

## 1.2.4 - Le département du Rhône

DÉPARTEMENT DU RHÔNE  
La chimie, le froid et le textile



Berceau de l'imprimerie française et de l'industrie de la soie, fief de la production de poids lourds et de la pharmacie, Lyon et le Rhône sont le poumon économique de la région.

Premier groupe pharmaceutique français, Rhône-Poulenc exerce son activité dans la pharmacie humaine, la nutrition animale, les vaccins et protéines humaines, la pharmacie vétérinaire. D'autres groupes français et étrangers sont également implantés à Lyon.

Le froid est l'une des autres spécialités industrielles départementales. Ce secteur industriel regroupe 6000 emplois, 350 entreprises dont 75 % des sièges sociaux des entreprises nationales.

L'agglomération lyonnaise peut se targuer d'un potentiel important dans la chimie de synthèse avec Rhône-Poulenc, le Suisse Ciba-Geigy et l'anglais ICI. Ces usines chimiques sont alimentées notamment en benzène et propylène, dérivés du pétrole, par la raffinerie de Feyzin qui permet à la région de disposer d'une infrastructure pétrochimique exceptionnelle.

Le textile habillement participe également à l'image industrielle rhodanienne.

### Les chiffres-clés de l'économie

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Superficie                                      | 3 214 km <sup>2</sup>   |
| Nbre d'habitants en 1995                        | 1 535 800 hab.          |
| Densité de population en 1995                   | 464 hab/km <sup>2</sup> |
| Variation de population entre 1982 et 1990      | + 4,5%                  |
| Taille moyenne des ménages en 1995              | 3,79                    |
| Grandes classes d'âge en 1995                   |                         |
| - < 25 ans                                      | 35%                     |
| - de 25 à 65 ans                                | 52%                     |
| - > 65 ans                                      | 13%                     |
| Nbre d'actifs en 1995                           | 704 400                 |
| Répartition de la population active par secteur |                         |
| - agricole                                      | 2%                      |
| - industrie, BTP                                | 29%                     |
| - tertiaire                                     | 69%                     |
| Nbre d'étudiants dans le supérieur en 1995      | 30 300                  |
| Salaire mensuel net moyen en 1995               | 9 740 F                 |
| Taux de chômage en 1995                         | 11,3%                   |
| PIB par habitant en 1995                        | 142 000 F               |



## 1.2.5 - Le département de la Savoie

**DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE**  
Les services pour compenser l'industrie



EDF est le plus gros contribuable savoyard, la société nationale y a construit une cinquantaine de barrages.

La houille blanche a été le vecteur de l'industrialisation de la Savoie, du développement d'activités électroniques et électrométallurgiques, principalement dans la vallée de la Maurienne.

Par suite de la fermeture de plusieurs usines depuis 1973, l'aluminium n'est plus une grande spécialité savoyarde.

À partir des années soixante, la neige a été le nouveau filon de la croissance départementale. Le commerce, l'hôtellerie, les métiers de la montagne, les services représentent 71 % de l'activité départementale.

Suréquipée et couronnée par l'organisation des jeux olympiques d'hiver en 1992, la montagne a atteint un plafond de croissance.

Une nouvelle ère post-tertiaire s'ouvre pour la Savoie où ne sont recensés que 69 établissements industriels de 50 à 200 salariés.

### Les chiffres-clés de l'économie

|   |                        |
|---|------------------------|
| Superficie                                      | 6 035 km <sup>2</sup>  |
| Nbre d'habitants en 1995                        | 368 300 hab.           |
| Densité de population en 1995                   | 58 hab/km <sup>2</sup> |
| Variation de population entre 1982 et 1990      | + 7,5%                 |
| Taille moyenne des ménages en 1995              | 3,68                   |
| Grandes classes d'âge en 1995                   |                        |
| - < 25 ans                                      | 34%                    |
| - de 25 à 65 ans                                | 52%                    |
| - > 65 ans                                      | 14%                    |
| Nbre d'actifs en 1995                           | 161 000                |
| Répartition de la population active par secteur |                        |
| - agricole                                      | 3%                     |
| - industrie, BTP                                | 26%                    |
| - tertiaire                                     | 71%                    |
| Nbre d'étudiants dans le supérieur en 1995      | 6 600                  |
| Salaire mensuel net moyen en 1995               | 8 900 F                |
| Taux de chômage en 1995                         | 9,8%                   |
| PIB par habitant en 1995                        | 118 000 F              |



## 1.2.6 - Le département de la Haute-Savoie

### DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE Du décollage aux services



Le décollage et le tourisme sont les deux viviers industriels et d'emplois de la Haute-Savoie. La vallée de l'Arve regroupe quelque 750 entreprises qui, sous l'impulsion des donneurs d'ordre majoritairement automobiles, sont engagés depuis 1989 dans une profonde mutation. Les activités liées au tourisme ont généré de nombreux emplois. La plupart des emplois touristiques revêtent un caractère saisonnier.

En raison de son potentiel technologique, le département demeure également attrayant pour les investisseurs.

#### Les chiffres-clés de l'économie

|   |                         |
|---|-------------------------|
| Superficie                                      | 4 391 km <sup>2</sup>   |
| Nbre d'habitants en 1995                        | 608 500 hab.            |
| Densité de population en 1995                   | 130 hab/km <sup>2</sup> |
| Variation de population entre 1982 et 1990      | + 14,9%                 |
| Taille moyenne des ménages en 1995              | 3,66                    |
| Grandes classes d'âge en 1995                   |                         |
| - < 25 ans                                      | 35%                     |
| - de 25 à 65 ans                                | 53%                     |
| - > 65 ans                                      | 12%                     |
| Nbre d'actifs en 1995                           | 282 000                 |
| Répartition de la population active par secteur |                         |
| - agricole                                      | 3%                      |
| - industrie, BTP                                | 34%                     |
| - tertiaire                                     | 63%                     |
| Nbre d'étudiants dans le supérieur en 1995      | 8 300                   |
| Salaire mensuel net moyen en 1995               | 8 940 F                 |
| Taux de chômage en 1995                         | 8,8%                    |
| PIB par habitant en 1995                        | 112 000 F               |

## 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

### 2.1 - OBJECTIFS DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE

Avec l'ouverture des frontières et la libre circulation des marchandises et des personnes, l'Europe voit croître ses échanges dans des proportions importantes. Le projet Lyon - Turin constitue la liaison la plus courte et la plus performante entre l'Italie et l'Europe de l'Ouest. Ainsi, en favorisant les échanges, entre pays de l'Europe, la liaison transalpine est un véritable outil d'intégration européenne.

Inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, le projet vise notamment à renforcer les liaisons à grande vitesse des Alpes du Nord et de la région Rhône-Alpes avec le reste de la France. C'est ainsi que des relations plus rapides et plus fréquentes entre Paris et la plupart des gares des Alpes du Nord pourront être assurées. Des relations directes avec le sud pourront être également développées.

Le développement du réseau à grande vitesse en connexion avec le réseau classique doit permettre d'améliorer et d'assurer un essor important des relations interrégionales, avec l'ensemble de Rhône-Alpes. Le projet contribue à placer la région au carrefour des grandes diagonales Londres-Rome et Hambourg-Barcelone, renforçant ainsi sa position sur les grands axes d'échanges internationaux.



## 2.2 - INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURE

Le cahier des charges arrêté, le 7 février 1994, par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme prévoit d'étudier la variante Apremont. Les études réalisées à ce titre ont fait émerger d'autres variantes. Les investissements présentés dans ce chapitre correspondent à la variante de la commande ministérielle.

Les estimations sont établies, hors taxes, aux conditions économiques de juin 1996, frais généraux compris.

La réalisation de l'infrastructure comprend :

- LGV Satolas - Avressieux
- LGV Avressieux sortie du tunnel sous Chatreuse profil TGV à Apremont
- LGV en Combe de Savoie (y compris déviation de Montmélian) et gare Savoie-Dauphiné
- Modernisation Montmélian - Grenoble (électrification, relèvement de vitesse à 160 km/h...)
- Aménagement des gares terminales

Le montant du projet, hors achat matériel, est de 12,1 GF. Il se compose des postes suivants:

|  |                |
|--|----------------|
| - Génie civil :                                      |                |
| Acquisitions de terrain                              | 0,3 GF         |
| Réaménagements fonciers                              | 0,1 GF         |
| Libérations d'emprises                               | 0,4 GF         |
| Terrassements  | 1,7 GF         |
| Drainage, écrans acoustiques                         | 0,7 GF         |
| Ouvrages d'art                                       | 5,5 GF         |
| - Équipements ferroviaires                           |                |
| Voies, installations de sécurité, télécommunications | 1,7 GF         |
| Bâtiments de service                                 | 0,3 GF         |
| Alimentation électrique                              | 0,2 GF         |
| Caténaires   | 0,5 GF         |
| - Modernisation Montmélian - Grenoble                | 0,7 GF         |
| <b>Total</b>   | <b>12,1 GF</b> |

## 2.3 - MATERIEL ROULANT ET ATELIERS D'ENTRETIEN

En situation de référence (2005 sans le TGV Lyon - Montmélian - Turin), il a été estimé que 26 rames grande vitesse seront utilisées sur les relations concernées par le TGV Lyon - Turin :

- 14 rames grande vitesse françaises sont nécessaires pour assurer le transport du trafic national;
- 12 rames grande vitesse internationales assureront le transport du trafic international en priorité.

La mise en service de la ligne nouvelle Lyon-Apremont se traduira par le renforcement des dessertes TGV tant nationales qu'internationales. Les gains de temps réalisés sur les relations existantes permettront d'augmenter la productivité du matériel à grande vitesse, ce qui aura pour effet de limiter les besoins en matériel roulant supplémentaires.

C'est ainsi que le parc initial à acquérir est de 2 rames pour les relations nationales et de 15 rames pour les relations internationales. À ce stade des études, le matériel retenu tant pour les relations nationales que pour les relations internationales est du type « rame réseau » d'une capacité de 377 places. Leur coût d'acquisition est estimé à 1,5 milliard de francs de 1997. Pour faire face à la croissance attendue du trafic, des rames supplémentaires sont également acquises chaque année, pendant la période de 20 années sur laquelle est effectuée le bilan.

Par contre, les nouveaux TGV se substitueront à des trains classiques de jour et de nuit sur les relations longues distances touchant notamment Milan, Florence et Venise. La valeur de ce matériel roulant économisé s'élève à 1,2 milliard de francs de 1997.