

## 3.2. LA VOCATION NATIONALE DU PROJET

### 3.2.1. La relation Paris - Villes du Sillon Alpin

<p style="text-align: center;"><b>Une adéquation de l'offre et de la demande ferroviaire en faveur des relations d'affaires et des déplacements touristiques</b></p>
--

- Les caractéristiques de l'économie régionale, l'existence de filières porteuses dans l'industrie, le tertiaire, la recherche, ... sa position et son poids dans la France d'aujourd'hui font de Rhône Alpes une Région totalement ouverte aux échanges de savoir-faire et commerciaux avec Paris, l'Ile de France et les régions du Nord.

Ces échanges existent (notamment sur les relations St Etienne, Satolas, Lyon - Paris ; Sillon Alpin - Paris et Genève - Paris) et se développent, ils justifient une recherche constante de « désenclavement ».<sup>(1)</sup>

Au plan ferroviaire, ils concernent pour l'essentiel la grande Région Urbaine de Lyon mais aussi les territoires, agglomérations et villes des Alpes.

« De même que pour les relations internationales, ce sont les liaisons Nord France - Zone alpine (hors Genève et Chablais) qui prédominent largement dans les relations nationales (plus de 70%) ».

A cela s'ajoutent des volumes de clientèles touristiques très importants dont l'origine est principalement l'Ile de France et la destination les Alpes.

« Cela concerne actuellement plus de 3,3 Millions de voyageurs entre Nord France et la zone alpine (essentiellement concentré sur certaines périodes de l'année), 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 1,2 million de voyageurs/an contre 690 000) ».

---

<sup>(1)</sup> Outre les relations professionnelles quotidiennes, c'est l'accès aux "hubs" parisiens (ferroviaires et aériens) qui est mis en avant lors des entretiens.

« Les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 54% aux relations nationales (3,3 millions de voyageurs) ».

Pour faire face à ces échanges de plus en plus nombreux et pour capter des parts de marché supplémentaires sur la route, le projet Lyon Turin intègre une dimension supplémentaire, celle d'améliorer les relations avec Paris par le biais d'une desserte interne au Sillon Alpin.

« Malgré l'absence de liaisons directes en jour ordinaire de base, les trafics entre Paris et les secteurs touristiques de Rhône-Alpes (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 T.G.V. et étant donné leur importance (plus de 1,2 millions de voyageurs), elles constituent un enjeu pour l'organisation de la desserte T.G.V. future ».

L'objectif affiché par le projet « d'absorber les très importants trafics à destination des stations de ski et de mieux absorber les pointes touristiques » se traduit par la création de missions quotidiennes vers les vallées alpines » qui répondent bien au double enjeu des territoires alpins : favoriser les relations professionnelles et touristiques.

« les missions nationales compteront entre 20 et 30 fréquences T.G.V. quotidiennes par sens, il s'agira des relations suivantes :

- 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 ».

- Si certains acteurs rencontrés vont jusqu'à affirmer que :

« le projet Lyon - Turin, projet essentiellement européen, est porteur en lui-même de conséquences indiscutables pour les territoires de Rhône-Alpes (notamment le Sillon Alpin, le Grenoblois) » et que « le projet ne bénéficiera pas pour l'argumenter de prévisions de trafics locaux ou nationaux »,

la justification de sa vocation nationale est néanmoins portée par la majorité d'entre eux.

Ainsi, au delà des statistiques exprimant la demande actuelle, **c'est toujours la relation avec Paris qui est mise en avant pour les villes et entreprises du Sillon alpin.**

## Relier directement Genève à Paris

- Ce souhait concerne en premier lieu Genève (ville, canton, entreprises, institutions internationales, prestataires de services, banques, ...) qui continue cependant de militer pour le T.G.V. « Genève - Mâcon - Paris » direct.

C'est ainsi par exemple que pour la C.C.I. de Genève, « le projet Lyon - Turin sera toujours "le bienvenu" s'il améliore les relations entre Genève et Paris. Ces relations concernent aujourd'hui 600 000 passagers/an en avion et 800 000 en T.G.V ».

« Rallier Paris en 2h45 est un élément favorable au développement international de Genève dont les préoccupations en terme de liaisons et relations concernent les grandes capitales étrangères comme Paris, Londres et New York ».

La desserte de Genève à partir de Paris et inversement est ainsi mise en avant à travers le projet « Mâcon - Genève », pour lequel on retiendra les arguments suivants :

- Paris - Genève peut être réalisé en 2h15 avec des moyens relativement limités : 12 milliards de francs <sup>(1)</sup> (y compris frais financiers) dont 90% financés par le privé (consortium franco-suisse avec pool bancaire, dont la B.N.P., avec "prospectus" et appel aux marchés). Cette somme suppose que 10% à 20% soient apportés sur fonds publics dont les suisses affirment d'ores et déjà en assurer l'essentiel.

- le projet Mâcon - Genève générerait un surcroît de clientèle qui augmenterait la rentabilité du projet ("+2 millions de passagers, de 6 à 8 ").

- Genève n'a plus ses moyens passés et de nécessaires rationalisations budgétaires interviendront. En outre, des projets concurrents portés par la Confédération (Allemagne - Milan) pourraient prendre le pas sur le Lyon - Turin et le Mâcon - Genève.

- A noter cependant que si le Mâcon - Genève ne se réalisait pas, Genève soutiendrait le Lyon - Turin mais sans investissement suisse. « Le tronçon Montmélian - Satolas - Lyon semblerait le plus réaliste en première phase (3h10); Montmélian - Annecy pourrait faire l'objet d'une deuxième phase mais Annecy - Genève apparaît aujourd'hui bien trop cher au regard des avantages qu'il apporterait ».

---

<sup>(1)</sup> « Le projet aujourd'hui consiste à réaliser pour 12 milliard de francs :

- une gare française dans le Genevois (Archamps),
- une voie nouvelle entre Archamps et Chatillon,
- l'amélioration de l'infrastructure entre Chatillon et Nurieux,
- une voie nouvelle entre Nurieux et Mâcon,
- l'électrification de la ligne Bourg-en-Bresse - Lyon par la Dombes ».

- D'autres territoires et leurs milieux développent aussi des argumentaires en faveur de ce projet.

Allant dans le sens du projet « Mâcon Genève », la position des industriels du bassin d'Oyonnax, et notamment des industriels de la plasturgie, consiste à vouloir les meilleures liaisons possibles, certes avec l'Italie, mais principalement avec Paris.

Pour cette raison, et considérant que les territoires de l'Ain et des franges du Jura sont aujourd'hui particulièrement enclavés par rapport à Lyon et au reste de l'espace régional (et le seraient encore plus au plan national avec le projet Lyon Turin), ces industriels et milieux économiques locaux sont favorables à une LGV directe entre Genève et Paris (avec des arrêts à Bellegarde, Oyonnax, Bourg-en-Bresse et Mâcon).

Dans le même esprit, les responsables économiques et institutionnels du bassin de Bourg-en-Bresse considèrent que l'intérêt du T.G.V. est de pouvoir rallier Paris ou toute autre ville rapidement, en toute sécurité (sécurité proprement dite, garantie des délais,...) et en travaillant. De ce fait, ils sont aussi partie prenante d'une liaison directe Genève - Paris.

Cela étant, dans le cas où "le scénario de l'inacceptable" verrait le jour (c'est-à-dire sans Mâcon - Genève) et par ailleurs « quoiqu'il arrive », il importe que l'électrification de la ligne Bourg - Lyon soit réalisée à l'identique de la ligne Lyon - Saint Etienne.

Parallèlement, la liaison Mâcon - Bourg devrait être renforcée.

Bourg-en-Bresse a effectivement développé une politique en faveur du tertiaire, de l'Université, des secteurs de haute technologie (Alimentec,...) et doit impérativement être reliée à Lyon et à la Région Parisienne.

### Relier le Sillon Alpin à Paris

- Les arguments et les commentaires développés par les acteurs socio-économiques régionaux en faveur d'une desserte du Sillon Alpin et de l'amélioration des relations avec Paris et sa région sont de plusieurs ordres.

Ils concernent les « relations d'affaires » quotidiennes que ces territoires entretiennent avec la « Région Capitale » et les déplacements touristiques (cf. infra 3.2.2).

« La desserte du Sillon Alpin (LGV ou shunts) rendra le projet attractif pour les relations Paris - Genève (volume de clientèle important), c'est sa principale raison d'être ».

La SEMALY explique d'ailleurs à ce sujet que « seule la création d'une ligne à grande vitesse entre Annecy et Genève permet d'envisager une desserte compétitive Paris - Genève (2h58) ou Lyon - Genève via Annecy » (1 million de voyageurs en 2010).

« L'amélioration des relations entre Paris et Grenoble permet celle de la relation Lyon - Grenoble et réciproquement, l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le Sillon Alpin Sud doit donc être conduite simultanément à la réalisation d'une ligne nouvelle entre Lyon et Montmélian ».

« Si le Lyon Turin améliorera les relations des régions émettrices vers les Savoies et l'Isère, celles-ci ont aussi besoin d'être reliées à Paris, Lille, etc... et au reste de l'espace régional. Or, à l'image de Satolas, force est de constater que cette offre est aujourd'hui insuffisante ».

A titre d'exemple concernant l'amélioration de ces relations avec Paris et la région parisienne, les cadres et commerciaux des entreprises rencontrées dans l'Ouest Grenoblois et le Voironnais seraient effectivement susceptibles de prendre le TGV au départ de Grenoble si celui-ci leur assurait un déplacement rapide.

« Aujourd'hui, il est encore trop pénalisant de chercher un TGV à Grenoble au départ du Voironnais, la tentation existe de le prendre à Satolas (mais l'offre y est insuffisante) ou à Part Dieu (mais l'accès dans Lyon est trop incertain); en définitive, le déplacement est souvent effectué par route depuis Voiron avec l'avantage que procurent le contournement de Lyon, le réseau national et la souplesse à l'arrivée dans l'agglomération parisienne ».

Sur cet aspect particulier des relations entre Paris et les villes, vallées et stations alpines, on retiendra en outre que dès la mise en service complète de la nouvelle ligne Paris - Lyon, Chambéry, Aix et Annecy étaient reliées à Paris par TGV (Grenoble étant desservie à partir de 1985).

La notion même « d'être relié » à la capitale est donc ancienne et ancrée dans les esprits, on ne conçoit pas localement de ne pas l'être.

**Cela étant, ce n'est ni la grande vitesse, ni les lignes nouvelles qui sont visées mais bien le fait d'être relié rapidement, sans rupture de charge et à de bons horaires.** S'ajoute à ces attentes l'effet d'image très positif (et sa part de mythe aussi) que véhicule le TGV.

- A noter que pour les acteurs locaux (du monde des entreprises comme de celui de la recherche et de l'enseignement), si la relation avec Paris est bien entendue nécessaire, la relation avec le Sud de la France l'est autant et la mission identifiée par « Sud France (Marseille/Montpellier) - villes du Sillon Alpin Nord » devra être largement dimensionnée (un ou deux départs le matin depuis le Sillon Alpin vers le Sud Est, un ou deux départs le matin vers le Sud Ouest, retours le soir).

L'objectif affiché est le déplacement à la journée vers Nice, Marseille, Aix, Montpellier et Toulouse. Au delà, c'est Barcelone qui est visé (cf. infra 3.3).

### **3.2.2. Les transports « touristiques »**

Le secteur touristique rhônalpin est un secteur d'activités dynamique, producteur de richesses et de déplacements.

Il est un enjeu essentiel pour le projet Lyon Turin (fréquentations, rentabilités, ...) qui lui même peut devenir un élément déterminant de l'attractivité régionale (amélioration des dessertes, fréquences élevées, ...).

Ce thème particulier du tourisme et des déplacement est au coeur des problématiques d'adéquation entre les offres de transport et territoriales.

### Un secteur d'activités dynamique et producteur de richesses

L'activité touristique rhônalpine représente 30 Mds de Chiffre d'Affaires, soit 6,5% du Chiffre d'Affaire régional.

Les "tourismes" pratiqués sont variés : tourisme alpin (premier domaine skiable mondial, 2/3 des stations de ski françaises), tourisme vert (2 Parcs Naturels Régionaux, 4 Parcs Nationaux, golf,...), tourisme urbain (culture, manifestations, patrimoine, gastronomie,...), tourisme lacustre et thermal et tourisme d'affaires (congrès, séminaires,...).

Deux caractéristiques particulières sont à relever car influentes pour la future offre de transport :

- la fréquentation touristique est bien répartie entre les saisons d'hiver et d'été,
- la zone de montagne (Alpes et Ouest de la région) accueille 70% des touristes en moyenne annuelle et 90% l'hiver.

A propos du tourisme d'affaires (5,4 Mds soit 20% du total touristique, 5% de la fréquentation touristique), on notera qu'il se reporte essentiellement sur les 16 villes de congrès identifiées et promues par le CRT et le Club du Tourisme d'Affaires et que son essor passera « immanquablement » par une desserte grande vitesse vers les grands marchés et volumes de clientèles, et au premier chef de Paris et la région parisienne.

Une desserte spécifique à partir de Paris doit être organisée pour accéder :

- aux 6 « villes art de vivre » : Lyon, Chambéry, Grenoble, Saint Etienne, Valence et Villefranche
- aux 3 « villes bords de lac » : Aix, Annecy et Divonne
- aux 7 stations de montagne : Chamonix, Mégève, Alpes d'Huez, Courchevel, Méribel, Morzine-Avoriaz et Val d'Isère

Aujourd'hui, 9 de ces sites sont desservis par TGV, les 7 autres nécessitent que l'offre TERGV et TER et d'autres modes de rabattement complémentaires soient organisés pour les rallier facilement.

### **Répondre à de fortes demandes de déplacement**

« 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 qui confirme que 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.

En période de sports d'hiver, des TGV desservent en fin de semaine les vallées de l'Arve (Cluses, Sallanches, Saint-Gervais), de la Tarentaise (Albertville, Moutiers, Aime, Landry, Bourg-Saint-Maurice) et de la Maurienne (Saint-Avre-la-Chambre, Saint-Jean-de-Maurienne, Saint-Michel-Valloire, Modane), les dessertes quotidiennes à l'année ne remplissent pas les mêmes conditions.

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.

Outre la demande actuelle qui justifie d'améliorer ces relations, l'étude réalisée par SEEE et les entretiens avec les acteurs locaux ont mis en évidence plusieurs arguments complémentaires repris ci-après.

### **Asseoir l'attractivité touristique de la Région**

Si la problématique touristique alpine ne se résume pas au cas savoyard, ce dernier l'illustre néanmoins suffisamment pour être présenté ici.

- Le "tertiaire touristique", 1ère activité économique du département représente plus de 50% du PIB départemental. C'est de ce fait un secteur hautement stratégique aux yeux des décideurs institutionnels et responsables socio-économiques.

Aujourd'hui, le département assure 21 millions de nuitées l'hiver (du 15/12 au 31/05) essentiellement sur la Tarentaise et la Maurienne, et 6 à 12 millions de nuitées (selon les méthodes de calcul) en été. <sup>(1)</sup>

La région parisienne arrive en tête des régions "émettrices" de touristes, Rhône-Alpes est en 2ème ou 3ème position.

- Grâce à de nombreux événements sportifs (J.O, ...) et à une politique d'équipement soutenue, la Savoie s'est progressivement dotée d'un réseau autoroutier très performant. L'objectif poursuivi localement a été de "faire sauter les bouchons" particulièrement pénalisants pour le développement touristique.

Aujourd'hui, 75% des touristes accèdent aux stations par mode routier.

Cette politique a connu de francs succès à l'image de l'autoroute Lyon - Albertville (et au-delà) dont le bilan LOTI a démontré une réalité des trafics largement supérieure aux prévisions, un taux de rentabilité de l'investissement très élevé et des phénomènes de polarisation le long des axes autoroutiers.

Aujourd'hui, l'autoroute de la Maurienne est en travaux jusqu'au tunnel de Fréjus. Cette nouvelle infrastructure qui sera mise en service dans 3/5 ans (concession SFTF) va améliorer significativement les relations entre l'Italie du Nord et la vallée de la Maurienne.

- Outre ces réalisations autoroutières, la Savoie a aussi presque atteint aujourd'hui son seuil de développement et d'équipement (stations, structures d'accueil, aménagements, ...)

L'essentiel des actions à conduire portera dans les prochaines années sur des restructurations, des réinvestissements de friches touristiques ...

De ce fait, à l'exception de la poursuite de l'équipement touristique de la Maurienne qui a encore un potentiel de développement et devrait bénéficier de la liaison autoroutière Lyon Turin !, les efforts porteront essentiellement sur :

- la mise en place d'une politique des courts séjours pour lesquels les temps de parcours doivent être particulièrement réduits,

- la gestion de marges d'expansion très fortes pour le tourisme estival.

(1)

Millions de nuitées	Savoie	Haute Savoie
Hiver	21 M	12 à 21 M
Été	6 à 12 M	8 à 11 M



## Anticiper des évolutions

Les acteurs touristiques (promoteurs, transporteurs, gestionnaires...) rencontrés soulignent à ce sujet que :

« le fractionnement prévu des congés justifiera à terme des ratios « temps de déplacements / durée du séjour » bien moins élevés. Cette évolution justifiera à terme des dessertes quotidiennes de qualité ».

Une offre ainsi conçue permettra de capter des parts de marché sur la route mais ne permettra pas forcément d'élargir l'assise touristique du département, les seuils de sur-occupation étant "proches" et le tourisme étant aujourd'hui un marché mature avec une sur offre concurrentielle très difficile (les pays de l'Europe de l'Est eux-mêmes sont en phase d'équipement).

Reste par exemple que :

« si la Savoie n'est pas desservie par TGV, elle reculera sur un marché concurrentiel où les offres sont de plus en plus nombreuses et attractives (cf. séjours dans les Rocheuses avec transfert en avion à des prix très compétitifs) »<sup>(1)</sup>.

## Gérer les correspondances

Ainsi donc, les responsables touristiques alpins voient dans le LYON-TURIN un intérêt majeur : celui d'offrir une nouvelle offre aux clientèles "parisiennes", d'anticiper des évolutions dans les pratiques touristiques - courts séjours - en accélérant significativement les relations grâce aux TGV.

"Il importe d'être le plus proche possible (en temps et en confort) de la destination finale (la rédaction des séjours va dans ce sens)".

"Aujourd'hui, on vient à Chambéry, Modane,... directement par le train et c'est ce qui rend l'offre ferroviaire performante et attractive. Les clients ne sont pas à 1/4 d'heure ou 1/2 heure près si ils ont l'assurance de ne pas avoir de ruptures de charge pénalisantes ou contraignantes".

Or, dans le même temps, plusieurs acteurs rencontrés ont souligné les difficiles correspondances (ferroviaires, autocars et bus) à partir d'Annecy, Aix, Chambéry ou Grenoble (gares routières implantées à proximité des gares SNCF) vers les vallées alpines de l'Arve, de la Tarentaise, de la Maurienne et du Grésivaudan, ... laissant ainsi penser que l'effort à porter serait plus pertinent s'il était concentré sur l'organisation de ces correspondances et la multiplication des fréquences.

---

<sup>(1)</sup> A noter à ce sujet comme l'indique un interlocuteur rencontré « que les Alpes sont le gisement premier en Europe et que les efforts d'équipement de la Pologne et de la Tchécoslovaquie, les politiques tarifaires compétitives du Canada et des USA ne modifieront qu'à la marge les répétitions entre les volumes touristiques liés au ski. Il suffit donc de gérer les pointes hivernales (du réseau autoroutier et du réseau ferroviaire) ».

« le Lyon - Montmélian n'est concevable que si une plate-forme d'éclatement/rabattement y est réalisée (10 bus doivent partir à chaque arrivée de TGV en direction des stations) ».

Est déjà abordée (cf. infra « la vocation régionale du projet ») la difficile adéquation entre « vitesse, massification, grande distance et desserte de centre ville » et « rabattement des périphéries, rupture de charge et insuffisance des fréquences ».

D'une manière générale et sans avoir de solutions, les acteurs rencontrés ont confirmés le besoin d'exercices de planification locale, d'organisation des Transports Collectifs dans les agglomérations, d'informations généralisées et accessibles.

Quoiqu'il en soit, il semble bien que ces approches visant à mieux organiser les interconnexions fer/route, les correspondances entre les modes ferroviaires entre eux, les schémas d'agglomération, etc... ne relèvent pas du projet Lyon Turin en tant que tel mais d'approches complémentaires régionales et locales.<sup>(2)</sup>

### 3.3. LA VOCATION INTER REGIONALE DU PROJET

#### Une défaillance de communications

- Aujourd'hui, le Grand Sud Est est à 3/5 heures de Lyon et Grenoble et 5/7 heures des villes du Sillon Alpin et de Genève. Les relations aériennes sont inexistantes, la route est en situation de monopole.

Quelques exemples suffisent à éclairer les difficiles communications ferroviaires au sein de cet Espace Grand Sud Est et l'intérêt de la route :

Anancy - Montpellier	Chambéry - Aix en Provence	Grenoble - Nice
- temps VP : 4h00 - temps Fer : 7h00 (avec changement à Valence)	-temps VP : 3h30 -temps Fer : 6/7h00 (avec changements à Part Dieu ou Valence)	-temps VP : 4h00 -temps Fer : 6/7h00

- Deux formules employées à l'occasion des entretiens en Région sont particulièrement éclairantes :

- des difficultés auxquelles doivent faire face les acteurs socio-économiques rhônalpins pour rallier le Sud de la France et la Méditerranée

<sup>(2)</sup> ... réflexions locales auraient par ailleurs tout à « gagner » d'une coordination régionale (cf. infra 3.6.).

- du potentiel de développement lié à de meilleures relations avec Marseille, Montpellier, etc...

« D'une manière générale, Rhône-Alpes a de vraies difficultés à organiser ses relations avec Marseille, le Grand Sud-Est et la Mer. Sur le plan ferroviaire, les relations sont très insuffisantes et inadaptées ».

« Affirmer Rhône Alpes comme « tête de pont » du Grand Sud Est Français et « l'ouvrir » à la Méditerranée est un enjeu majeur de développement pour la Région ».

- On remarquera que les appréciations concernant ces besoins de liaisons et l'intérêt du projet Lyon Turin pour les résoudre ont été le fait de la quasi totalité des interlocuteurs rencontrés, et souvent de manière spontanée.

Autrement dit, les acteurs ayant fait preuve d'un intérêt pour ce rapprochement attendu de Rhône Alpes et du Sud de la France n'ont pas été seulement les acteurs rencontrés dans le Sillon Alpin (et donc directement intéressés aux avantages liés du projet Lyon Turin) mais aussi ceux, implantés dans la RUL ou la Vallée du Rhône et donc concernés et satisfaits principalement par le TGV Méditerranée (« indépendamment du projet Lyon Turin »).

C'est l'ensemble des acteurs rhônalpins qui juge positivement les améliorations des relations au sein de l'Espace Grand Sud Est.

## Le grand Sud Est

A propos de la vocation interrégionale du projet Lyon Turin, les entretiens <sup>(1)</sup> ont donc démontré une volonté générale d'affirmer Rhône Alpes comme « tête de pont » du Grand Sud Est Français et de « l'ouvrir » à la Méditerranée.

Dans ce sens, le projet Lyon Turin permettra en complément du TGV Sud Est (Lyon Marseille en 1h25 au lieu de 2h50) de se rapprocher de cet objectif.

Le projet participe effectivement de l'émergence (la confortation ?) d'un territoire du Grand Sud Est Français.

Ses effets prévisibles sont d'ores et déjà identifiables pour quelques secteurs et quelques territoires :

- « rapprocher Rhône-Alpes des Régions PACA, Languedoc Roussillon et Midi Pyrénées »
- « constituer un territoire irrigué de Lyon à Nice et de Genève à Montpellier »
- « donner la possibilité aux entreprises innovantes de Rhône Alpes de travailler avec celles de Sophia Antipolis, Aix-en-Provence, Montpellier, ... jusqu'à Toulouse »
- « avoir un accès facile sur la Côte d'Azur (tourisme d'affaires, congrès et séminaires pour les actifs, tourisme et loisirs de fin de semaine pour les populations) »
- « mettre en réseau les technopôles entre eux : ceux de Rhône Alpes : Savoie Technolac, ZIRST, Pôle Européen de la Plasturgie, ..., ceux de PACA : Sophia Antipolis, Sophia Esterel, Euroméditerranée, Arbois, ... »

Par ailleurs, l'argument de l'ouverture sur Marseille et la Méditerranée est aussi à prendre en compte du point de vue Genevois qui constate aujourd'hui des trafics existants qui vont en se développant. En ce sens, c'est bien l'espace régional au sens transfrontalier (Suisse, Italie du Nord) qui bénéficierait d'améliorations avec le Sud.

---

<sup>(1)</sup> A noter que des attentes existent aussi du côté méditerranéen pour rallier Rhône Alpes et ses agglomérations et multiplier les échanges économiques.

Et si la réalisation des contournements lyonnais, le projet avancé d'A 51<sup>(2)</sup>, les hypothèses d'autoroute cévenole, ... vont sensiblement « réduire les distances » entre ces deux grandes régions, la « chance » du ferroviaire (TGV Sud Est bien entendu, TERGV, correspondances à Rhône Alpes Sud, etc...) tient aux distances existantes entre ces régions, trop longues en voiture, trop courtes en avion.<sup>(3)</sup>

Il y a là « un créneau » sur lequel une offre ferroviaire serait particulièrement compétitive, à l'image du TGV Lyon Paris (déplacements fréquents de 2h00).

Cela étant, l'offre ferroviaire imaginée pour l'heure ne semble pas suffisante à intensifier ces relations (cf. infra).

### La France décentralisée

Le Lyon - Turin a pour vocation de rapprocher la France de l'Italie, mais, au-delà de la confortation du réseau en étoile autour de Paris et de l'Île-de-France, ce projet participe d'un équipement et d'un aménagement du territoire transversal.

« En améliorant les relations entre les parties Est de Rhône-Alpes avec le Sud de la France, le Nord (Lille...), il ouvre de nouvelles perspectives et relève bien d'une stratégie de l'offre. C'est un pari sur l'avenir qui mettra du temps ».

« Le projet ne doit pas être considéré comme un Paris - Lyon - Turin - Milan, mais comme un élément d'équipement de la région Rhône-Alpes ("c'est Rhône-Alpes qui tire la France") ».

« De ce point de vue, le shunt de Rhône-Alpes à partir de Genève (Mâcon - Genève) serait catastrophique pour la région..., mais aussi pour la France (confortation des polarisations sur la région capitale) ».

« Il est donc essentiel de développer le projet en y intégrant une dimension régionale mais sans dénaturer le projet ».

Allant clairement dans ce sens, certains acteurs vont même jusqu'à affirmer que :

---

<sup>(2)</sup> INPG : « si la relation qu'offrira l'A51 entre Grenoble et le Sud de la France sera bien utile, sa confortation par mode ferroviaire permettrait de développer les échanges (qui existent et s'accroissent) entre Rhône-Alpes et Sophia Antipolis, Nice, Toulon (DCN,...), Aix, Marseille, Montpellier,... (à noter à ce sujet que le développement des NTC est un élément de confort qui n'a d'intérêt que si les individus se connaissent et continuent de se rencontrer physiquement) ».

<sup>(3)</sup> L'étude SEEE précise que « la grande vitesse ferroviaire permet au train de concurrencer la route pour des déplacements supérieurs à 300 km et de concurrencer l'avion jusqu'à 1 400 km ».

« l'amélioration des relations avec Paris n'est pas prioritaire ("on ne vend pas à Paris"), les réseaux ferroviaires, autoroutiers et aériens sont suffisamment performants, des améliorations ponctuelles sont encore possibles, mais il n'apparaît pas fondamental de rallier Paris depuis le Sillon Alpin avec une infrastructure lourde et de nouvelles voies grande vitesse.

L'ampleur du projet et son coût paraissent démesurées au regard de l'amélioration apportée (y compris pour Genève "qui ne pèse pas suffisamment en volume", y compris aussi, pour les déplacements touristiques qui ont plus besoin de fréquence, confort et accessibilité directe que de rapidité) ».

Ainsi, « il importe plus de relier Rhône-Alpes aux autres régions françaises et d'Europe que de multiplier les offres locales au départ et à l'arrivée de Paris ». « Des fréquences élevées en gare de Part Dieu et/ou Satolas et/ou Combe de Savoie et/ou Valence - Rhône-Alpes Sud seront plus efficaces. L'organisation des correspondances avec des TER, des TC... est en revanche essentielle et c'est sur ce point particulier que les efforts doivent portés en priorité ».

## Une proposition

Seules deux missions identifiées dans l'étude SEMALY vont favoriser les relations entre Rhône Alpes et le Grand Sud Est.

- « Barcelone - Rhône Alpes - Rome »
- « Sud France (Marseille/Montpellier) - villes du Sillon Alpin Nord »

Sans connaître précisément le nombre, les fréquences, les temps de parcours, ... de ces missions, elles apparaissent a priori relativement limitées au regard de l'enjeu de développement relevé par les acteurs socio-économiques et institutionnels rencontrés.

Outre le renforcement de ces missions, il apparaît donc dès maintenant opportun qu'elles s'arrêtent systématiquement en Combe de Savoie selon le principe de l'offre annoncé :

« 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 ».

Cette mesure aurait comme effet d'offrir le plus de relations possibles entre les Alpes et le Sud de la France, les autres territoires (RUL et Vallée du Rhône) bénéficiant quant à eux des arrêts en gares de Satolas et Valence des missions internationales et nationales du TGV Méditerranée.