 au lieu d'1h45) - Grenoble-Genève - Lyon-Maurienne/Tarentaise - St Etienne-Grenoble - St Etienne-villes du Sillon Alpin Nord</p> <p>2.3. Offre TER :</p> <p>« Pour ce qui concerne les TER, l'objectif poursuivi est de permettre un accès efficace à l'offre à grande vitesse ».</p> <p>- Chambéry (Savoie-Dauphiné)-Tarentaise - Chambéry (Savoie-Dauphiné)-Maurienne - Valence-Romans-Grenoble-Savoie Dauphiné-Chambéry -villes du Sillon Alpin Nord - Grenoble-Chablais - Lyon-Grenoble - Bourg-en-Bresse-Lyon</p>
--	---

L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)	L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)
Lyon Turin : un renfort des opportunités de développement liées aux pôles de transport	Lyon Turin : des pôles de transport et d'articulation du projet
<p>-Satolas</p> <ul style="list-style-type: none"> - excellence des dessertes autoroutières - attractivité liée à l'aéroport - gare d'interconnexion T.G.V. (TGV Méditerranée en 2000, nouvelle offre Lyon Turin en 2010) - recherche de complémentarité des aéroports à relier entre eux : Satolas, Genève, Milan - évolution du site liée aux projets de développement de l'aéroport 	<p>-Satolas</p> <p>1-Trafics</p> <ul style="list-style-type: none"> - trafic aérien annuel 1995 de 3,8 Millions de passagers hors correspondances - un trafic aérien en hausse constante depuis quelques années (plus de 5%/an depuis 1984) <p>2-Clientèles</p> <ul style="list-style-type: none"> - vocation rhônalpine de l'aéroport - important trafic en provenance ou à destination du département du Rhône : 46,5% et de l'Isère : 20,8% - clientèles importantes, voire majoritaires depuis les principales agglomérations de Rhône Alpes, qui renforcent l'intérêt du réseau régional intercités relié à Satolas - poids de la clientèle de l'agglomération lyonnaise largement majoritaire (30 à 35%) qui confirme la nécessité d'un traitement spécifique pour la conception de la desserte entre l'agglomération et l'aéroport - mode d'accès actuel à 84% en voiture, avec cependant, une part de marché des transports collectifs de 15% et en constante augmentation (navettes Satobus par autocars entre Satolas et Lyon, Valence, Grenoble, Chambéry/Aix, Annecy et Genève Coitrin) <p>3-Offres aériennes et TGV actuelles</p> <ul style="list-style-type: none"> - offre aérienne actuelle : 112 vols réguliers quotidiens accessibles lors d'un jour ordinaire - offre T.G.V. actuelle : 9 T.G.V. quotidiens en gare de Satolas en provenance ou à destination de Paris, Grenoble, Chambéry, Valence et Marseille (offres insuffisantes pour faire de la gare de Satolas un point d'accès crédible au réseau grande vitesse, d'autant qu'elles apparaissent comme «mal positionnés» au regard des pointes de trafic aérien)

	<p>4-Objectifs de développement</p> <ul style="list-style-type: none"> - au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes des missions T.G.V. longues distances (principe de l'offre) - une articulation des dessertes et des offres TGV/TERGV/TER pour répondre à plusieurs fonctions : <ul style="list-style-type: none"> - apporter une offre complémentaire TGV longues distances au réseau de ville rhônalpines - assurer le pré et post-acheminement longues distances pour les déplacements intermodaux Air/Fer - offrir un mode d'accès rapide à la clientèle de l'aéroport provenant des grandes agglomérations de Rhône Alpes - permettre de développer la complémentarité des offres aériennes avec l'aéroport de Genève Cointrin - participer à l'émergence d'un nouveau point d'entrée de l'agglomération lyonnaise en gare de Vénissieux - un développement prévu pour des destinations intercontinentales (offres régulières long courrier) a priori favorable au développement des déplacements intermodaux air/fer - une forte croissance prévue du trafic aérien : entre 7 et 14 millions de voyageurs à l'horizon 2015 (contre un trafic 1995 de 3,8 millions) - un nombre d'arrêts des TGV en gare de Satolas véritablement attractif pour la clientèle rhônalpine : au moins 20 arrêts quotidiens par sens au lieu des 9 actuels : <ul style="list-style-type: none"> - Nord Europe-France-Italie - Sud Europe-France-Italie - Nord France-Méditerranée - Nord France-Alpes - proposer une offre TERGV intercités permettant d'accéder à l'aéroport à partir des principales agglomérations de Rhône Alpes, accéder à l'offre complémentaire TGV longues distances, renforcer la desserte intercités de Rhône Alpes : <ul style="list-style-type: none"> - Lyon-Grenoble - Lyon-Chambéry-Annecy - Lyon-Genève - Saint Etienne-Lyon Vénissieux-Genoble - Saint Etienne- Lyon Vénissieux-Chambéry
--	---

<p style="text-align: center;">L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)</p>	<p style="text-align: center;">L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)</p>
<p>-Combe de Savoie</p> <p>- développement ces 20 dernières années caractérisé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une forte croissance au plan démographique et industriel - la multiplication des micro-zones d'activités - l'éparpillement de l'urbanisation résidentielle - un fort développement des infrastructures autoroutières <p>- une gare nouvelle « Savoie Dauphiné » connectant Grenoble et le Sillon Alpin peut être une opportunité de dynamisation du Sillon Alpin et d'une structuration de l'espace localement</p> <p>- 5 sites d'implantation possibles: Chignin, Montmélian centre, Montmélian Sud, Sainte Hélène du Lac et Laissaud</p> <p>- disponibilités foncières mais terres agricoles à forte productivité</p> <p>- Montmélian Sud et Chignin, accessibles aux meilleurs conditions apparaissent les plus favorables</p> <p>- il peut être préférable de ne pas envisager un développement à proximité de la gare mais de valoriser à partir de cet équipement l'ensemble du « site à enjeux » qu'est la Combe de Savoie</p>	<p>-Combe de Savoie</p> <p>- gare d'échange en Combe de Savoie : 5 sites d'implantation possibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chignin, - gare actuelle de Montmélian, - Montmélian Sud, - Sainte Hélène du Lac - et Laissaud <p>- des écarts entre le temps d'accès routiers à chaque site estimés en voiture particulière depuis Chambéry et Grenoble qui n'apparaissent pas déterminants</p> <p>- des emplois et des populations dans la zone d'influence des gares qui sont du même ordre de grandeur</p> <p>- des configurations qui permettent des arrêts et des échanges sans fortes pénalisations des missions internes du Sillon Alpin</p> <p>- un potentiel de 200 à 300 000 voyageurs /jour (contre 1,2 million à Chambéry)</p> <p>- les sites de Chignin et de Montmélian permettent les meilleurs compromis possibles</p> <p>- au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes (Lyon Satolas, Savoie Dauphiné, Rhône Alpes Sud) des missions T.G.V. longues distances (principe de l'offre)</p>

L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)	L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)
<p>-Ambérieu/Plaine de l'Ain</p> <ul style="list-style-type: none"> - «territoire logistique» - point d'entrée / sortie de l'Autoroute Ferroviaire - site d'implantation définitive d'une plate-forme de chargement fret à Ambérieu - 3 possibilité : Pont d'Ain-La Vaurette, Ambérieu Nord, Ambérieu-Sainte Julie - Ambérieu Nord : choix d'implantation le plus approprié du point de vue fonctionnelle et de celui de l'aménagement 	<p>-Les transports de marchandises ⁽¹⁾</p> <p>1-Contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> - des trafics routiers fortement dominants (26 Mt représentant 77% du trafic total en 1995) - des hypothèses de progression de trafic de 3%/an laissant supposer un trafic global de 54 Mt en 2010 - une progression qui justifie l'augmentation de la part de marché du fer et de son offre - une part de marché du fer qui augmenterait de 35 à 50% et augmenterait les réserves de capacité des couloirs routiers <p>2-L'Autoroute Ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - concernerait les produits à forte capacité contributive (valeur unitaire élevée) - une attractivité commerciale qui doit répondre à 3 conditions: <ul style="list-style-type: none"> - saturation des axes routiers - fréquences des navettes - volume traité supérieur à 10 Mt <p>- 3 scénarios :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maintien d'une réglementation contraignante du transit par la Suisse - fermeture totale de la Suisse - libéralisation de la réglementation routière en Suisse et intégration de l'Espagne à l'Europe ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> - un volume global en 2010 de : <ul style="list-style-type: none"> - 19 à 25 Mt par fer (7,7 en 1994) - 27 à 34 Mt par route (26 en 1994)

⁽¹⁾ Éléments résumés de l'étude de transport: volet marchandises(GÉODE-CATRAM-TAIEB)

L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)	L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)
<p>-Autres secteurs :</p> <p>-Chambéry</p> <ul style="list-style-type: none"> - évolution conditionnée par les scénarios de desserte étudiés et les possibilités de connexion - nécessaires aménagements lourds (reprise des voies, déplacement et rtournement du batiment voyageurs, accès routiers, ...) - éventuelle restructuration du tissu urbain environnant - capacités de développement dans un environ-nement urbain très contraint <p>- Annemasse</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle d'articulation TGV-TER: Genevois français, Chablais, Vallée de l'Arve - raccordement à Genève et à la gare T.G.V. de Cornavin, au delà jusqu'à Cointrin - vocation de pôle de transport régional et périurbain - importantes potentialités de réorganisation et de développement du site (emprise SNCF et friches industrielles voisines) <p>- Lyon-Venissieux</p> <ul style="list-style-type: none"> - rôle d'interconnexion entre les modes de transport urbains (bus, ligne Est-Ouest du Métro) et ferroviaires régionaux - capacités de développement du site en rapport avec la proximité du site de Prilly (loisirs, universités) <p>- Gières-Grenoble</p> <ul style="list-style-type: none"> - capacité à devenir la deuxième gare régionale de Grenoble - connexion au réseau urbain (prolongement du tramway) - proximité du campus universtaire - potentialités de développement limitées du sites, tributaires d'un raccordement à la rocade Sud 	

L'OFFRE TERRITORIALE ET LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (ÉTUDE SEEE)	L'OFFRE DE TRANSPORT (ÉTUDE SEMALY)
<p>Les effets globaux du projet Lyon Turin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des effets sur l'emploi dus à une croissance soutenue (3,4%) dans les filières motrices : - tourisme - chimie, parachimie, pharmacie - metal-mécanique - construction électrique et technologie de l'information - production abstraite et universitaire <p>et les secteurs géographiques les plus dynamiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RUL - Sillon Alpin <ul style="list-style-type: none"> - les vocations internationales, nationales et régionales ont des effets quantitativement comparables sur l'emploi <p>(On se reportera au point 3.0.2. ci-après qui commente ces éléments)</p>	

2.2.2. Les politiques régionales et départementales d'Aménagement du(des) Territoire(s) :
tableaux de synthèse de l'étude SEEE.

2.2.3. Éléments de l'offre territoriale à développer au regard l'offre de transport

1. L'étude SEEE a mis en évidence que la croissance économique future de Rhône Alpes serait « tirée » par les filières et industries les plus porteuses et les plus dynamiques.⁽¹⁾

Selon SEEE, la variable transport est essentielle aux activités de ces secteurs (« qui présentent une dépendance forte aux services de transport »); le développement des relations avec l'Italie et l'Europe d'une part, avec les autres régions françaises et entre chaque grand territoire d'accueil de ces secteurs en région d'autre part, doit par conséquent être porté par le projet Lyon Turin.

Les cartes produites dans le rapport de synthèse permettent de localiser les grands territoires concernés par ces secteurs et filières. Il s'agit de :

- la RUL, l'Isère et le Genevois pour **la Chimie**
- la RUL, l'Isère et le Genevois pour **le Travail des Métaux**
- la RUL, l'Isère, Valence, le Sillon Alpin et le Genevois pour **la Mécanique**
- La RUL, Grenoble et le Genevois pour **l'Electrique et l'Electronique**
- Lyon, Saint Etienne et Grenoble pour **la Recherche et l'Université.**

En permettant de relier Lyon au Sillon Alpin (Genève et Grenoble), le projet Lyon Turin répond à ces « exigences » de relations internes entre filières.

Par sa vocation nationale, le projet favorise les voyages d'affaires et les déplacements touristiques entre les Alpes et l'Île de France.

Enfin en ouvrant Lyon sur l'Italie du Nord et réciproquement (Lyon Part Dieu et Lyon Satolas), il participe du développement potentiel d'échanges économiques et de savoir-faire entre ces régions et de la constitution d'un espace économique transfrontalier intégré.

Cela étant, l'offre internationale vers l'Italie au départ de Grenoble et Genève (qui sont deux territoires d'accueil des filières moteurs et de leurs entreprises) semble insuffisante au regard des enjeux de développement de la Région et justifierait de ce fait une offre internationale complémentaire soit au départ de ces deux villes (c'est déjà le cas prévu aujourd'hui avec Genève), soit au départ de la Combe de Savoie (arrêt des T.G.V. et interconnexions avec la ligne du Sillon Alpin).

⁽¹⁾ « Des scénarios de croissance de l'économie nationale permettent d'envisager pour la région Rhône Alpes (...) une croissance annuelle moyenne (...) de son PIB pour la période 1995-2015 (...) de 2,4% par an (...). Une croissance économique qui pourrait être supérieure si les industries motrices (chimie, parachimie et matériaux, travail des métaux, construction électrique) et les atouts tertiaires (recherche/développement, services aux entreprises, tourisme et loisirs) de la région sont valorisés ».

Enfin, la présence d'entreprises, centres universitaires et de recherche dans les agglomérations de Valence et Saint Etienne milite aussi en faveur de liaisons elles aussi internationales et nationales (au départ de ces gares ou à l'occasion d'arrêts de missions longues distances).