

TALPES - 83 - 3

# Liaison ferroviaire transalpine

## LYON - TURIN



Avant-Projet Sommaire Lyon - Montmélian

**DOSSIER D'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE**



Mission TGV  
LYON - MONTMELIAN - TURIN

Avril 1998

## SOMMAIRE DU DOSSIER

<b>1. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE</b> .....	3
1.1 DOSSIER D'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE.....	3
1.1.1 Le cadre général.....	3
1.1.2 Le cadre de l'étude.....	4
1.2 ZONE D'ÉTUDE.....	6
1.2.1 Description de la zone d'étude.....	6
1.2.2 Le département de l'Ain.....	7
1.2.3 Le département de l'Isère.....	8
1.2.4 Le département du Rhône.....	10
1.2.5 Le département de la Savoie.....	12
1.2.6 Le département de la Haute-Savoie.....	14
<b>2. PRÉSENTATION DU PROJET</b> .....	15
2.1 OBJECTIFS DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE.....	15
2.2 INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES.....	16
2.3 MATÉRIEL ROULANT ET SES ATELIERS D'ENTRETIEN.....	16
<b>3. ANALYSE DES EFFETS PRÉVISIBLES DU PROJET</b> .....	18
3.1 CONNAISSANCE DE L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET CONCURRENTIEL.....	18
3.2 PRINCIPAUX INDICATEURS.....	18
3.3 PRÉVISION DE TRAFIC VOYAGEUR.....	19
3.3.1 Description des étapes.....	19
3.3.2 Méthodes de prévision de trafic.....	21
3.3.3 Cohérence économique de l'offre et de la demande.....	26
<b>4. APPLICATION AU TGV LYON - MONTMÉLIAN - TURIN</b> .....	27
4.1 ZONES D'INFLUENCE.....	27
4.2 L'OFFRE FERROVIAIRE ACTUELLE.....	30
4.3 PRÉSENTATION DU CONTEXTE PROBABLE DANS LEQUEL SE SITUERA LE PROJET.....	31
4.3.1 Influence de l'environnement économique et démographique.....	31
4.3.2 Développement de la concurrence.....	31
4.3.3 Évolution de l'offre ferroviaire entre 1992 et 2005.....	35
4.3.4 Contexte prévisible dans lequel se situera le projet en 2005.....	36
4.3.5 La nouvelle offre apportée par le projet.....	37
4.4 PRÉVISIONS DE TRAFIC VARIANTE APREMONT.....	38
4.4.1 Variante Apremont.....	38
4.4.2 Autres phasage et variantes.....	60
<b>5 - BILAN POUR LA COLLECTIVITÉ</b> .....	88
5.1 - MÉTHODE DE CALCUL.....	88
5.1.1 Bilan économique pour l'ensemble des acteurs ferroviaires.....	88
5.1.2 Bilan différentiel pour la collectivité.....	93
5.2 - LE TGV LYON - MONTMÉLIAN - TURIN.....	96
5.2.1 Variante Apremont.....	96
5.2.2 Autres phasage et variantes.....	101
<b>6. ÉTUDES DE SENSIBILITÉS</b> .....	111
6.1 SENSIBILITÉ AUX COÛTS D'INVESTISSEMENT EN INFRASTRUCTURE.....	111
6.2 SENSIBILITÉ TARIFAIRE.....	111

# 1 - PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

## 1.1 - DOSSIER D'ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

### 1.1.1 - Le cadre général

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 précise que des schémas directeurs d'infrastructures seront établis par l'État en concertation avec les régions.

Le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon - Turin est inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991 et approuvé par le décret du 1er avril 1992.

L'établissement et la conduite des projets TGV s'inscrivent dans le cadre défini par :

- la circulaire 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse.

Elle précise les trois étapes d'élaboration des projets figurant au schéma directeur : les études préliminaires en vue du choix d'un fuseau, les études d'avant projet sommaire pour engager la procédure de DUP ou classer le projet d'intérêt général et les études d'avant projet détaillé en vue de l'approbation ministérielle définitive.

Elle précise enfin les rôles respectifs, de la SNCF qui réalise les études, des préfets qui animent les consultations et du Ministre chargé des transports qui prend les décisions.

## SCHÉMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES À GRANDE VITESSE

( Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991 )



- la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 institue le débat préalable, une commission de suivi, le cahier des charges de l'infrastructure, la Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement et des comités départementaux de suivi de la mise en oeuvre des engagements de l'État après enquête publique.

Le CIADT du 15 décembre 1997 prévoit la révision de la loi d'orientation de février 1995 pour l'aménagement et le développement du territoire.

Au schéma national d'aménagement et de développement du territoire se substitueront :

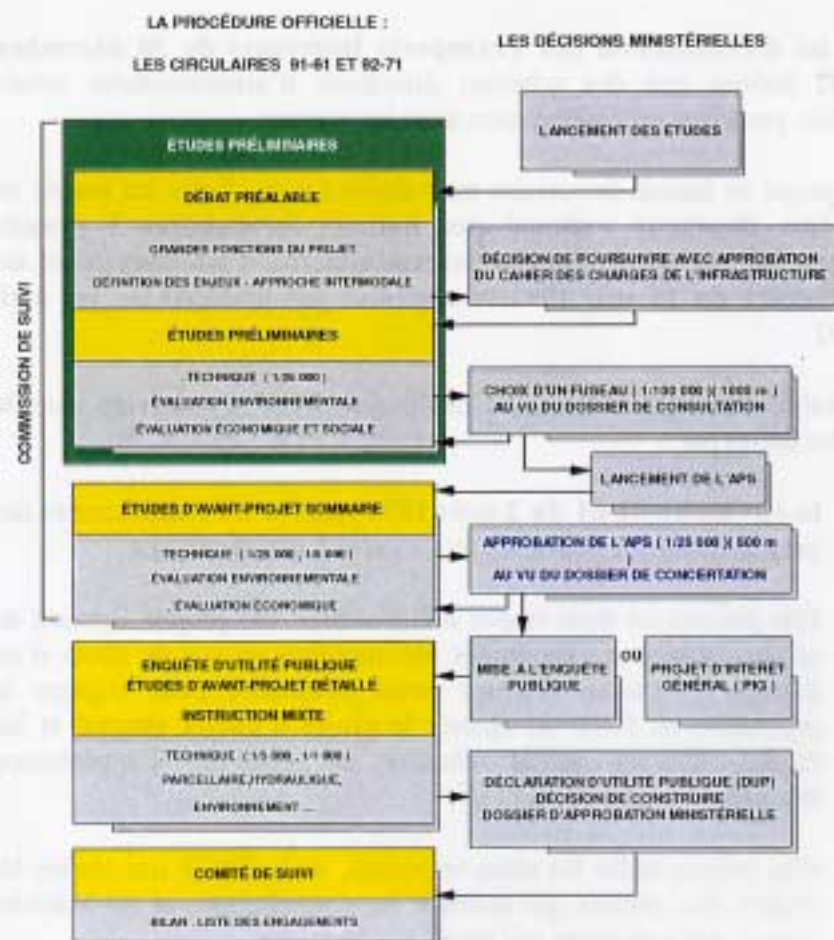
- des principes prescriptifs, orientations de l'État et objectifs pour 8 domaines, notamment pour le transport de personnes et de marchandises;
- des schémas de services collectifs s'appuyant sur l'analyse des besoins et la diversité des moyens de les satisfaire.

### 1.1.2 - Le cadre de l'étude

Le Sommet franco-italien de Viterbe les 17 et 18 octobre 1991 a confirmé la volonté de la réalisation de la ligne nouvelle Lyon - Turin.

Les études préliminaires demandées par le Ministre chargé des Transports ont été menées en 1991 et 1992 par la SNCF sur la section Lyon - Montmélian, et étendues jusqu'à l'entrée du futur tunnel transalpin. Elles se sont conclues par une décision ministérielle du 3 mars 1993, demandant notamment d'engager un débat sur l'intérêt économique et social du projet. Ce débat a été organisé par le Préfet de la région Rhône-Alpes dès mai 1993.

## DÉROULEMENT DES ÉTUDES D'UN PROJET TGV



Le 22 septembre 1992, est mis en place un Comité Régional de Pilotage, comprenant les représentants des principales collectivités concernées, de l'État et de la SNCF.

Le 7 février 1994, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, a arrêté le cahier des charges de la nouvelle liaison et lancé les études d'A.P.S. du tronçon Lyon - Montmélian, en demandant une expertise sur les tracés en Combe de Savoie.

Le Sommet européen des Chefs d'État et de Gouvernement à Corfou les 23 et 24 juin 1994 a retenu le projet « TGV/transport combiné France - Italie, Lyon - Turin parmi les 11 projets prioritaires. Il a été confirmé comme hautement prioritaire par le Sommet d'Essen, les 9 et 10 décembre 1994.

Le 14 avril 1995, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, prend deux décisions. L'une, à la suite de l'expertise en Combe de Savoie, réduit l'aire d'étude dans ce secteur. L'autre confirme ou engage les études suivantes :

- . études d'avant projet sommaire Lyon - Montmélian,
- . études d'avant projet sommaire Montmélian - St-Jean-de-Maurienne,
- . études préliminaires du sillon alpin nord,
- . études préliminaires d'une ligne nouvelle fret.

Par arrêté interministériel, le 15 janvier 1996, le Groupement d'Intérêt Public TRANSALPES est créé. Il associe : les régions Rhône-Alpes et Piémont, la SNCF, les sociétés d'autoroute AREA et SAPRR, les sociétés de tunnels routiers ATMB et SFTRF, et la CCI de Lyon, gestionnaire de l'aéroport de Satolas.

Le financement et les modalités générales d'exécution des études d'A.P.S. sont précisés dans une convention tripartite signée entre les représentants de l'État, la région Rhône-Alpes et la SNCF.



## 1.2 - ZONE D'ETUDE



### 1.2.1 - Description de la zone d'étude

Le projet de ligne nouvelle Lyon - Montmélian se situe entièrement en région Rhône-Alpes. Cinq des huit départements de la Région sont concernés par le projet.

Avec 5,5 millions d'habitants la région Rhône-Alpes est la seconde région française la plus peuplée. De 1982 à 1991, son produit intérieur brut a progressé régulièrement de 9,1% à 9,5% du PIB total

national. Ce qui la place également en deuxième position au palmarès des richesses régionales.

La Région Rhône-Alpes est fortement concentrée sur l'industrie. Le poids de la région dans l'industrie française s'est d'ailleurs renforcé entre 1985 et 1992 et a été porté de 10,8% à 11,6%. À la différence d'autres régions, la palette d'activités industrielles rhônalpines est largement diversifiée.

À l'intérieur de ce spectre industriel très ouvert, la métallurgie constitue l'un des secteurs dominants. Il pèse deux fois plus dans la valeur ajoutée totale en Rhône-Alpes qu'en France. Rhône-Alpes s'affirme également comme la première région mécanicienne française. La vallée de l'Arve regroupe notamment les deux tiers du potentiel national de l'industrie du décolletage.

Adossé à cette puissance industrielle, le tertiaire conforte ses positions. Son poids a crû de 59,8% à 62,1% de 1985 à 1992 dans la valeur ajoutée régionale.

La balance commerciale de Rhône-Alpes est largement excédentaire. En 1995, ses exportations étaient supérieures de 34,3 milliards de francs à ses importations. En progression de près de 15% par rapport à 1994, ce solde record représente le tiers de l'excédent national. Le taux de couverture des importations par les exportations s'améliore ainsi de 121% à 127% en un an.

## 1.2.2 - Le département de l'Ain



À l'image de son taux de chômage, le plus faible de la région, l'Ain est le département le plus prospère de Rhône-Alpes.

Paradoxalement, ce département rural sans grande agglomération s'affirme industriel. Son tissu économique est bâti à plus de 80% sur de petites et moyennes entreprises solidement ancrées sur des créneaux porteurs : la plasturgie dans le bassin d'Oyonnax, l'agro-alimentaire dans celui de Bourg-en-Bresse, et l'aérotechnique au sud.

### Les chiffres-clés de l'économie

Superficie	5 756 km <sup>2</sup>
Nbre d'habitants en 1995	498 500 hab.
Densité de population en 1995	32 hab/km <sup>2</sup>
Variation de population entre 1982 et 1990	+ 12,6%
Taille moyenne des ménages en 1995	3,68
Grandes classes d'âge en 1995	
- < 25 ans	36%
- de 25 à 65 ans	52%
- > 65 ans	12%
Nbre d'actifs en 1995	220 600
Répartition de la population active par secteur	
- agricole	5%
- industrie, BTP	40%
- tertiaire	55%
Nbre d'étudiants dans le supérieur en 1995	6 700
Salaire mensuel net moyen en 1995	8 620 F
Taux de chômage en 1995	8,2%
PIB par habitant en 1995	100 000 F

### 1.2.3 - Le département de l'Isère



L'Isère est le treizième département le plus riche de France en termes de revenus. Son PIB représente 18,5 % du produit intérieur régional.

La présence des grands groupes explique le niveau élevé des qualifications et des revenus.

Du fait d'une forte proportion de cadres et de professions intellectuelles, les salariés isérois sont aussi parmi les mieux payés de France.

Le développement des nouvelles technologies dans le prolongement des secteurs électrique et électronique, épine dorsale de l'industrie départementale, se poursuit dans l'agglomération grenobloise et autour de l'Isle-d'Abeau.

Le constructeur informatique américain Hewlett Packard a choisi l'Isère pour assembler son nouvel ordinateur grand public.

Créé par essaimage par des cadres du Laboratoire d'électronique et des technologies de l'information (LETI) et spécialisé dans le domaine des têtes magnétiques de lecture-écriture, Silmag a lancé à l'automne 1995 sa première ligne de production et emploie déjà 220 personnes.



### Les chiffres-clés de l'économie

Superficie	7 500 km <sup>2</sup>
Nbre d'habitants en 1995	1 053 800 hab.
Densité de population en 1995	137 hab/km <sup>2</sup>
Variation de population entre 1982 et 1990	+ 8,4%
Taille moyenne des ménages en 1995	3,71
Grandes classes d'âge en 1995	
- < 25 ans	36%
- de 25 à 65 ans	51%
- > 65 ans	13%
Nbre d'actifs en 1995	319 300
Répartition de la population active par secteur	
- agricole	3%
- industrie, BTP	35%
- tertiaire	62%
Nbre d'étudiants dans le supérieur en 1995	23 400
Salaires mensuel net moyen en 1995	9 310 F
Taux de chômage en 1995	10,7%
PIB par habitant en 1995	114 000 F

