

3.5. LES OPPORTUNITÉS ET SITES DE DÉVELOPPEMENT

Sont présentés ci-après des développements spécifiques concernant les secteurs de Satolas, de la Combe de Savoie et d'Ambérieu/Plaine de l'Ain (3.5.1. 3.5.2. et 3.5.3.) ainsi que deux remarques ponctuelles, émanant des entretiens, sur les effets du projet sur les autres territoires de la Région (3.5.4.).

3.5.1. Le secteur de Satolas

- **Satolas: point d'entrée régional aux réseaux aériens inter-régionaux, européens et intercontinentaux**

Le trafic aérien annuel calculé au départ ou à destination de l'aéroport de Satolas est estimé à 3,8 millions de passagers (hors correspondance) en 1995.⁽¹⁾

La répartition départementale de ce trafic révèle la vocation essentiellement rhônalpine de l'aéroport et plus particulièrement l'importance du Rhône (46,5%) et de l'Isère (20,8%).

La répartition par type de territoires s'établit globalement à 51% en faveur des principales agglomérations de la Région (Lyon, Grenoble, St Etienne, Chambéry/Aix, Annecy, Valence, Bourg-en-Bresse) et 37 % pour le reste de la Région. Les 12% restants concernant des territoires (urbains et agglomérés ou pas) hors Région.

Enfin, la répartition entre agglomérations démontre clairement la prédominance de Lyon et de Grenoble (réciproquement 32% et 9%).

Ces éléments de constat conduisent assez naturellement à considérer qu'il est essentiel pour l'aéroport de Satolas de privilégier ses relations avec le Rhône (essentiellement Lyon) et l'Isère (essentiellement Grenoble). En découle la recherche d'amélioration des relations ferroviaires entre ces différents secteurs au moyen de la Grande Vitesse, de TCSP ou de progrès sur les infrastructures classiques, les volumes qui seraient à l'avenir traités par le fer étant générateurs de rentabilité économique. « La boucle apparaîtrait alors ainsi bouclée ».

Cette démonstration ne doit cependant pas occulter d'autres réalités, moins importantes en valeur absolue, pourtant essentielles en valeur relative :

- **les relations entre les autres agglomérations et Satolas, du point de vue de ces agglomérations :**

A partir d'hypothèses médianes (moyenne enquête CETE et simulations SEMALY)⁽²⁾, on peut considérer que la desserte de Satolas est un véritable enjeu de désenclavement aérien pour toutes les agglomérations de la Région.

⁽¹⁾ D'après les études SEMALY et SEEE

Ainsi, si l'amélioration des relations de Satolas à toutes ces agglomérations ne profitera pas fondamentalement (en volume) à Satolas, elles doivent néanmoins être développées pour permettre aux agglomérations et à leurs milieux socio-économiques et humains d'être reliés au mode aérien.

⁽²⁾ 130 000 passagers par an pour St Etienne, 51 500 pour Chambéry, 81 500 pour Annecy, 49 500 pour Valence et 34 000 pour Bourg en Bresse.

- les relations entre les autres territoires de Rhône Alpes et Satolas, du point de vue de ces autres territoires

Les données chiffrées sont encore plus frappantes : 1,4 million de passagers/an proviennent ou vont dans le reste de l'espace régional, soit autant que ceux ayant pour origine ou destination Lyon et son agglomération.

Or, la desserte de tous ces territoires ne peut être « massifiée » au même titre que la desserte de l'agglomération lyonnaise. Ainsi, nombreux sont les passagers provenant soit de territoires de proximité par rapport à l'aéroport et utilisant de ce fait le mode routier, soit de territoires éloignés et pour lesquels une rupture de charge intermédiaire (mode routier/mode ferroviaire) serait trop pénalisante et qui, par conséquent, profiterait à des parcours terminaux exclusivement routiers.

Reste néanmoins que ces clientèles seraient potentiellement utilisatrices de transports ferroviaires à Grande Vitesse, de TER, ... pour rallier Satolas si elles effectuaient leur rupture de charge dans des conditions satisfaisantes. Cette hypothèse justifierait de connaître plus précisément les diverses origines et destinations des utilisateurs de Satolas et que les accès et aménagements des gares et le leurs environnements soient pensés et réalisés pour satisfaire leurs attentes et exigences.

Les perspectives de trafic à l'horizon 2015, les orientations de planification et d'aménagement des divers acteurs publics (modèle multipolaire, protection des grands espaces, politiques de soutien aux territoires, ...), la croissance des échanges professionnels ainsi que la poursuite attendue des phénomènes de périurbanisation et rurbanisation militent en faveur de la constitution de réseaux intermodaux « maillés et fins ».

De ce point de vue si l'offre de transport du T.G.V. Lyon Turin établit comme principe minimum la desserte systématique de l'une des 3 gares intermodales de Rhône Alpes, ce principe peut être étendu aux agglomérations et aux territoires vis-à-vis de Satolas par TERGV ou TER.

• l'offre TC de desserte de Satolas :

Actuellement selon les hypothèses de répartition par agglomérations retenues, la part de marché de **Satobus** s'élève à 20/25% en provenance et à destination de Lyon, 13 à 22% pour Grenoble, 8 à 12 % pour St Etienne et 2 à 8% pour Annecy, Chambéry et Aix.

Si les avantages de Satobus par rapport au mode ferroviaire sont une certaine rapidité et une certaine souplesse (plusieurs points d'entrée aux réseau, adaptabilité du réseau, ...), l'amélioration des relations par mode ferroviaire aura comme conséquence d'offrir des déplacements encore plus rapides et sûrs.

Ainsi, l'utilisation à terme des modes ferroviaires (lien fixe pour Lyon, T.G.V. ou TERGV pour Grenoble et les autres agglomérations) devrait permettre d'accroître ses parts de marché sur le mode routier et par conséquent aussi sur l'offre Satobus. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Étude SEMALY :

S'il n'est pas possible de cerner précisément les parts de marché captées par le train au détriment de Satobus, il apparaît évident qu'un report aura néanmoins bien lieu. La part de marché de Satobus devrait alors faiblir lorsque le mode ferroviaire montera en puissance. Cette concurrence de fait et les risques d'absence de lisibilité dans l'offre de transport collectif au sens large devraient alors profiter un temps au mode routier et aux transports individuels.

Etant donné la force et la pesanteur des usages et habitudes de transport, ce transfert peut s'inscrire dans une certaine durée et il y a un risque réel que l'effet recherché ne profite pas au mode ferroviaire et qu'il aille jusqu'à affaiblir les positions de Satobus.

Pour pallier ce risque ou tout au moins le limiter, les politiques tarifaires et de communication des différents modes de transport collectif, portés par les pouvoirs publics, devront être intégrées, c'est à dire couplées ou au minimum coordonnées.

C'est l'offre de transport collectif dans son ensemble de et vers Satolas qui doit alors être promue. Ainsi, ce qui apparaît comme un risque de concurrence stérile entre deux modes, mais tous les deux collectifs, peut être dépassé et au contraire valorisé : fréquences complémentaires, meilleure couverture des territoires, substitution en cas de troubles divers,

Les modes de production et de services actuels, les usages des particuliers, les volontés planificatrices des pouvoirs publics vont dans le sens d'une meilleure répartition dans un espace régional préservé. Tout politique des transports qui aura comme conséquence d'accroître l'offre et de la répartir dans le temps et sur les territoires répondra à ces attentes et anticipera les évolutions prévisibles et souhaitées.

• « L'offre Satolas » de demain

La répartition actuelle des destinations finales de la clientèle de Satolas est favorable aux échanges nationaux : 51% (dont 9% pour Paris) et européens : 30%. La future offre T.G.V. nationale et européenne va très certainement concurrencer le mode aérien en faveur de ces types de destination.

Parallèlement, les responsables de l'aéroport ont pour ambition de développer les relations intercontinentales et l'offre régulière de long courrier et les prévisions de trafic à échéance 2015 s'établissent aujourd'hui entre 7 et 15 millions de passagers/an.

- « (L'offre intercités ouvre) la possibilité d'assurer pour Grenoble, Chambéry, Annecy et Saint Etienne une desserte beaucoup plus performante -en terme de fréquences et de temps de parcours- que celle possible par les navettes Satobus actuelles. La desserte proposée permet d'assurer des intervalles d'une heure en périodes de pointe du matin et du soir -pointes trafic aérien- pour Grenoble, Chambéry et Annecy. Cette offre pouvant être complétée par les arrêts des missions TGV grandes lignes ».

- « Concernant l'agglomération lyonnaise, l'offre proposée se répartit sur deux points d'entrée du réseau ferré : Lyon-Part Dieu et Lyon-Vénissieux. Cette offre reste cependant limitée en terme de fréquences par rapport à celle assurée par les navettes Satobus ».

Si ces développements et prévisions apparaissent favorables aux déplacements ferroviaires à Grande Vitesse, **une étude spécifique sur les clientèles de Satolas (actuelles et prévues)** pourrait utilement être conduite pour adapter au mieux la future offre du Lyon Turin.

- **L'impossible « complémentarité » des offres aériennes et des aéroports**

A propos des offres de transport aérien disponibles en Région, les divers acteurs rencontrés ont exprimé plusieurs points de vue dont il ressort que :

- pour les voyages « lointains » (Amérique du Nord, Asie, Europe de l'Est...), Genève est souvent considéré comme l'aéroport international de Rhône-Alpes
- de plus, Satolas n'a pas assez d'offre pour être attractif
- à noter que Roissy est déjà aujourd'hui très accessible depuis Lyon et Satolas et sera "demain" à 2h15 de Valence par T.G.V., de plus l'offre au départ du Sillon Alpin générée par le projet Lyon Turin devrait renforcer cette concurrence.

De ce point de vue, si l'amélioration des transport ferroviaires entre Rhône Alpes et l'Île de France est un élément très attendu de la part des milieux socio-économiques régionaux, elle risque aussi de créer les conditions d'une moindre fréquentation de Satolas (à moins de développer considérablement les offres au départ de Satolas, ce qui est programmé par ailleurs par les responsables de l'aéroport).

- enfin, si la recherche de complémentarité entre les aéroports de Satolas, Genève et Turin est très largement mise en doute, la réalité de concurrences encore plus réelles avec Milan, Roissy, Zurich, ... n'en laisse quant à elle aucun sur ces notions de complémentarité.

Si ces quelques formules apparaissent excessives (l'offre internationale au départ et à l'arrivée de Satolas démontre aisément le contraire), elles traduisent néanmoins une réelle méconnaissance de l'offre et de fait sa non utilisation optimale. Les actions d'information et de promotion en cours doivent à ce titre être poursuivies et amplifiées.

- **Les opportunités de développement alentours**

En l'état des investigations, il n'est pas possible de développer de commentaires précis sur les opportunités de développement liées au Secteur de Satolas et à la constitution d'un pôle de transport intermodal.

On retiendra simplement que :

- le secteur de Satolas est considéré par tous comme un secteur stratégique et particulièrement attractif⁽¹⁾

⁽¹⁾ Pour valoriser sa position stratégique et par effet réciproque valoriser le secteur de l'Isle d'Abeau-Satolas, l'EPIDA aspire à être dans le réseau intercity (grandes villes de Rhône-Alpes) avec ses 100 000 habitants. Les responsables locaux s'interrogent aujourd'hui sur l'opportunité de réaliser une gare TERGV sur la ligne nouvelle ou

- les acteurs rencontrés ne conçoivent pas le développement de Satolas « aux pieds » de l'aérogare.

- des offres foncières nombreuses, disponibles et équipées existent dans un rayon de 20 à 30 km autour de Satolas

A noter pour le secteur de l'Isle d'Abeau, que 300 hectares utiles de Zone d'Activités sont disponibles à Chesnes Nord (périmètre global de 450 hectares) et que l'EPIDA a le projet de relier Chesnes Nord à Satolas par mode routier.

- la proximité de Satolas a beaucoup joué dans les choix d'implantation des entreprises, notamment lors des réalisations du Parc Technologique (entre Verpillères et l'Isle d'Abeau) et de Chesnes Sud (200 entreprises implantées)

- les entreprises implantées localement mettent en avant la fiabilité des temps de transport VP dans l'Est lyonnais par rapport au reste de l'agglomération.

de conforter les gares de la ligne classique. L'EPIDA souhaiterait par ailleurs que dans l'hypothèse d'une réalisation de type Satorail entre Lyon et Satolas, l'Isle d'Abeau et Bourgoin soient aussi sur la ligne.

3.5.2. Le secteur de Montmélian - Combe de Savoie : secteur d'articulation du projet

A propos d'une gare nouvelle en Combe de Savoie et des opportunités de développement liées, il est essentiel de préciser plusieurs points.

- **Une opportunité de création d'un pôle intermodal de transport**

Dès les premières réflexions sur la liaison transalpine, la zone de Montmélian s'est imposée comme **un site particulièrement favorable à l'implantation d'une nouvelle gare T.G.V.**

Géographiquement, cet espace se situe à la fois à mi-parcours de la liaison transalpine et de l'axe Nord - Sud du Sillon Alpin de Genève à Valence, qui s'y croisent donc à la jonction entre la Combe de Savoie et la vallée du Grésivaudan.

Carrefour de vallées (Combe de Savoie, Tarentaise, Maurienne, Grésivaudan), la Combe de Savoie est d'un accès particulièrement facile au centre d'une étoile ferroviaire, routière et autoroutière dont les branches s'étendent vers Chambéry, Annecy, Genève, la vallée de l'Arve et le Chablais au Nord, vers Grenoble au Sud, vers la Maurienne, Albertville et la Tarentaise à l'Est et la Tour-du-Pin à l'Ouest.

La Combe de Savoie dispose en outre d'espaces encore disponibles pour le développement d'installations ferroviaires et d'activités économiques liées à l'implantation d'une gare T.G.V. (hôtels, centre d'affaires, services ...).

Ainsi, une nouvelle gare près de Montmélian apportera **de nouvelles possibilités** :

- accès aux T.G.V. en provenance et à destination de l'Italie,
- accès et stationnement faciles en voiture particulière permettant pour certains voyageurs d'éviter le passage et le stationnement au centre de grandes villes,
- possibilité d'implantation d'une gare routière d'accès facile pour les autocars de desserte régionale,
- correspondance quai à quai entre T.G.V., TERGV et trains régionaux du Sillon Alpin.

Si cette gare aura donc **un intérêt évident du point de vue fonctionnel en terme de transports**, le fait est que, seule, elle ne sera que d'un intérêt très limité en terme de développement d'activités économiques.

Elle justifie donc, au même titre que l'ensemble du projet Lyon Turin, d'un accompagnement en terme d'offre territoriale.

- **Une offre territoriale locale à développer**

En effet, pour les divers acteurs socio-économiques rencontrés, si la gare nouvelle et l'offre de transport qui y seraient offerte sont des éléments moteurs du développement (élément exogène « booster » ⁽¹⁾), elles doivent s'accompagner d'une action planificatrice globale à l'échelle de la Combe de Savoie et au delà.

Il est donc nécessaire que les responsables locaux (communes de la Combe de Savoie, structures intercommunales, agglomérations « voisines » de Chambéry et de Grenoble, département de la Savoie et de l'Isère, ...) organisent ensemble le développement de ce secteur : zone d'activités, extensions des urbanisations, plates-formes logistiques, accueils touristiques...

En affirmant ce secteur comme l'un des espaces régionaux à enjeux, comme l'un des sites stratégiques du département de la Savoie, les acteurs de l'aménagement ont clairement indiqués leurs intentions. Encore faut-il que cette volonté de développement et d'accueil des activités cohérente et hiérarchisée soit poursuivie dans les faits, les réalisations et les efforts financiers et de subventions.

A ce sujet, force est de constater que si le département de la Savoie s'est engagé en faveur d'une offre sélective de terrains d'activités, le nombre d'hectares disponibles dans le département est aujourd'hui disproportionné au regard de la demande.

Malgré la définition de six pôles d'équilibre (le Parc technologique de Savoie-Technolac, le Val Guiers, la Grande-île à Montmélian, le Pré de la garde en Maurienne, le Triangle vert du bassin d'Albertville-Ugine, le pôle de Rebanchet sur la commune de Méry), ce sont près de 1 300 hectares de surfaces d'activités (équipés, non équipés, réserves foncières, ...) qui sont aujourd'hui inoccupées et les projets de zones continuent de fleurir.

Cette suroffre a comme effet la baisse générale des taxes et des prix et une situation ultra concurrentielle entre les communes et structures intercommunales qui rend totalement aléatoire (du point de vue des « aménageurs » régionaux et locaux) les implantations d'activités et les conduisent ensuite à « rattraper » en terme de logements, d'équipements, de réseaux de communication, etc... les demandes réalisées. ⁽²⁾

Un schéma directeur (ou de secteur) d'urbanisme, de développement économique et touristique, de protection de l'environnement, ... doit y être élaboré avec tous les partenaires du projet. ⁽³⁾

⁽¹⁾ les éléments andogènes existent aussi, ils ont été souligné par les acteurs socio-économiques : bonne desserte spatial, proximité des centres universitaires de Chambéry et Grenoble, qualité du cadre de vie et proximité des espaces de loisirs alpins.

⁽²⁾ Cette situation n'est pas unique en Rhône Alpes puisque l'Isère compte près de 700 hectares non occupés, la Loire 850, l'Ardèche 300, la Drôme plus de 400, la Haute Savoie plus de 500 et l'Ain quelques 1 500.

⁽³⁾ Si les orientations du SDAU passé n'ont pas été respectées notamment au plan spatial (multiplicatin de petites zones d'activités, éparpillement de l'urbanisation résidentielle, consommation rapide de la plaine agricole, ...), c'est une excellente raison de ré-engager une procédure de planification et de s'y tenir. Le « pire » qui pourrait effectivement arriver à ce secteur serait de voir une gare nouvelle réalisée et des développemnts spontanées sans cohérence.

Ce schéma pourrait utilement être démarré dès aujourd'hui en établissant :

- des scénarios contrastés : avec ou sans Lyon Turin (projet global, parties du projet, ...), avec ou sans gare nouvelle, ...
- et un schéma en négatif ou schéma de l'intangible qui permettrait de prendre un certain nombre de mesures conservatoires en vue du développement du secteur : vocations des sols, gels de terrains stratégiques, actions foncières, ...

Cette façon d'appréhender le développement du secteur de la Combe de Savoie est partagée par certains acteurs rencontrés pour lesquels :

« la mesure des impacts des infrastructures nouvelles sur les territoires et leurs milieux est rendue difficile aujourd'hui du fait de la crise économique et du ralentissement généralisée de la demande. Les offres sont de plus en plus nombreuses et il importe en priorité de valoriser les pôles existants. Un phasage "réaliste" et économe du Lyon - Turin consisterait peut être à retenir des configurations provisoires pour les gares nouvelles (notamment Montmélian) et, ce faisant, préserver l'avenir ».

A ce propos certaines conclusions de l'étude SEEE restent parfaitement valables quand il est écrit que :

« compte tenu des caractéristiques de la zone, il peut être préférable de ne pas agglomérer des activités directement autour de la gare mais de valoriser à partir de cet équipement l'ensemble des petites agglomérations comprises entre Chignin, Saint Pierre d'Albigny, Poncharra et plus loin Chambéry. Les implantations d'activités industrielles pourraient se faire en premier lieu sur la zone d'activités Grande Isle. La gare serait alors avant tout un pôle relais, vitrine des Alpes pour l'échange ferré Nord - Sud - Est - Ouest ».

- **Le développement de la Combe de Savoie est au coeur de la planification interactive entre différentes échelles et compétences territoriales.**

En affirmant la nécessité de réaliser le projet Lyon Turin et en retenant le secteur de Montmélian - Combe de Savoie comme un secteur stratégique d'articulation du projet, le GIP TRANSALPES et la Région Rhône Alpes ouvrent des possibilités de développement que les acteurs socio-économiques « jugent » pertinentes, nécessaires mais non suffisantes.

Une offre territoriale globale y est nécessaire, elle a besoin d'être portée et accompagnée par une volonté planificatrice locale.

3.5.3. La liaison fret et la plate-forme d'Ambérieu/Plaine de l'Ain

- L'objectif premier de l'Autoroute Ferroviaire est de libérer les infrastructures routières d'une large part du trafic Poids Lourds, notamment le trafic de transit en provenance des régions françaises et de l'Europe du Nord.

Cette réalisation est d'un intérêt environnemental majeur. Elle recouvre aussi un intérêt économique pour le transport de marchandises et un intérêt sécuritaire pour les populations et usagers de la route.

L'idée initialement prévue de réaliser une plate-forme intermodale de chargement/déchargement à Ambérieu a été avancée pour :

- conforter un pôle logistique majeur : celui de la Plaine de l'Ain
- et, de manière plus générale, renforcer Rhône Alpes dans sa dimension logistique (canal à grand gabarit, zone fret de Satolas, Chesnes Nord, ports fluviaux du Rhône, ...)

Les entretiens conduits auprès des acteurs économiques et logistiques (régionaux et nationaux) ainsi que les divers traitements statistiques (extrapolations à 20 ans) n'ont pas permis pour l'instant de démontrer l'intérêt de l'Autoroute Ferroviaire (cf. études SEEE, CATRAM et GEODE).

Il apparaît effectivement qu'en l'état actuel des connaissances et de la mobilisation des pouvoirs publics l'Autoroute Ferroviaire nécessite encore de nombreuses investigations.

- En attendant, les entretiens locaux ont mis en évidence que :
 - la mise en place d'une offre ferroviaire pour le fret et les reports de trafic escomptés vont dans le sens du développement touristique de la Région et notamment de la zone alpine

"libérer les axes autoroutiers est toujours favorable aux touristes"

- les entreprises logistiques, bien que n'utilisant pas le ferroviaire pour leurs transports de marchandises, souhaitent être embranchées. Cela relève d'une stratégie des transports de marchandises à moyen / long terme.

« il faut ménager l'avenir et en particulier se couvrir contre des risques de blocage du transport de fret par route » (nouvelles réglementations, hausse des prix des carburants, des taxes, grèves et blocages des conducteurs et transporteurs, ...).

- certains chargeurs, transporteurs et entreprises logistiques ont aujourd'hui « un stock » d'entrepôts et sites logistiques sous exploités et à une époque où la revente est difficile préfèrent gérer l'existant que de développer de nouveaux sites.

- enfin, sur un plan local, le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA) a souligné l'intérêt général de fret transalpin (itinéraire Ambérieu - Chambéry - Italie) en ayant une position indifférente quant à la localisation précise de la plate-forme de chargement.

« les retombées logistiques seront de toute manière positives pour le PIPA qui dispose de réserves de capacité importantes (le PIPA compte 700 hectares (SU) d'emplacements industriels potentiellement embranchés dont 200 occupés pour une enveloppe globale de 900 ha et devrait bénéficier à terme de l'échangeur de l'A 48 en projet) ».

3.5.4. Les effets du projet sur les autres territoires de la Région.

Les entretiens avec les acteurs locaux et régionaux ont permis d'aborder la question difficile des effets des grandes infrastructures de transport, notamment ferroviaires, sur les territoires éloignés.

Plusieurs remarques ont été formulées dont on retiendra principalement que :

« s'il est essentiel que les missions Lyon -Turin partent du centre de Lyon et par conséquent valorisent la ville centre en priorité, pour les autres territoires desservis (notamment en Combe de Savoie et dans l'agglomération de Valence), les opportunités de développement et d'aménagement ne se situent pas dans un rayon d'1 km autour des gares mais bien au-delà. Il n'est pas utile de prévoir de ZAC aux pieds des gares ».

Cette remarque apportée sur deux sites en particulier peut être étendue aux autres opportunités de développement.

« le souhait est généralement et légitimement émis de profiter d'une nouvelle réalisation d'infrastructure et de rechercher une valorisation des territoires directement concernés mais aussi plus éloignés. C'est à ce difficile exercice que se livrent quotidiennement les urbanistes, les aménageurs, les socio-économistes du développement local, ... et d'une manière générale tous les professionnels intervenants dans les domaines du transport, du développement économique et des territoires.

Or justement, il est des territoires notamment naturels, de montagne et de plaine, ruraux, intermédiaires, etc ... à dominante généralement touristique qui n'ont pas vocation au désenclavement et au développement « banal ». Tout au contraire, c'est parfois les desservir que de vouloir les développer sur le modèle dominant actuel ».

Cette dernière remarque peut notamment s'appliquer aux espaces intermédiaires régionaux mis en avant par SEEE, qui cite notamment l'Avant Pays Savoyard, le Bugey, la partie du Bas Dauphiné, les montagnes du Sud de l'Isère, de la Drome et de l'Ardèche, ... toutes sortes de pays ayant à faire face à des problématiques communes : maintien des services publics, désenclavement routier, développement de zones artisanales, préservation de l'environnement, ...

3.6. ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les entretiens conduits avec des acteurs socio-économiques et institutionnels rhônalpins et les investigations proprement dites de BETURE CONSEIL ont porté sur le projet Lyon Turin tel que défini au point 2.0. du présent rapport de synthèse.

Au delà du sujet principal, plusieurs points ou éléments complémentaires ont été abordés. Les principaux sont livrés ci-après.

3.6.1. « Le projet Lyon Turin n'a pas ou peu d'intérêt » ...

- Si la grande majorité des entreprises, acteurs socio-économiques, institutionnels, touristiques, ... se fait une bonne opinion du projet Lyon Turin et envisage « naturellement » son utilité pour les déplacements des cadres, son intérêt probable aux yeux des touristes, l'opportunité de développer de nouveaux marchés, etc ... , d'autres, au contraire, « ne trouvent aucun intérêt au projet », que ce soit sous l'angle international, national ou régional. Les raisons de ce désintérêt sont très diverses (qu'elles soient isolées ou cumulées)

Ces raisons sont principalement les suivantes :

- certaines grandes entreprises internationales, P.M.E. spécialisées, prestataires de services ou chercheurs « ultra pointus », ... n'ont quasiment comme déplacements professionnels que des voyages lointains et intercontinentaux.

L'objectif premier de cette catégorie d'actifs et de structures est d'être à proximité d'un aéroport international leur offrant toutes les liaisons possibles vers les USA et l'Amérique du Nord, l'Amérique du Sud, le Japon et l'Asie, l'Afrique du Sud, le Golfe persique, etc ...

Pour ceux là, Genève est généralement considéré comme l'aéroport international de la Région. Les autres aéroports fréquentés sont Paris et Satolas.

A noter en outre, qu'en ce qui concerne les voyages en Europe, ces mêmes grandes entreprises (qui ont parfois leurs propres avions) font appel le plus généralement à des aviations privées.

- certaines entreprises du Sillon Alpin (Grenoble, Annecy) et de la RUL (Saint Etienne, Lyon) passent des conventions ou accords avec des sociétés de taxis qui vont chercher les cadres et hommes d'affaires chez eux, les emmènent à Genève ou Satolas, et vont les rechercher quelques jours plus tard pour effectuer le trajet retour.

Pour celles-là, le coût d'un voyage vers San Francisco ou Tokyo est suffisamment élevé pour y intégrer - à la marge - celui d'un parcours terminal en taxi.

Cet argument a été avancé lors des entretiens pour mettre en doute la pertinence des TERGV et TER de desserte des aéroports de Satolas et de Genève.

L'excellente qualité des réseaux autoroutiers qui rend systématiques les recours à la voiture particulière est là encore avancée.

Le fait est en outre, comme l'exprime bien un interlocuteur rencontré, « qu'il faut être à Satolas ou Cointrin avant 7h00 du matin et que les retours se font aussi soit très tôt le matin soit le soir tard ».

- aux cotés de ces entreprises et structures spécialisées à l'export et qui développent des politiques commerciales européennes et internationales, d'autres adoptent aujourd'hui des politiques de proximité.

C'est le cas pour certains secteurs tertiaires comme la banque (exemple : Lyonnaise de Banque, Crédit Agricole⁽¹⁾) qui ne nécessitent pas de déplacements entre agences en Région ou vers les autres structures bancaires nationales ou européennes, le système d'autonomie ainsi promu par filialisations, partenariats, etc ... va à l'encontre des échanges et des déplacements physiques.

- Un dernier élément limitant les déplacements de ces entreprises et structures ayant des politiques exclusivement tournées vers l'export ou de proximité est généralement avancé. Il s'agit de l'utilisation de plus en plus généralisée des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (visio conférences, ...).

Ces quelques arguments ne concernent bien entendu que certains types d'entreprises et de structures. Ils sont néanmoins très présents et justifient à nouveau, au moment de développer les offres de transport du projet Lyon Turin, que ses promoteurs continuent de mieux identifier la (les) demande(s) territoriales et de transport.

3.6.2. TER et TERGV au service des déplacements professionnels

L'utilisation des TER et TERGV par les acteurs économiques suppose, selon leurs propres dires, **une qualité généralisée de l'offre de transport**, dont la qualité de service se mesure aussi en terme d'agrément du transport.

Concernant l'amélioration de relations internes à Rhône-Alpes, la qualité du réseau autoroutier a été soulignée. Elle rend moins urgente la desserte fine de Rhône-Alpes en TERGV et TER.

L'utilité d'une offre ferroviaire grande vitesse interne à la région ne semble effectivement pas aujourd'hui évidente pour les actifs et leurs déplacements professionnels internes, un effort prospectif pour penser les territoires et les transports de demain doit par conséquent être porté par les tenants du ferroviaire et "transmis" aux usagers.

Et si l'objectif poursuivi par les pouvoirs publics est d'améliorer les relations internes pour les relations professionnelles, les migrations domicile-travail, etc...., ces "commuters" n'auront d'intérêt, aux yeux des interlocuteurs rencontrés, que si les fréquences sont bonnes, la qualité et la propreté de trains garanties, etc....

⁽¹⁾ « D'une manière générale et dans la suite logique des orientations de la banque (proximité, relations avec des partenaires), les cadres se déplacent peu. Leurs déplacements resteront donc marginaux. Malgré tout, les relations avec l'Italie et la région parisienne semblent être l'intérêt majeur du projet ».

« C'est ce qu'on demande essentiellement à des réseaux régionaux pour des distances de moins de 2h00 (cf. Transports régionaux allemands, réseaux de proximité aux USA, au Japon, etc....) ».

Dans le même sens, plusieurs acteurs rencontrés ont mis en avant les avantages du train par rapport à la voiture et à l'avion : « moins de stress », « pas de délais d'attente et d'embarquement », « sécurité », « commodité », « gain de temps », « possibilité de déjeuner », « possibilité de travailler », ...

Enfin, on retiendra qu'à la différence de la route, le temps de transport ferroviaire est considéré aujourd'hui comme du temps productif, qu'il soit « de travail » ou de « repos décidé », il peut donc être privilégié par les actifs à condition qu'une fréquence soit réellement assurée et que les interconnexions soient facilitées.

3.6.3. Généraliser le fait de « coupler les offres »

L'offre de transport est aujourd'hui organisée selon deux directions : l'une au service des grands déplacements occasionnels, l'autre au service des déplacements courts et fréquents.

Or, plusieurs acteurs ont souligné l'actuelle « opacité » qui existe entre ces deux types d'offres. La connaissance de la deuxième suppose des recherches fines et une habitude dans les usages que ne peut se "permettre" le cadre en déplacement.

Il apparaît qu'à moins de développer une offre globale (T.G.V., Grandes Lignes, TERGV, TER, TCU,...), les relations d'affaires continueront de s'effectuer selon une intermodalité fer/route.

De ce point de vue, l'amélioration de relations internes à la région et avec l'extérieur nécessitent plus une amélioration des connaissances et informations et un effort d'organisation que la création de nouvelles lignes rapides.

Aménagement (type Amadeus). on

Outre cet effort à initier en terme d'informations et de services, quelques acteurs ont rappelé l'intérêt qu'il y aurait à développer un système de fidélisation ferroviaire à l'occasion de la mise en oeuvre du projet Lyon Turin.

3.6.4. Le projet Lyon Turin sera valorisé au prix d'aménagements urbains et fonctionnels des gares et de leurs abords mais au delà de la relance ou de la mise en oeuvre d'exercices de planification locale.

A l'image des réflexions en cours en Combe de Savoie ou pour l'implantation d'une gare Rhône Alpes Sud, il apparaît nécessaire que parallèlement à la définition du projet Lyon Turin, les acteurs locaux de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Développement Local procèdent à des exercices de planification de type schémas directeurs ou schémas de secteur.

Outre la recherche d'une adéquation à l'offre territoriale rhônalpine globale (échelle régionale), le projet et ses composantes seront effectivement valorisés s'ils s'insèrent dans des offres territoriales locales réfléchies et cohérentes.

Ces réflexions d'aménagement sur les territoires élargis (Combe de Savoie, agglomérations du Sillon Alpin, périmètre ROVALTAIN, etc ...) pourraient ensuite être déclinées à un niveau plus restreint : celui des gares et de leurs abords immédiats (accès, parkings, stationnements, espaces publics, commerces, bureaux, logements, équipements, ...).

« C'est ce qu'on demande essentiellement à des réseaux régionaux pour des distances de moins de 2h00 (cf. Transports régionaux allemands, réseaux de proximité aux USA, au Japon, etc....) ».

Dans le même sens, plusieurs acteurs rencontrés ont mis en avant les avantages du train par rapport à la voiture et à l'avion : « moins de stress », « pas de délais d'attente et d'embarquement », « sécurité », « commodité », « gain de temps », « possibilité de déjeuner », « possibilité de travailler », ...

Enfin, on retiendra qu'à la différence de la route, le temps de transport ferroviaire est considéré aujourd'hui comme du temps productif, qu'il soit « de travail » ou de « repos décidé », il peut donc être privilégié par les actifs à condition qu'une fréquence soit réellement assurée et que les interconnexions soient facilitées.

3.6.3. Généraliser le fait de « coupler les offres »

L'offre de transport est aujourd'hui organisée selon deux directions : l'une au service des grands déplacements occasionnels, l'autre au service des déplacements courts et fréquents.

Or, plusieurs acteurs ont souligné l'actuelle « opacité » qui existe entre ces deux types d'offres. La connaissance de la deuxième suppose des recherches fines et une habitude dans les usages que ne peut se "permettre" le cadre en déplacement.

Il apparaît qu'à moins de développer une offre globale (T.G.V., Grandes Lignes, TERGV, TER, TCU,...), les relations d'affaires continueront de s'effectuer selon une intermodalité fer/route.

De ce point de vue, l'amélioration de relations internes à la région et avec l'extérieur nécessitent plus une amélioration des connaissances et informations et un effort d'organisation que la création de nouvelles lignes rapides.

« A l'image des logiciels d'optimisation (tarifs, temps, souplesse,...) du transport aérien (type Amadeus), on pourrait imaginer des logiciels d'optimisation des transports collectifs nationaux et régionaux, interurbains et urbains permettant de capter les offres T.G.V., TERGV, TER, TCU, etc La technique est aujourd'hui maîtrisée, les informations existent, il « suffirait » de développer ce service en complément de l'offre de transport ».

Un exemple :

X est un cadre marseillais qui veut se rendre à l'Isle d'Abeau en passant par Lyon. Le Lyon - l'Isle d'Abeau disponible sur les serveurs SNCF fait apparaître deux possibilités le matin : un départ à 7h00 et un départ à 11h00. Le serveur TER complète ces offres mais sans commentaires.

Il apparaît évident que pour une réunion à 9h/9h30, ce même cadre privilégiera sa voiture. Le fait est qu'il n'a pas eu connaissance de l'existence des gares de Bourgoin et de Verpillères qui offrent beaucoup plus de relations avec Lyon (dans cette hypothèse, il n'aurait cependant pas eu accès à l'offre de Transport Urbain), de même, il n'a pas eu connaissance des relations TC par car au départ de Part Dieu (qui desservent précisément la ville nouvelle).

On peut alors imaginer un serveur ou un logiciel (à accès direct ou par l'intermédiaire d'un service concédé) l'informant des possibilités du point d'entrée ou point de sortie retenus sous contraintes de délais, prix, confort...

Outre cet effort à initier en terme d'informations et de services, quelques acteurs ont rappelé l'intérêt qu'il y aurait à développer un système de fidélisation ferroviaire à l'occasion de la mise en oeuvre du projet Lyon Turin.

3.6.4. Le projet Lyon Turin sera valorisé au prix d'aménagements urbains et fonctionnels des gares et de leurs abords mais au delà de **la relance ou de la mise en oeuvre d'exercices de planification locale.**

A l'image des réflexions en cours en Combe de Savoie ou pour l'implantation d'une gare Rhône Alpes Sud, il apparaît nécessaire que parallèlement à la définition du projet Lyon Turin, les acteurs locaux de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Développement Local procèdent à des exercices de planification de type schémas directeurs ou schémas de secteur.

Outre la recherche d'une adéquation à l'offre territoriale rhônalpine globale (échelle régionale), le projet et ses composantes seront effectivement valorisés s'ils s'insèrent dans des offres territoriales locales réfléchies et cohérentes.

Ces réflexions d'aménagement sur les territoires élargis (Combe de Savoie, agglomérations du Sillon Alpin, périmètre ROVALTAIN, etc ...) pourraient ensuite être déclinées à un niveau plus restreint : celui des gares et de leurs abords immédiats (accès, parkings, stationnements, espaces publics, commerces, bureaux, logements, équipements, ...).

Ces orientations gagneraient par ailleurs à être systématiquement, si ce n'est coordonnées, tout du moins suivies avec constance par les promoteurs du Lyon Turin : Région Rhône Alpes, SNCF et État au premier chef.

Enfin, à l'instar de procédures du « 1% Paysages et Développement » en cours sur les réseaux autoroutiers, le Lyon Turin pourrait donner lieu lui aussi à ce type de politique contractuel du développement local.