



### 3. PRINCIPAUX ENJEUX

## EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

## DE LA

## LIAISON T.G.V. LYON - TURIN

*Service d'Etudes*  
*du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales Rhône-Alpes*



### Avertissement

*La contribution des services du préfet de région Rhône-Alpes à ce document de présentation de la liaison à grande vitesse Lyon - Montmélián correspond aux dispositions de la loi du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République. Cette loi dispose que "le préfet de région met en oeuvre les politiques nationale et communautaire concernant le développement économique et social et l'Aménagement du Territoire". Cette attribution concerne tout particulièrement des projets tels que la liaison TGV Lyon - Turin qui constitue une infrastructure dont le caractère structurant va marquer de manière considérable non seulement les territoires traversés mais aussi l'ensemble de la région par la modernisation des liaisons ferroviaires qu'elle entraînera. En outre, la réalisation de cette ligne à grande vitesse contribuera à faciliter l'insertion européenne de la région dans l'Europe et, d'une manière générale, en améliorant l'accessibilité et le positionnement au niveau européen de larges espaces régionaux, renforcera les atouts de la région auprès des investisseurs. Ainsi donc, il est apparu opportun d'informer l'opinion régionale sur les enjeux en matière d'aménagement du territoire liés à la réalisation de la liaison à grande vitesse Lyon - Turin.*

## SOMMAIRE

- 3.1 - ETAT DES LIEUX
- 3.2 - PROBLEMATIQUE GENERALE
- 3.3 - LES ENJEUX
- 3.4 - CONCLUSIONS PROVISOIRES

figure 3.1

## Structure urbaine de Rhône-Alpes



### 3.1 - ETAT DES LIEUX

#### 3.1.1 - Cadre d'étude et peuplement

La liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon - Turin intéresse la région Rhône-Alpes, seconde région française par sa population et ses activités. Cette ligne à grande vitesse concerne directement par son tracé les trois départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie, mais les effets qu'elle est susceptible d'entraîner à terme portent sur des espaces beaucoup plus vastes (Haute-Savoie, Drôme, Ardèche, Loire, Ain). C'est donc une très large part de l'espace régional qui va se trouver concernée par cette nouvelle infrastructure.

Il s'agit tout d'abord de l'espace polarisé par Lyon et correspondant à la région urbaine de Lyon qui comprend également la vallée du Gier et l'agglomération stéphanoise, de même que la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau et des villes moyennes telles que Vienne, Bourgoin-Jallieu, Villefranche-sur-Saône. Dans cette définition, la région urbaine de Lyon regroupe une population de 2 420 000 habitants.

Le second espace concerné est le sillon alpin, axe reliant Genève à Valence par les agglomérations d'Annemasse, Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélian, Grenoble. A cet axe principal il faut ajouter les vallées de l'Arve, de la Tarentaise, de la Maurienne plus l'Oisans et les Vercors qui, avec le sillon alpin proprement dit rassemblent une population permanente de 1 550 000 habitants. Ces vallées et massifs sont aussi l'objet d'une intense fréquentation touristique tant l'hiver que l'été.

La connexion de ces deux grands espaces régionaux est assurée par la partie du nord-Isère située à l'est de Bourgoin-Jallieu. Cet espace comprend 170 000 habitants.

Ces trois territoires regroupent près des 3/4 de la population de Rhône-Alpes (soit 4,1 millions d'habitants sur 5,3 millions). Ils réunissent les trois métropoles de Lyon, Grenoble et Saint-Etienne ainsi que la plupart des principales villes moyennes de la région.

Malgré les contraintes du relief, ces espaces disposent de réseaux de communications routières, autoroutières et ferroviaires de qualité. Le projet de liaison à grande vitesse Lyon - Turin survient opportunément pour enrichir ce réseau et favoriser l'insertion de Rhône-Alpes dans l'Europe puisque la liaison Lyon - Turin va se trouver elle-même reliée au réseau ferroviaire européen à grande vitesse en cours de développement. Le réseau de transport actuel, complété par l'aménagement de rabattements, est de nature à permettre à l'ensemble de la région un accès facilité au TGV.

#### 3.1.2 - L'emploi et les activités

Les espaces ainsi concernés par la liaison TGV Lyon - Turin réunissent près des 3/4 des emplois régionaux dont :

- 936 000 pour la région urbaine de Lyon
- 747 000 pour le sillon alpin et les vallées alpines
- 73 000 pour le nord de l'Isère (hors Région urbaine de Lyon)

Globalement, l'emploi a progressé entre 1982 et 1990. Cette croissance de l'emploi s'avère vive dans le nord du sillon alpin (Genevois français, vallée de l'Arve, bassin d'Annecy). En revanche, elle décroît du nord au sud du sillon alpin et est restée faible dans les bassins de Saint-Etienne et en Maurienne.

Les bassins d'emploi de Lyon et Grenoble connaissent une évolution positive, mais inférieure à la moyenne régionale (+6,7 %) pour Grenoble.

L'activité agricole est à dominante polyculture-élevage sauf dans quelques secteurs où des spécialisations ont pu se développer (vignoble savoyard, cultures fruitières dans l'ouest lyonnais, cultures maraîchères en milieu péri-urbain).

Le nombre d'exploitations est en diminution particulièrement dans les zones d'élevage laitier. La pression foncière due à l'urbanisation gêne la restructuration des exploitations dans de nombreux secteurs.

L'industrie constitue le point fort de l'économie des espaces concernés par le futur TGV.

Dans la région urbaine de Lyon, la construction mécanique, la construction électrique, les véhicules industriels, la chimie-parachimie-pharmacie, le textile constituent les activités dominantes d'un bassin à l'industrie très diversifiée. A Saint-Etienne prédomine l'industrie du travail des métaux, loin devant le textile.

L'industrie du sillon alpin présente des caractéristiques très localisées.

En Haute-Savoie, la mécanique tient une place dominante avec le décolletage (11 000 emplois), la mécanique de précision, la construction de machines. Les autres branches industrielles sont moins représentées mais dynamiques (articles de sports, parachimie, électronique, matériel électrique, agro-alimentaire).

Dans la partie savoyarde du sillon alpin, l'industrie du verre et des matériaux de construction tient une place importante avec la construction mécanique, le matériel électrique et, dans les vallées alpines, les industries des aciers spéciaux, de l'aluminium et de l'électrochimie.

La région grenobloise est spécialisée dans la construction électrique et dans l'électronique. L'industrie des biens d'équipement et la chimie sont bien représentées tout comme les matériels de travaux publics.

Romans dispose d'une spécialisation dans l'industrie de la chaussure dont les effectifs ont nettement diminué.

Valence a développé un secteur électronique étoffé qui s'ajoute à la construction mécanique.

Le Nord-Isère à l'est de Bourgoin-Jallieu présente les caractéristiques d'une industrie diffuse en milieu rural. L'activité textile reste dominante mais elle se spécialise vers les tissus techniques ou spéciaux.

Cette industrie comprend d'une part des établissements de groupes industriels nationaux et internationaux qui interviennent pour 40 % dans l'emploi industriel et d'autre part, de nombreuses entreprises petites ou moyennes indépendantes. Certaines exploitent des niches spécifiques et développent leur activité sur les marchés internationaux. D'autres sont spécialisées dans la sous-traitance (mécanique, travail des métaux) et participent activement à la qualité du tissu industriel régional.

Il faut signaler le caractère innovant de l'industrie et la bonne intégration des technologies nouvelles en liaison avec le développement de la recherche industrielle.

Le secteur tertiaire pèse lourd dans l'emploi du fait des services liés à la population dont certains exercent leur attraction jusqu'en Italie (santé,...). Par ailleurs, les services aux entreprises ont connu un développement marqué durant la dernière décennie et deviennent de plus en plus spécialisés. A ce titre, il convient de souligner les services financiers, l'ingénierie industrielle, l'expertise comptable, les conseils aux entreprises, le recouvrement à Lyon. Grenoble se spécialise davantage dans les services informatiques.

L'économie des espaces concernés par le futur TGV est ainsi, dans son ensemble, fortement marquée par le poids de l'industrie et des services qui lui sont liés. L'évolution récente est caractérisée par un recul de l'emploi industriel plus faible qu'au niveau national et même par une croissance dans le nord du sillon alpin. Toutefois, ce comportement globalement flatteur masque des disparités locales :

- diminutions de l'emploi industriel dans le bassin stéphanois et en région lyonnaise,
- effritement de l'industrie grenobloise, non encore compensé à ce jour par les espoirs placés dans l'électronique et l'informatique,
- faible niveau d'industrialisation du bassin chambérien et fermeture d'unités en Maurienne et Tarentaise,
- diversification industrielle réduite du Nord-Isère.

TABLEAU 1  
Les emplois selon le lieu de résidence en 1990  
par bassin d'emploi (source RGP 1990)

| Bassin d'emploi         | Emplois en 1990 | Emploi en 1982 | Evolution 82-90<br>en % |
|-------------------------|-----------------|----------------|-------------------------|
| LYON                    | 681 000         | 631 000        | + 7,9                   |
| SAINT-ETIENNE           | 182 629         | 182 932        | - 0,2                   |
| GRENOBLE                | 219 300         | 207 100        | + 5,9                   |
| BEAUJOLAIS-VAL DE SAONE | 53 532          | 50 895         | + 5,2                   |
| BOURG-EN-BRESSE         | 68 162          | 65 747         | + 3,7                   |
| OYONNAX                 | 25 820          | 22 467         | + 14,9                  |
| GENEVOIS FRANÇAIS(1)    | 102 744         | 81 368         | + 26,3                  |
| CHABLAIS(1)             | 33 464          | 27 097         | + 23,5                  |
| VALLEE DE L'ARVE        | 66 575          | 57 117         | + 16,6                  |
| ANNECY                  | 92 421          | 78 448         | + 17,8                  |
| BELLEY                  | 16 439          | 16 381         | + 0,4                   |
| AMBERIEU                | 29 331          | 25 538         | + 14,9                  |
| LOIRE CENTRE            | 27 607          | 27 286         | + 1,2                   |
| VIENNE-ROUSSILLON       | 51 459          | 47 195         | + 9,0                   |
| BOURGOIN-LA TOUR-DU-PIN | 56 788          | 52 749         | + 7,7                   |
| CHAMBERY                | 79 439          | 72 270         | + 9,9                   |
| TARENTEISE              | 43 398          | 39 108         | + 11,0                  |
| MAURIENNE               | 17 192          | 17 445         | - 1,5                   |
| VOIRON                  | 49 137          | 45 333         | + 8,4                   |
| ANNONAY                 | 22 973          | 22 046         | + 4,2                   |
| DROME-ARDECHE NORD      | 30 504          | 30 145         | + 1,2                   |
| ROMANS-ST-MARCELLIN     | 42 751          | 41 628         | + 2,7                   |
| CREST-DIE               | 11 829          | 11 966         | - 1,1                   |
| DROME-ARDECHE CENTRE    | 84 066          | 81 670         | + 2,9                   |
| AUBENAS                 | 27 373          | 28 077         | - 2,5                   |
| DROME-ARDECHE SUD       | 53 795          | 51 290         | + 4,9                   |
| ROANNE                  | 70 436          | 76 766         | - 8,2                   |
| REGION RHONE-ALPES      | 2 207 957       | 2 070 270      | + 6,7                   |

(1) Y compris les travailleurs frontaliers

I.G.V. LYON - MONTMELIAN - Octobre 1992

figure 3.2

## Schéma de développement universitaire de la région Rhône-Alpes



### La formation supérieure et la recherche

L'espace de référence comprend les 9 universités de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et de Savoie qui accueillaient 105 000 étudiants à la rentrée 1989 et une trentaine de grandes écoles, soit au total près de 150 000 étudiants.

A ces universités s'ajoutent 21 écoles d'ingénieurs localisées à Lyon et Grenoble en premier lieu et à Saint-Etienne. Leur rôle reste prépondérant pour l'industrie qui peut trouver en région Rhône-Alpes les ingénieurs dont elle a besoin tant en nombre qu'en qualité. Rhône-Alpes assure la formation de 20 % des ingénieurs formés en France et faire d'attraction des grandes écoles outrepassa le cadre régional. Le tableau ci-après donne la décomposition des effectifs étudiants régionaux.

|  |   |                |
|--|---|----------------|
| Université Lyon 1                                      | ) |                |
| Université Lyon 2                                      | ) | 55 500 (1)     |
| Université Lyon 3                                      | ) |                |
| Université Grenoble 1                                  | ) |                |
| Université Grenoble 2                                  | ) | 33 300 (2)     |
| Université Grenoble 3                                  | ) |                |
| Institut Polytechnique de Grenoble                     | ) |                |
| Université Saint-Etienne                               |   | 10 700 (3)     |
| Université de Savoie                                   |   | 5 800          |
| <b>Total universités</b>                               |   | <b>105 300</b> |
| (1) Y compris antenne universitaire de Bourg-en-Bresse |   |                |
| (2) Y compris antenne universitaire de Valence         |   |                |
| (3) Y compris antenne universitaire de Roanne          |   |                |
| Grandes écoles   |   | 16 000         |
| Classes préparatoires aux grandes écoles               |   | 6 000          |
| Sections de techniciens supérieurs                     |   | 18 300         |

Tableau 2 - Effectifs étudiants en Rhône-Alpes

Au total, c'est près de 150 000 étudiants que rassemble l'enseignement supérieur. Le potentiel des universités et grandes écoles fait de Rhône-Alpes la seconde région française en matière de recherche publique. Elle dispose de 600 laboratoires publics répartis en 9 universités, 21 écoles d'ingénieurs et 7 grands organismes de recherche (CEA, CEMAGREF, CNET, CNRS, INRA, INSERM, ONERA) dont l'interaction avec l'industrie est une des spécificités. Ce potentiel est renforcé par 6 laboratoires internationaux dont le plus récent est le laboratoire européen de rayonnement Synchrotron de Grenoble.

L'environnement technologique régional se trouve ainsi conforté par la présence de 18 centres techniques industriels et de l'Etat (1 825 personnes) dont les domaines d'intervention sont diversifiés. Ces 18 centres techniques représentent 30 % des effectifs et des moyens nationaux.

Rhône-Alpes dispose aussi d'outils de recherche-développement à finalité industrielle performants avec 8 plates-formes technologiques, plus les pôles Productique et Bio-Médical que renforceront prochainement deux nouvelles plates-formes concernant l'agro-alimentaire et la conception des circuits intégrés.

Ce dispositif de recherche s'est déjà ouvert sur les entreprises industrielles. Le renforcement de cette articulation est assuré par les 6 centres de recherche et d'innovation technologique, par le réseau CREATI assurant une mission d'interface technologique avec les PMI. Ce dispositif s'est mobilisé dans le cadre du réseau "Présence Technologique Rhône-Alpes" dont l'objectif prioritaire est de satisfaire la demande industrielle par la mise en relation avec les centres de compétences appropriés pour répondre à la demande.

### 3.1.3 - Les Infrastructures

#### 3.1.3.1 - Le réseau autoroutier

Rhône-Alpes dispose d'un réseau autoroutier long de 904 kilomètres qui présente l'avantage d'être maillé.

Il s'organise en liaisons Nord-Sud avec les autoroutes :

- A6
- A7
- A41 Scientrier-Grenoble prolongée par
- A49 Voreppe - Bourg-de-Péage qui assurent la desserte du sillon alpin ;

en liaisons transalpines :

- A40 Mâcon - Le Fayet donnant accès à Genève, au tunnel du Mont-Blanc,
- A43 Lyon - Chambéry - Aiton qui d'ici quelques années sera prolongée jusqu'au tunnel routier du Fréjus et à l'Italie du nord via Turin,
- A430 Pont-Royal - Albertville assurant l'accès à la Tarentaise ;

en liaisons transversales et régionales :

- A47 Givors - Saint-Etienne
- A72 Lyon - Clermont-Ferrand
- A42 Lyon - Pont-d'Ain assurant une liaison entre la métropole et l'autoroute Mâcon-Le Fayet
- A48 Bourgoin - Grenoble

#### Les liaisons inscrites au schéma directeur autoroutier

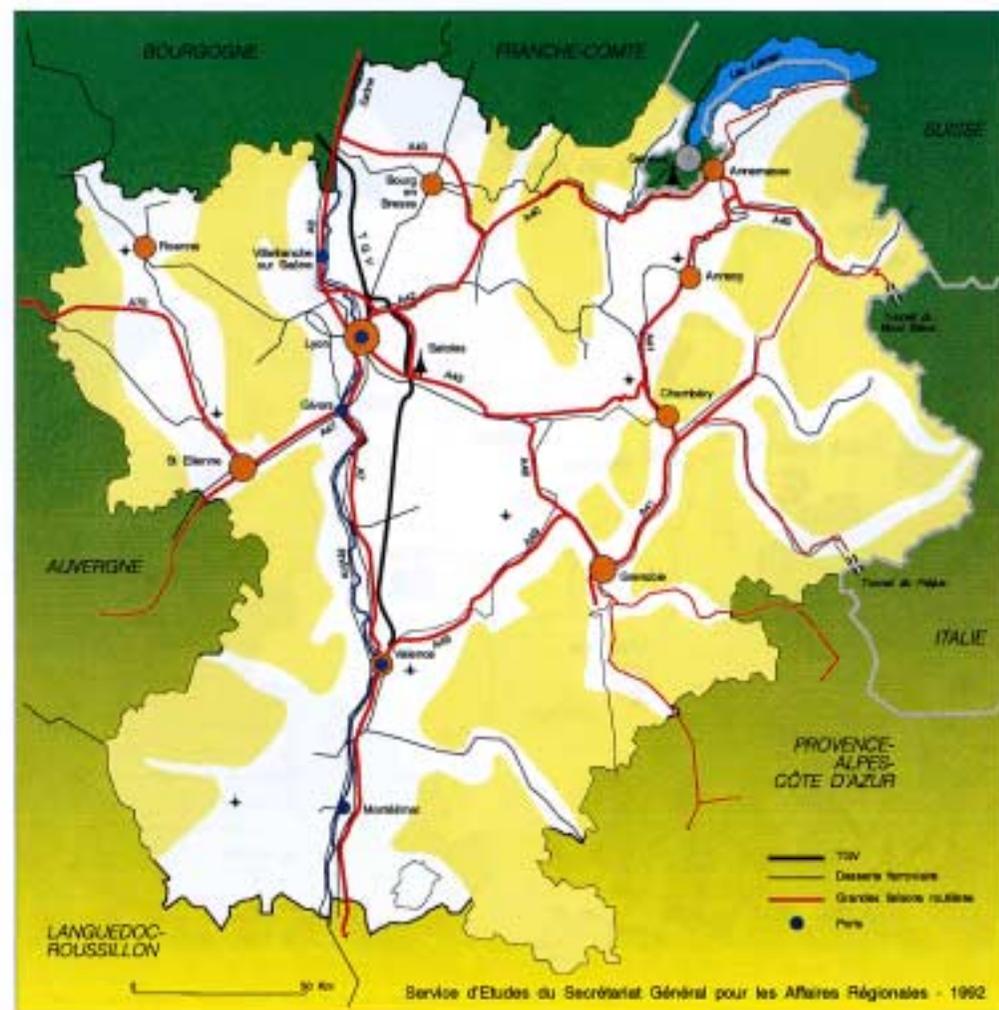
Plusieurs sections d'autoroute concernant la région figurent au schéma directeur autoroutier.

En ce qui concerne les liaisons Nord-Sud, deux projets concernent l'amélioration des autoroutes A6 et A7. Il s'agit :

- du contournement autoroutier de Lyon en cours de réalisation,
- de la création d'une liaison permettant le doublement de A6-A7 hors de la vallée du Rhône et consistant en trois sections :
  - Dôle - Bourg-en-Bresse,
  - Ambérieu-en-Bugey - Grenoble,
  - Grenoble - Sisteron,
- de la section Annecy Nord - Genève
- de la jonction A49-A7 près de Valence.

figure 3.3

## Principales infrastructures de transport en Rhône-Alpes



S'agissant des **liaisons transversales**, trois sections transversales ont été retenues :

- section Aiton-Tunnel du Fréjus dans la vallée de la Maurienne,
- section Lyon - Balbigny qui permettra une jonction directe avec A72 (Lyon - Clermont-Ferrand) en évitant A47 surchargée (Lyon - Saint-Etienne),
- autoroute Sud Léman assurant la desserte d'Evian et Thonon à partir de A40, et susceptible d'être raccordée à l'autoroute suisse du Valais.

### 3.1.3.2 - Le réseau ferroviaire de la région Rhône-Alpes

#### 3.1.3.2.1 - *Le réseau actuel*

Le réseau ferroviaire actuel de la région Rhône-Alpes répond à des besoins de différentes catégories :

- internationaux,
- nationaux et interrégionaux éloignés,
- intercités dans la région et vers les régions voisines de proximité,
- de bassins d'emploi.

#### . **Le réseau international :**

La région est desservie directement ou au passage par des trains internationaux.

- 3 aller-retour Lyon/Italie via Chambéry et Modane
- 5 aller-retour Lyon/Genève
- 1 aller-retour Lyon/Irun
- 1 aller-retour Suisse/Espagne via Lyon
- 1 aller-retour Suisse/Espagne via Chambéry et Grenoble
- 1 aller-retour Paris/Rome via Chambéry et Modane
- 1 aller-retour Pays-Bas-Belgique/Nice via Lyon.

#### . **Les relations nationales :**

Elles sont principalement liées à la desserte TGV, via la ligne à grande vitesse Paris - Lyon et ses prolongements sur lignes classiques en direction des principales villes de la région.

Il s'agit principalement de relations en provenance et à destination de l'Île-de-France avec une nette prépondérance de Lyon, tant en desserte qu'en trafic : plus de 20 allers-retours pour la relation Paris - Lyon (une dizaine pour Paris - Valence et 6 pour Paris - Grenoble). De même la relation Paris - Lyon transporte plus de 5 millions de voyageurs chaque année (dans les deux sens) et près d'un million pour Grenoble.

Les relations autres que TGV avec l'Île-de-France se limitent pratiquement aux trains de nuit Paris-Alpes. En ce qui concerne la desserte des Alpes tant en TGV qu'en trains de nuit, elle est renforcée pendant la saison des sports d'hiver.

Une stratégie de desserte interrégionale directe par TGV, à destination des métropoles régionales a été lancée et connaîtra son plein effet d'ici quelques années avec l'achèvement de l'interconnexion des lignes TGV. Ainsi la région Rhône-Alpes bénéficie déjà de liaisons directes de Lyon vers Rouen, Lille, Rennes, Nantes, Tours, les liaisons seront améliorées et d'autres créées avec la mise en service des équipements en cours de réalisation (interconnexion TGV Nord).

#### . **Les relations intercités :**

Les villes de Rhône-Alpes sont reliées entre elles par des dessertes directes avec une prédominance, tant en nombre de trains qu'en trafic, des relations Lyon - Grenoble et Lyon - Saint-Etienne. Ces relations sont assurées soit par des trains non spécialisés dont la vocation principale est de grand parcours soit par des trains de bassins d'emploi.

#### . **La desserte de bassins d'emploi :**

Il s'agit des relations de pointe quotidienne autour des centres urbains, pour acheminer aux heures de pointe du matin et du soir les salariés et les élèves qui travaillent à l'extérieur de leur commune de résidence : les principales villes concernées sont Lyon, Grenoble, Chambéry, Bourg-en-Bresse, Annecy, St-Etienne, Roanne et Valence.

#### 3.1.3.2.2 - *Les perspectives de développement*

#### . **Perspectives liées à la mise en service du TGV Rhône-Alpes (Lyon - Valence)**

La mise en service prochaine du TGV Rhône-Alpes va avoir des répercussions sur les relations ferroviaires de la région. Dans un premier temps (fin 1992), les TGV à destination de Grenoble et Chambéry emprunteront le contournement est de Lyon via Satolas. Cela entraîne un gain de temps de 15 à 20 min pour les relations de ces villes avec Paris. En septembre 1994 cette ligne ira jusqu'à St-Marcel-lès-Valence améliorant de 30 min le parcours Valence-Paris. A la même date sera mis en service le contournement de Paris à grande vitesse réduisant le temps d'accès de Rhône-Alpes au nord de la France et plus tard à la Grande-Bretagne et au nord de l'Europe par TGV.

#### . **Perspectives liées aux autres projets TGV**

La réalisation du TGV Méditerranée permettra une amélioration considérable des relations avec le sud de la France et l'Espagne.

#### 3.1.3.3 - Les aéroports

En matière d'aéroports, Rhône-Alpes apparaît bien équipée avec une douzaine de plates-formes d'importance variable. Bien qu'il ne représente qu'une faible part des personnes et marchandises transportées, le transport aérien occupe une place prépondérante en région :

- pour les liaisons internationales à longue distance
- pour les liaisons intra-européennes et intérieures non encore desservies par TGV.

En premier lieu, l'aéroport de Satolas présente un large éventail de liaisons régulières intercontinentales, européennes et intérieures. Il est aussi équipé pour accueillir des vols à la demande par gros porteurs et dispose d'un équipement de qualité pour le traitement du fret et de la messagerie.

Les autres aéroports commerciaux sont au nombre de 7 :

- Grenoble/Saint-Geoirs qui sert de plate-forme de déroutement de Satolas
- Chambéry - Aix-les-Bains
- St-Etienne
- Annecy
- Valence
- Roanne
- Courchevel

Ces aéroports assurent des liaisons intérieures régulières et des vols à la demande qui constituent un service utile à l'économie.

Enfin, il convient d'évoquer les aéroports d'affaires et/ou de loisirs dont les plus importants sont ceux de Lyon-Bron, Grenoble le Versoud, Annemasse, etc.

Outre ces équipements situés sur le territoire régional, l'aéroport de Genève-Cointrin apporte sa contribution à la desserte aérienne régionale, par ses liaisons intercontinentales notamment.

TABLEAU 2  
Activité des aéroports commerciaux de Rhône Alpes en 1991(1)

|                          | PASSAGERS<br>(2) | FRET<br>(en tonnes) | POSTE<br>(en tonnes) |
|--------------------------|------------------|---------------------|----------------------|
| LYON-SATOLAS             | 3 559 772        | 27 643              | 15 159               |
| GRENOBLE-SAINT-GEOIRS    | 367 001          | 159                 | 9,5                  |
| SAINT-ETIENNE-BONTHEON   | 85 799           | 19                  | 5                    |
| CHAMBERY - AIX-LES-BAINS | 78 268           | 32                  |                      |
| ANNECY                   | 53 440           | 22                  |                      |
| VALENCE                  | 23 335           | 175                 |                      |
| ROANNE                   | 6 485            |                     |                      |
| COURCHEVEL               | 3 400 (3)        |                     |                      |

1) Source : Délégation régionale de l'aviation civile

2) Passagers des lignes régulières et en transit

3) Pour la seule période hivernale (15 décembre-15 avril)

### 3.1.4 - Quelques caractéristiques concernant l'Italie du nord

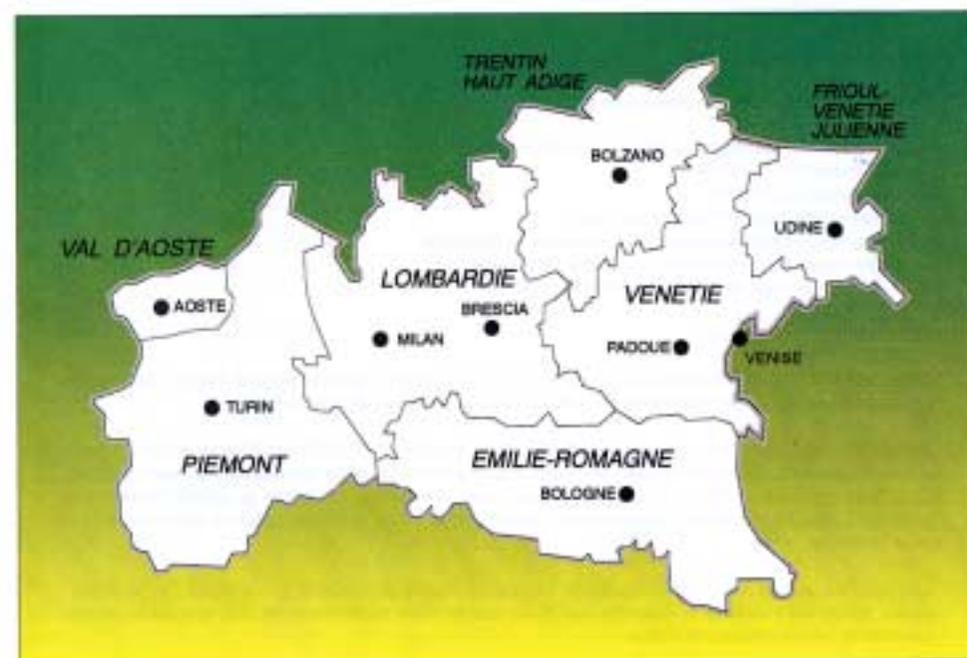
La liaison TGV Lyon - Turin ne se limite pas à améliorer les temps de trajet de manière considérable sur cet itinéraire (1 h 30 au lieu de 4 h 03 actuellement) mais elle est susceptible d'ouvrir des liaisons rapides avec toute l'Italie du nord, en reliant les réseaux français et italien à grande vitesse.

En se focalisant sur la plaine du Pô, qui constitue le cœur économique et surtout industriel de l'Italie, c'est-à-dire sur les régions du Piémont, de Lombardie, d'Emilie-Romagne et de Vénétie, ce sont les quatre métropoles de Turin, Milan, Bologne et Venise qui peuvent être reliées par liaisons à grande vitesse avec Lyon.

Ces quatre régions concentrent plus du 1/3 de la population italienne (21,8 millions d'habitants sur 57) dont :

- 4,4 millions pour le Piémont
- 8,9 millions pour la Lombardie
- 4,4 millions pour la Vénétie,
- 3,9 millions pour l'Emilie-Romagne.

figure 3.4



En ce qui concerne l'emploi et les activités, l'Italie du nord constitue un ensemble économique puissant disposant d'un potentiel industriel et de services marchands étoffé ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous.

#### Emploi par branche

|                    | TOTAL     | Agriculture | Energie | Industrie | BTP     | Services marchands | Services non marchands |
|--------------------|-----------|-------------|---------|-----------|---------|--------------------|------------------------|
| Piémont            | 1 874 000 | 161 000     | 19 000  | 629 000   | 105 000 | 690 000            | 271 000                |
| Lombardie          | 3 659 000 | 132 000     | 33 000  | 1 375 000 | 229 000 | 1 409 000          | 481 000                |
| Emilie-Romagne     | 1 676 000 | 213 000     | 13 000  | 441 000   | 106 000 | 643 000            | 260 000                |
| Vénétie            | 1 581 000 | 154 000     | 15 000  | 458 000   | 111 000 | 600 000            | 244 000                |
| Total              | 8 790 000 | 660 000     | 80 000  | 2 903 000 | 551 000 | 3 342 000          | 1 256 000              |
| Rappel Rhône-Alpes | 2 041 000 | 113 000     | 30 000  | 557 000   | 158 000 | 839 000            | 341 000                |

Les quatre régions d'Italie du nord retenues concentrent 56,8 % des emplois industriels de l'Italie.

Cette industrie, au-delà de la construction automobile turinoise, est diversifiée notamment dans la sidérurgie (Brescia), la mécanique, le matériel électrique et électroménager ainsi que l'électronique, le textile et les industries agro-alimentaires.

S'agissant des services marchands, la part des quatre régions d'Italie du nord représente 42,7 % du potentiel italien.

Ce bref panorama illustre le poids démographique et économique des quatre régions principales de l'Italie du nord et permet de saisir l'intérêt stratégique qu'elles représentent pour la région Rhône-Alpes.

### 3.2 - PROBLEMATIQUE GENERALE

L'ambition de faire de Rhône-Alpes le second pôle de développement national appelle le renforcement des deux zones principales de développement : la région urbaine de Lyon et le sillon alpin.

La connexion de ces pôles entre eux constitue un objectif important de l'aménagement du territoire régional. C'est à partir de cette connexion, déjà retenue par le rapport Carrère sous le concept de "Voie Dauphine" Lyon - Grenoble, et par l'émergence d'autres axes transversaux ouverts sur l'Europe que les zones moins favorisées par le développement du sud et de l'ouest de la région peuvent échapper à une logique de stagnation.

En outre, Rhône-Alpes paraît ne pas tirer le meilleur parti de sa proximité de l'Italie car ses exportations vers ce pays ne révèlent pas, à son avantage, la dynamique observée pour les exportations régionales vers la Suisse.

#### Rapport (Part des exportations de Rhône-Alpes) : (Part des exportations de France)

|      | vers la Suisse | vers l'Italie<br>(hors électricité) |
|------|----------------|-------------------------------------|
| 1989 | 1,38           | 1,13                                |
| 1990 | 1,33           | 1,20                                |

Ce simple constat démontre que Rhône-Alpes ne tire pas tout le profit que devrait lui valoir sa position vis-à-vis de l'Italie alors qu'elle possède sur son territoire les principales liaisons routières et ferroviaires avec celle-ci et que la frontière alpine est, pour l'Italie, sa seule frontière avec un autre état de la CEE. L'importance du marché italien et en particulier de l'Italie du nord proche justifie une présence tant commerciale qu'industrielle plus active. Celle-ci se renforce depuis quelques années mais doit être développée (16 entreprises régionales seulement ont un établissement de production en Italie du nord). En sens opposé, la présence industrielle italienne en Rhône-Alpes reste modeste également (19 établissements), bien qu'elle se renforce en liaison avec les actions de promotion menées tant au niveau de l'Etat que de la Région ou de certains départements comme la Loire (cf. carte jointe).

Il n'en reste pas moins qu'un chemin important reste à parcourir pour établir une coopération économique plus active entre Rhône-Alpes et l'Italie du nord. A cet égard, la liaison TGV Lyon-Turin est susceptible d'apporter une contribution significative et peut-être déterminante.

La région urbaine de Lyon, et Lyon en particulier, ont bénéficié et continuent de bénéficier d'une position privilégiée de carrefour routier et ferroviaire sur les liaisons nationales vers le sud de la France, les Alpes, la région parisienne et le nord ainsi que l'ouest par le Massif Central.

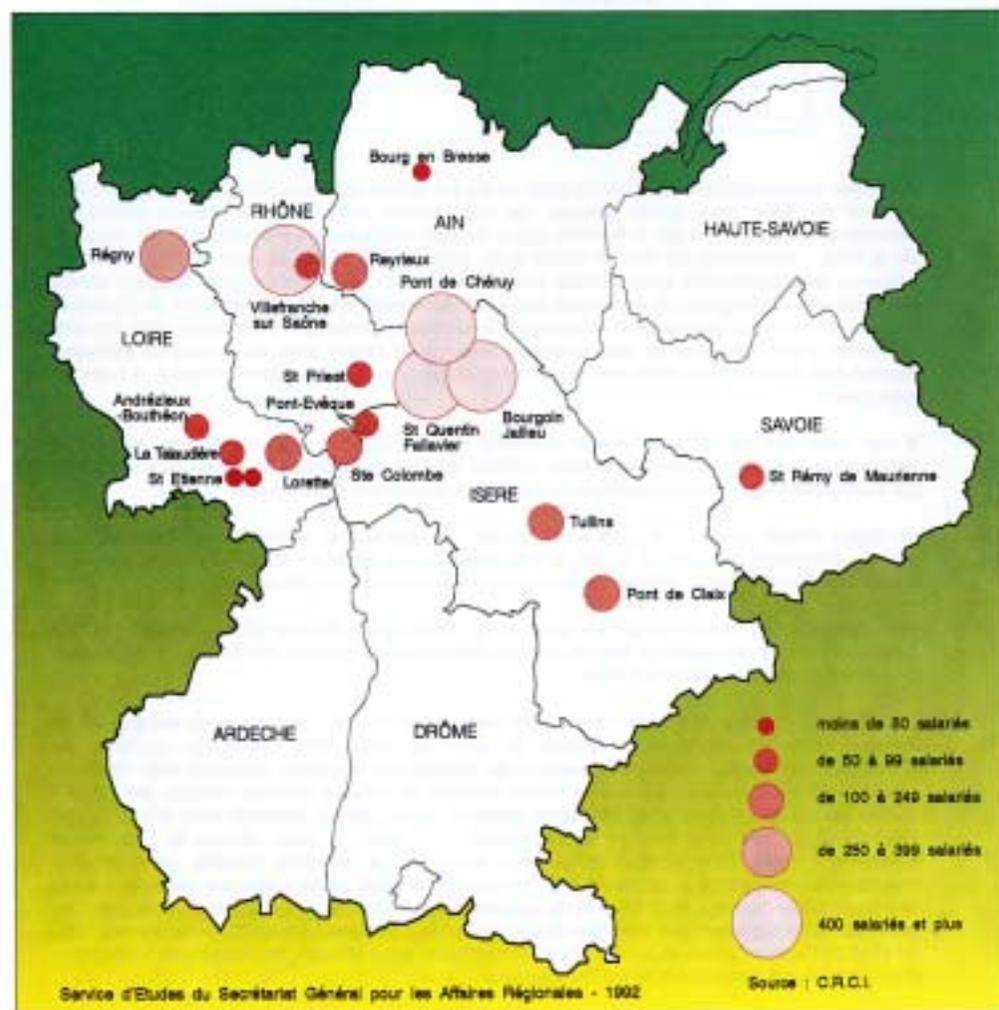
Avec l'ouverture du marché unique européen et la mise en place d'infrastructures adaptées au bon fonctionnement de ce marché, il importe, pour la région urbaine de Lyon, de donner à cette position de carrefour une dimension européenne.

Les liaisons ferroviaires à grande vitesse vont contribuer à donner une importance européenne au carrefour ferroviaire de la région urbaine de Lyon. La liaison TGV Lyon-Turin apportera une contribution significative à un développement des relations de la capitale régionale avec l'Italie. La réalisation des autres liaisons à grande vitesse inscrites au schéma directeur national des lignes à grande vitesse vers l'Espagne et l'Allemagne viendront, en leur temps, renforcer cette articulation, en liaison avec la mise en service de l'interconnexion TGV. Ainsi, la région urbaine de Lyon devrait bénéficier à terme d'une position de carrefour autoroutier et ferroviaire d'intérêt interrégional et international avec en plus la contribution de l'aéroport de Satolas. Reste à valoriser cet atout, c'est-à-dire à assurer le passage de la fonction de capitale régionale à celle de métropole européenne. Cela passe par le renforcement des fonctions internationales déjà présentes à Lyon. Cela nécessitera aussi un effort des acteurs privés et publics. Mais cette ambition exige en outre l'adhésion et la participation de la population à cette ouverture sur l'international.

De même, le bassin grenoblois occupe une position singulière. Il est bien desservi par liaisons autoroutières vers l'ouest et le nord, mais mal vers l'est et, dans l'attente de la réalisation de l'A51 Grenoble - Sisteron, vers le sud... En outre, sur le plan ferroviaire, l'aménagement ferroviaire du sillon alpin améliorera sa position.

figure 3.5

## Les investissements industriels italiens en Rhône-Alpes



Ainsi, la modernisation de la desserte du bassin grenoblois et surtout l'articulation de ses voies à des axes internationaux constituent des éléments particulièrement favorables au développement industriel et tertiaire de ce bassin.

Dans sa partie nord (d'Annecy à Genève), le sillon alpin a connu une croissance économique et démographique remarquable liée, pour une part, à la croissance économique de Genève. La mise en service récente de la liaison autoroutière à destination du tunnel du Mont Blanc constitue un appui à la poursuite de cette évolution favorable du secteur, dans l'attente d'un rattachement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse par Montmélan.

D'une manière générale, la liaison TGV Lyon-Turin va contribuer à l'amélioration des liaisons ferroviaires dans le sillon alpin par la modernisation, l'amélioration de la liaison Grenoble - Montmélan puis rendra possible la liaison vers Annecy, Annemasse et la vallée de l'Arve. Mais surtout, elle peut faciliter l'ouverture de l'industrie, des services ainsi que du tourisme au marché italien. Cette ouverture peut aussi se prolonger vers le nord et le sud grâce à la bonne articulation du réseau autoroutier du sillon alpin sur les axes européens. Mais l'ensemble des pôles urbains de cet axe devront associer leurs efforts pour valoriser ces atouts dans le cadre du réseau de villes.

### 3.3 - LES ENJEUX

Le développement des relations avec l'Italie du nord constitue un impératif en matière d'insertion européenne pour Rhône-Alpes et la liaison TGV Lyon-Turin représente à cet égard un vecteur fondamental.

Ces relations concernent plusieurs domaines :

- Elles sont d'abord économiques et portent sur la présence des entreprises régionales sur le marché italien que ce soit sous forme d'exportations et/ou d'implantations commerciales, industrielles et de services.
- En sens contraire, elles portent aussi sur les implantations d'entreprises italiennes en Rhône-Alpes. Malgré des initiatives récentes, ces implantations sont encore peu nombreuses et restent inférieures en nombre aux entreprises helvétiques.
- Il convient aussi de prendre en compte dans leur véritable dimension les échanges de technologie et de savoir-faire, qu'il s'agisse :
  - d'achats ou de ventes de licences et de brevets,
  - de collaborations entre entreprises et centres de recherche, d'alliance ou de partenariat entre entreprises (à cet égard, l'implantation de l'unité S.G.S Thomson à Croix près de Grenoble constitue un remarquable exemple d'alliance technologique et financière franco-italienne appuyée sur les compétences de haut niveau des centres de recherche grenoblois).

Le développement de ces relations économiques associé au renforcement des échanges de services aux particuliers dans des domaines multiples (formation universitaire, culture, santé, tourisme, etc.) nécessite des transports rapides et fiables et sera considérablement facilité par la liaison TGV Lyon-Turin.

Ces opportunités ne trouveront pas leur plein épanouissement de manière spontanée. En ce sens, leur valorisation constitue bel et bien un enjeu qui concerne plusieurs territoires intéressés par la liaison TGV. Ce sont en premier lieu les deux grands ensembles disposant des gares TGV, à savoir la région urbaine de Lyon avec la gare de St-Julien intégrée à l'aéroport et le sillon alpin avec la gare de Montmélan. Mais c'est aussi l'ensemble du territoire régional qui pourra tirer parti de la nouvelle liaison dans la mesure où l'accessibilité des gares TGV sera facilitée par des rabattements de qualité, notamment depuis Annecy, Grenoble et Valence.

En ce qui concerne la région urbaine de Lyon, les enjeux peuvent être identifiés à plusieurs niveaux.

Pour Lyon, l'enjeu principal concerne le développement des fonctions internationales par la valorisation d'une part de sa position de tête de pont française vers l'Italie, et aussi d'autre part, de sa situation future de carrefour autoroutier et ferroviaire sur les réseaux à grande vitesse vers l'Espagne, vers l'Italie et vers l'Europe du nord.

Pour le site de Satolas, noeud de communication privilégié associant sur le site de l'aéroport, la gare TGV à une desserte autoroutière, l'enjeu principal concerne le développement de l'aéroport qui devra, pour cela, compenser la probable diminution du trafic sur les liaisons interrégionales par un développement des liaisons internationales et intercontinentales, en jouant, à cet effet, la carte de la complémentarité avec Genève-Cointrin et celle d'une accessibilité améliorée, notamment par la ligne TGV.

Pour les sites de Bourgoin-Jallieu et de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau, l'enjeu porte sur la valorisation de la gare voisine de Satolas. Les atouts dont bénéficie la ville nouvelle, espace, main d'oeuvre, qualité de desserte, devraient permettre à la fois le développement d'activités nouvelles (notamment de services aux entreprises) et de conforter les activités déjà installées. L'enjeu à terme porte bien sur la constitution d'un ensemble urbain doté d'un potentiel d'activités suffisamment important et diversifié pour structurer et animer, en appui avec La Tour-du-Pin, Pont de Cheruy et Crémieu, l'ensemble du nord isère.

La liaison TGV Lyon-Turin est de nature à contribuer au développement économique du silon alpin.

Durant la dernière décennie le développement s'est davantage manifesté dans la partie nord de cet axe (en Haute-Savoie et en particulier dans le Genevois français). Plus au sud, le développement s'effectue à un rythme plus ralenti, en particulier à Grenoble.

Un rééquilibrage du silon alpin apparaît nécessaire tant pour conforter le potentiel industriel savoyard que pour relancer le développement industriel de Grenoble. Cet objectif constitue un enjeu en terme d'aménagement du territoire. Les atouts dont va disposer le site de Montmélan :

- gare TGV du silon alpin,
- position de carrefour autoroutier (avec la prochaine autoroute de Maurienne),
- disponibilité en espace et en main d'oeuvre,

peuvent, s'ils sont convenablement valorisés, favoriser un développement local susceptible de conforter l'économie savoyarde. La proximité de Grenoble devrait permettre à celle-ci de tirer parti de ce carrefour stratégique qui pourrait lever son relatif enclavement, grâce entre autres à une liaison ferroviaire améliorée avec Montmélan. L'économie haut-savoyarde devrait disposer, elle aussi, d'une liaison ferroviaire de qualité avec l'Italie.

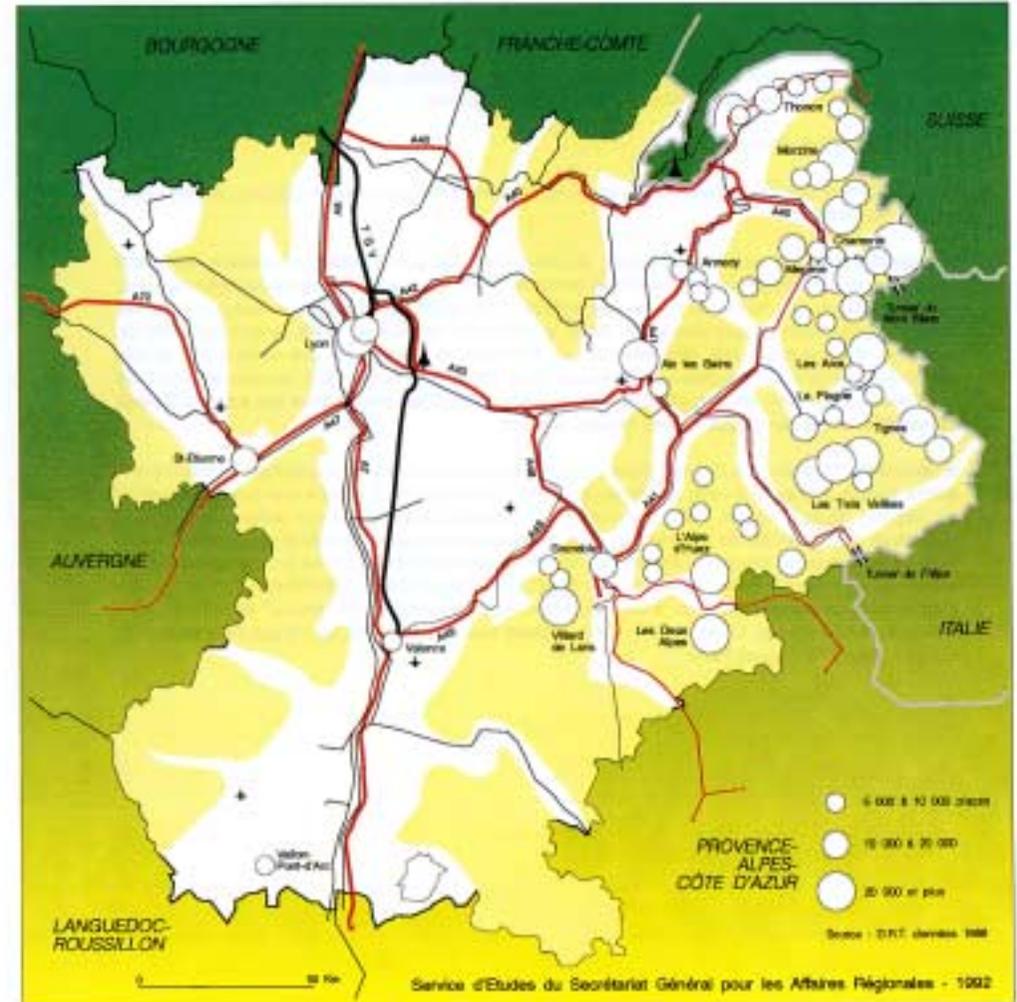
En outre, il convient de souligner les effets positifs liés à la liaison à grande vitesse jusqu'à Montmélan pour la desserte touristique des Alpes du nord. En effet, qu'il s'agisse des stations de sports d'hiver, des stations thermales, des grands sites de fréquentation touristique estivale (lacs alpins, haute montagne), la liaison TGV améliorera leur accessibilité et contribuera à renforcer leur positionnement sur le marché européen. Elle peut aussi favoriser le développement de nouvelles formes de tourisme (congrès, colloques à dimension nationale et internationale).

En outre, l'orientation déjà prise par l'université de Savoie concernant la mise en oeuvre de formations supérieures sanctionnées par des diplômes bi-nationaux reconnus par la France et l'Italie constitue une initiative de partenariat en matière de formation que la liaison TGV Lyon-Turin peut favoriser entre universités situées de part et d'autre des Alpes.

Au-delà de ces effets de stimulation, la liaison TGV Lyon-Turin, la création de la gare de Montmélan, la mise en place de rabattements sont de nature à renforcer les coopérations existantes entre les villes du silon alpin et aussi de la région, favorisant ainsi l'émergence d'un réseau de villes ouvert à de nouvelles formes de solidarité.

figure 3.6

## Capacité d'accueil des principales stations touristiques de Rhône-Alpes



Le carrefour de Montmélian peut permettre de faciliter, en matière de structuration de l'espace, l'émergence d'un nouvel axe transversal de croissance.

En liaison avec le développement des échanges avec l'Italie, la réalisation de la liaison à grande vitesse Lyon-Turin constitue une opportunité pour l'étude d'une autoroute ferroviaire. Elle pourrait permettre le transport de masse des camions et de leurs chauffeurs à bord de navettes ferroviaires. Cette formule présente l'intérêt d'assurer un meilleur amortissement du tunnel ferroviaire de base.

La liaison TGV Lyon-Turin s'inscrit dans le cadre européen puisqu'elle assurera les liaisons entre la France, l'Espagne et l'Italie par la région Rhône-Alpes. C'est aussi un projet d'importance nationale dans la mesure où il contribue à "faire de Rhône-Alpes la seconde chance pour la France", c'est aussi un projet qui présente plusieurs intérêts pour la région Rhône-Alpes dans la mesure où, d'une part, il facilitera le rapprochement de Rhône-Alpes et de l'Italie et, d'autre part dans la mesure où il est susceptible d'accélérer, voire de susciter l'émergence de nouvelles structurations de l'espace et de nouvelles solidarités porteuses de potentialités de développement.

### 3.4 - CONCLUSIONS PROVISOIRES

La réflexion concernant la valorisation des grandes infrastructures de transport apporte, entre autres, deux idées essentielles :

- **la première idée** est que l'infrastructure, en elle-même, est une condition nécessaire, mais non suffisante, du développement économique territorial : c'est pourquoi la présente analyse ne peut, au stade actuel, que tenter de cerner **les enjeux** ; les forces économiques à l'oeuvre dans les territoires concernés doivent s'en saisir. Ainsi, le terme de "retombées", dans ce qu'il comporte de passif, et d'automatique doit être éliminé. Les réflexions et les actions des collectivités et des entreprises doivent se poursuivre. Elles sont déjà engagées, notamment concernant l'aire de Montmélian-Poncharra, et plus généralement le sillon alpin. **C'est bien à tous les acteurs locaux concernés de les développer, avec l'appui de l'Etat.**
- **la deuxième idée** est que l'impact d'une ligne à grande vitesse ne peut s'apprécier isolément des autres infrastructures et modes de transport, le TGV, pris isolément, tend à une forte polarisation de l'espace. Mais la liaison TGV Lyon-Turin sera colinéaire à un grand axe autoroutier (avec la réalisation de l'autoroute de Maurienne) ; elle permettra d'envisager la réalisation d'une autoroute ferroviaire, autorisant à terme la disjonction des trafics de transit et des trafics locaux en matière de transports de marchandises. C'est ainsi tout l'axe Lyon - l'Isle-d'Abeau - Chambéry - Maurienne qui sera irrigué, ce qui permettra de limiter les effets de polarisation et de "shunts" inhérents à une liaison à grande vitesse. **C'est ainsi le vaste espace continu qui a été décrit qui sera desservi, et servi par le TGV Lyon-Turin.**