

## L'ACTIVITÉ DE TRANSALPES

Au-delà des morceaux d'histoire, obligatoirement relatés de façon subjective, l'activité de Transalpes peut être mesurée par quelques indicateurs et surtout par les productions, notamment les études qui ont toutes été initiées, engagées, pilotées et exploitées en partenariat, la direction des Etudes de Transalpes assurant le recensement des besoins de chacun des partenaires et la coordination des avis, observations et recommandations.

Cette somme d'études, ainsi que la totalité des comptes-rendus exhaustifs des comités de suivi ont paru, de l'avis du Conseil d'Administration, suffisamment importants et utiles dans la compréhension et dans la continuité du projet pour justifier leur mise à disposition auprès d'un plus large public, au-delà de l'utilisation propre effectuée par chacun des membres de Transalpes, "copropriétaires" de ce fonds.

Il y a bien sûr l'aspect pratique de mise en ligne de ces éléments constitutifs d'un dossier mais aussi l'aspect symbolique qui rappelle qu'un grand projet n'a de chance de se réaliser que si il y a médiation et donc que si le plus grand nombre d'hommes et de territoires concernés se l'approprient.

Le fonds Transalpes sera donc disponible sur un site en ligne, géré par le Laboratoire d'Economie des transports de l'Ecole des Travaux Publics de l'Etat à Vaulx-en-Velin, qui constitue bien dans ce domaine un pôle de compétences internationales.

Les quelques chiffres indiqués veulent aussi témoigner de l'esprit partenarial et d'ouverture des membres fondateurs, même si, et il y a une certaine logique, la Région Rhône-Alpes et la SNCF sont les premiers contributeurs, en moyens humains et financiers.

L'équipe technique de Transalpes comprenait ainsi à l'origine huit membres permanents, dont trois mis à disposition par la SNCF et la Région, deux salariés et quatre à temps partiel, ainsi que le comptable public.

A partir de 1998, l'équipe a fonctionné avec huit personnes dont trois salariés du GIP (dont un à temps partiel), quatre mis à disposition par la Région et un par la SNCF. Le mélange des cultures fut donc assuré jusqu'aux dernières actions.

### ELEMENTS COMPTABLES

Transalpes a été officiellement créé par arrêté au Journal Officiel, le 18 janvier 1996, et dissous, par décision du Conseil d'Administration en date du 11 mai 2001.

La comptabilité s'applique à cette période. Le tableau ci-dessous ne prend pas en compte l'activité portée par la Région Rhône-Alpes et la SNCF, dans le cadre du fonctionnement anticipé de l'équipe Transalpes en 1995 ou dans le cadre de mise à disposition de personnel et de locaux par la Région. Cet apport peut être estimé à environ 11 millions de francs, dont les deux tiers ont été portés par la Région Rhône-Alpes.

| en Francs Français | RECETTES           |           |                    | DÉPENSES   |   |   |
|--------------------|--------------------|-----------|--------------------|------------|---|---|
|                    | Région Rhône-Alpes | SNCF      | Autres partenaires | Études     | Mise en réseau des acteurs et vulgarisation | Ressources humaines et fonctionnement général |
| 1996               | 9 200 000          | 2 000 000 | 700 000            | 2 200 000  | 1 800 000                                   | 500 000                                       |
| 1997               | 4 000 000          | 800 000   | 300 000            | 4 420 000  | 4 100 000                                   | 1 300 000                                     |
| 1998               | 3 150 000          | 1 100 000 | 250 000            | 650 000    | 900 000                                     | 1 100 000                                     |
| 1999               | 3 100 000          | 1 100 000 | 250 000            | 1 550 000  | 900 000                                     | 1 350 000                                     |
| 2000               |                    |           |                    | 1 050 000  | 1 150 000                                   | 1 250 000                                     |
| 2001*              |                    |           |                    | 530 000    | 300 000                                     | 250 000                                       |
| TOTAL              | 19 400 000         | 5 000 000 | 1 500 000          | 10 400 000 | 9 150 000                                   | 5 750 000                                     |
|                    | 25 900 000**       |           |                    | 25 300 000 |   |   |

\* Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2001

\*\* La disponibilité finale est de 600 000 F

## LES ETUDES MENEES PAR TRANSALPES

En complément des études menées par la SNCF et RFF sur la partie française du projet Lyon-Turin, Transalpes était en charge des études fonctionnelles, socio-économiques, d'aménagement et de développement des territoires, ainsi que de financement.

### ETUDES 1996

- Etude de transport (voyageurs et marchandises)  
(confiée à SEMALY – ISIS avec GEODE et CATRAM) – Septembre 1996

Concernant les voyageurs, l'étude a permis, à partir d'une analyse fonctionnelle des différentes possibilités de configurations d'infrastructures,

- une première définition de la structure générale de l'offre ferroviaire.
- une analyse du rôle des gares et des conditions d'articulation de cette offre avec les autres modes de transport qui montre l'importance des pôles de Lyon-Satolas et de la Combe de Savoie.
- une estimation de l'évolution des trafics aux niveaux régional, national et international, avec la perspective minimale d'un doublement du trafic global à terme.

Concernant les marchandises et partant de l'hypothèse selon laquelle le développement de l'offre ferroviaire et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens permettra une amélioration significative de la part de marché du chemin de fer, l'étude montre que le transfert des produits à faible valeur unitaire du mode routier vers le mode ferroviaire permet d'éviter la saturation à long terme des tunnels routiers aux franchissements alpins franco-italiens. Le marché de l'autoroute ferroviaire est, en ce cas, considérablement contracté et la réussite d'un tel service ne semble pas garantie sans incitations réglementaires et tarifaires.

- Enjeux d'aménagement et potentialité de développement économique et socio-économique pour Rhône-Alpes  
(confiée à SEEE groupe INGEROP) – Septembre 1996

Cette étude identifie et évalue les principaux effets du projet sur l'emploi selon les secteurs d'activités et les territoires en soulignant les apports liés à la modification de la relation franco-italienne et à l'articulation avec le transport ferroviaire régional. Elle met par ailleurs en évidence la forte coïncidence du projet avec la réalité démographique et économique de

Rhône-Alpes qui contribue directement à la mise en réseau des villes et la valorisation de la plupart de ses espaces à enjeux.

- Etude d'adéquation entre la nouvelle offre de transport et l'offre territoriale  
(confiée à BETURE CONSEIL) – Octobre 1996

Cette étude vérifie la pertinence de l'offre liée au projet Lyon-Turin au regard des conditions du développement économique de Rhône-Alpes et des stratégies des acteurs, à partir d'entretiens menés auprès d'un panel d'entreprises et d'organismes institutionnels répartis sur l'ensemble du territoire régional. Elle fait émerger en particulier la forte perception des enjeux du projet à l'échelle européenne pour le positionnement et le développement de Rhône-Alpes ainsi que les besoins pour ses territoires, d'une bonne organisation de l'intermodalité à partir de sites stratégiques (Lyon/Saint Exupéry, Ambérieu-Plaine de l'Ain, Combe de Savoie). L'amélioration des relations avec le Sud est souhaitée au même titre qu'avec le Nord et l'Italie.

### ETUDES 1997

- Etude de montages financiers et juridiques envisageables pour la partie française du projet Lyon-Turin (confiée à COOPERS & LYBRAND Consultants) – Juin 1996 à Juillet 1997

A partir de l'analyse d'un montage recourant à un système de concession de l'infrastructure pour le financement, la construction et l'exploitation de la partie française de la liaison Lyon-Turin, l'étude met en évidence :

- la faisabilité d'un financement mixte, public-privé,
- le caractère phasable du projet, avec une première phase entre Satolas et le Sillon Alpin, avec raccordement vers Grenoble, qui pourrait être réalisée dès 2005-2006, avec un apport minoritaire des pouvoirs publics, de l'ordre de 3 milliards de FF, 96 de subventions (40 %), pour le scénario le moins coûteux (8,4 milliards de francs en première phase) et qui serait rentable avant même la réalisation de la partie internationale.

- Expertise économique des modèles de prévision du fret aux franchissements alpins  
(confiée au LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS DE LYON) – Janvier 1997

L'analyse détaillée des différents modèles de prévision du trafic fret aux franchissements alpins met en évidence les principales différences entre les prévisions, à l'horizon 2010, du potentiel de l'autoroute ferroviaire sur l'axe Lyon-Turin, estimé à 22,3 millions de tonnes selon la SNCF et entre 3 et 5 millions de tonnes selon le bureau d'études CATRAM.

Dans le cas de la SNCF, le potentiel transportable relatif à chaque mode de transport (rail – route) correspond à une situation concurrentielle inchangée par rapport à l'année de base du modèle, alors que dans le cas de CATRAM, une hypothèse forte de transfert modal de la route vers le fer, explique l'essentiel de la différence.

- Simulations à long terme des échanges de marchandises aux franchissements alpins franco-italiens (confiée à INTERFACE TRANSPORT) – Juin 1997

Les simulations à long terme des échanges de marchandises aux franchissements alpins franco-italiens, réalisées sous différentes hypothèses de croissance économique, de prix relatifs, de réglementation, etc..., à l'aide du modèle QFFI (Quinquin Fret France-Italie), montrent que le transport ferroviaire conventionnel et combiné ne dispose que d'une marge de manœuvre très étroite et qu'il n'est pas en mesure de capter beaucoup de points de part de marché à la route. L'évolution "au fil de l'eau" des facteurs économiques affectant la compétitivité des modes routiers et ferroviaires, conduirait à long terme à la suprématie du mode routier.

- Scénarios de desserte régionale inter-cités articulée avec l'offre TGV (confiée à SEMALY/SETEC/EPFL) – Octobre 1997

Cette étude illustre les potentialités du projet Lyon-Turin pour la mise en place d'une offre attractive et cohérente à l'échelle de Rhône-Alpes, s'appuyant sur un fonctionnement des services en réseau. Elle met notamment en évidence l'indépendance du volume de l'offre vis-à-vis des différentes solutions d'articulation à la ligne du Sillon Alpin et les conséquences de ces solutions sur l'organisation de la desserte des villes de la zone alpine. Elle définit par ailleurs les possibilités d'un renforcement de l'offre ferroviaire régionale inter-cités entre l'ouest régional et la zone alpine ainsi que sur l'axe du Sillon Alpin.

- Etude du matériel roulant envisageable pour la fonction régionale inter-cités du projet

de la transalpine Lyon-Turin  
(confiée à SYSTRA) – Octobre 1997

Cette étude précise les besoins (nombre, type) en matériels roulants correspondants aux scénarios d'offre régionale inter-cités. Elle met en évidence l'intérêt de l'optimisation du parc et de l'électrification du Sillon Alpin de bout en bout.

### ETUDES 1998

- Organisation multimodale du transport de marchandises et développement des fonctions logistiques en Rhône-Alpes  
(confiée au CRET / LOG Jonction) – Août 1998

Cette étude, réalisée sur la base d'entretiens auprès de professionnels du transport et de la logistique en Rhône-Alpes, met en évidence :

- la confiance des professionnels sur la place de Rhône-Alpes en Europe,
- l'émergence d'un réseau continental avec des partenariats remarquables : d'une part la Catalogne et d'autre part le Bénélux,
- une certaine "incompréhension" vis-à-vis de l'Italie du Nord.

A l'horizon 2020, l'étude dresse des pistes d'intervention, en termes :

- d'infrastructures de transport, avec notamment, la mise en œuvre du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin et le développement de l'axe ferroviaire du Sillon Alpin,
- de zones logistiques, avec la création d'une plate-forme d'excellence à Villefranche, en complément des zones de la Plaine de l'Ain et l'Isle d'Abeau, le développement de Satolas, la création de sites structurants à St-Etienne et Valence et la création de zones relais dans les secteurs de Grenoble, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse.

- Etude de réactivité des financiers régionaux par rapport au projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin  
(confiée à AG Partenaire) – Octobre 1998

Cette étude, appuyée sur des entretiens approfondis auprès de responsables financiers régionaux, afin d'évaluer leurs motivations et leurs réserves par rapport au projet transalpin, conduit aux principaux enseignements suivants :

- une adhésion favorable aux objectifs du projet,
- un consensus sur la nécessité de rééquilibrer les trafics de marchandises au profit du chemin de fer,
- une demande forte de garanties publiques en évoquant le précédent d'Eurotunnel,
- une adhésion au principe d'un financement mixte avec d'importantes subventions publiques,
- la structure juridique de la société exploitante devrait être à majorité publique,
- la nécessité de mener des études préalables validées par des expertises indépendantes et d'écarter les entreprises de travaux publics de la conduite et du management du projet,
- la nécessité de disposer d'une visibilité suffisante sur le développement du réseau TGV italien, avant de s'engager sur l'ensemble du projet.

- Etude de la demande actuelle de transport liée au projet Lyon-Turin (confiée à SETEC Economie) – Décembre 1998

L'étude a permis d'aboutir à une description détaillée de la demande actuelle de transport voyageurs et marchandises (tous modes) et de l'offre correspondante concernant les relations directement intéressées par le projet Lyon-Turin et les relations connexes. Elle a mis en évidence l'impact des différents déterminants de l'offre sur la demande, en particulier l'importance de l'augmentation des dessertes associées aux gains de temps ainsi que la sensibilité au prix pour les voyageurs, et à la qualité du service pour les marchandises.

- Analyse de l'évolution du projet Lyon-Turin et du positionnement des acteurs (confiée à M. FIQUET) – Mars 1998

L'étude procède à une reconstitution et une explication des processus à l'origine des évolutions du projet pour mieux comprendre la diversité de son appréhension par les principaux acteurs. Elle conclut en formulant des interrogations et des souhaits concernant notamment le nombre et le rôle des instances intervenant sur le projet, le manque de stratégie claire des acteurs (Etat, Région, SNCF) et la contradiction entre ambition et réalisme.

## ETUDES 1999

- Etude d'organisation fonctionnelle de la desserte TGV et régionale intercités du Genevois, de la Haute-Savoie et de l'Ain, ainsi que des secteurs de Chambéry et Grenoble. (confiée à SYSTRA) - Septembre 1999

Cette étude précise les possibilités de desserte des villes de la zone alpine et conclut à la possibilité de 3 scénarios d'organisation fonctionnelle de l'offre déterminée par les conditions d'accès au secteur de Chambéry. Elle apporte également un éclairage sur l'intérêt fonctionnel de différents projets d'infrastructure complémentaires.

- Etude d'organisation fonctionnelle de la desserte intercités à grande vitesse (TERGV) sur l'axe Saint-Etienne-Lyon-Satolas-Zone alpine. (confiée à SETEC Economie)

Cette étude précise les principes et définit les scénarios de desserte TERGV entre l'ouest régional (Saint-Etienne/agglomération lyonnaise) et les villes du sillon alpin, et fait apparaître leur incidence sur les besoins en matériels roulants spécifiques. Elle conclut à l'intérêt fonctionnel du transit par Lyon-Part-Dieu des missions ayant Saint-Etienne pour origine et à celui des variantes de tracé aboutissant au sud de Chambéry, plus économe en matériel roulant, pour la desserte des villes de la zone alpine.

- Etude des perspectives d'amélioration du service voyageurs, lié à la mise en œuvre progressive du projet transalpin. (confiée à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, associée à la SEMALY)

Cette étude montre l'effet positif des améliorations de l'offre, consécutif aux investissements en infrastructures, sur l'évolution de la demande, et confirme la possibilité de développer une offre de même niveau de fréquences quels que soient les scénarios de configuration d'infrastructure étudiés. Elle conclut à l'intérêt des tracés aboutissant en Combe de Savoie et du phasage Lépin-le-Lac du point de vue de l'amélioration progressive du service. Elle précise par ailleurs l'intérêt de différents projets d'infrastructures complémentaires du point de vue de leur coût, des gains de temps et des trafics attendus.

- Point de vue des acteurs locaux du développement sur le projet Lyon-Turin (GIP Transalpes, acteurs locaux du développement, services de l'Etat) – Décembre 1999  
La contribution des acteurs locaux du développement (organismes économiques, agences d'urbanisme) sur le projet Lyon-Turin, s'est traduite par la production d'une note de synthèse comportant une appréciation globale du projet et une analyse critique rapportée aux territoires. Sur le premier point, la dimension européenne, particulièrement à l'échelle de l'Europe du Sud, et la double composante fret et voyageurs du projet, sont fortement mises en avant. Sur le second point, le pôle de Satolas, mais aussi les différents sites d'interconnexions, font l'objet d'une grande attention tant en termes d'accessibilité et d'articulation entre les systèmes de transport, que de développement maîtrisé des espaces. Par ailleurs, le projet apparaît incontestablement comme vecteur de potentialités économiques pour tout l'espace régional, notamment au sein d'une grande région transfrontalière.

- Etude des rapports entre Rhône-Alpes et l'Italie et de l'incidence de la nouvelle politique italienne des transports.  
(confiée au Centre Franco-Italien de management international de l'Université Lyon 3)  
Le partenariat privilégié entre Rhône-Alpes et l'Italie, et en particulier avec le Piémont, se traduit dans le domaine économique par des échanges importants et aussi par des implantations d'entreprises.  
L'Italie a entrepris de redéployer sa politique de transport pour diminuer la part de la route en faveur d'un réseau ferré qui commence à bénéficier d'investissements significatifs.  
Le projet Lyon-Turin est un élément de cette nouvelle politique italienne et un moyen pour Rhône-Alpes et le Piémont de s'affirmer nationalement et internationalement.

## **ETUDES 2000**

- Etude sur les enseignements à tirer d'expériences, étrangères et française, en matière de financement de projets ferroviaires.  
(confiée à E. BLOY et D. SCHWARTZ) – Février 2000

A partir de l'analyse d'expériences étrangères et française en matière d'investissement et de tarification ferroviaire ainsi que d'organisation du financement de projets, cette étude montre que la logique tout privé n'a pas vraiment fait la preuve de sa supériorité.  
Ainsi et dans la mesure où dans le contexte français actuel, il ne paraît pas opportun de

multiplier les structures d'exploitation, la création d'une entité propre à recueillir une concession sur l'ensemble de la liaison Lyon-Turin ne semble plus d'actualité. Cependant, s'agissant du tunnel de base dont la logique de financement est par nature internationale, l'approche reste certainement beaucoup plus ouverte.

Concernant le financement, et dans la perspective d'une contribution régionale, il serait souhaitable que les collectivités intéressées soient réunies dans une structure commune, à la fois pour des raisons strictement financières, mais également pour des raisons de contrôle de l'exécution et du financement du projet.

- Evaluation économique et socio-économique de la desserte intercity à grande vitesse (TERGV) sur l'axe Saint-Etienne-Lyon-Satolas-Zone alpine.  
(confiée à SETEC Economie) – Juin 2000

L'évaluation économique et socio-économique des scénarios de desserte TERGV définis dans le cadre de l'étude fonctionnelle menée en 1999, montre :

- que les variantes Apremont, Chambéry Nord et Chambéry Sud conduisent aux résultats les plus favorables, tandis que les variantes Lépin et Chapareillan présentent des rentabilités socio-économiques nettement moins bonnes,
- l'intérêt d'une utilisation plus systématique de la ligne à grande vitesse sur les relations régionales concernées,
- que la desserte de Satolas alourdit le bilan global du projet du fait de l'accroissement du temps de parcours qu'elle implique. Cependant, l'effort à consentir pour l'assurer demeurant limité, cette desserte n'apparaît pas discriminante dans la mise en œuvre de relations TER/GV,
- que dans les variantes sud, la desserte de Saint-Etienne contribue à accroître la rentabilité du projet alors que pour les configurations nord, elle alourdit le bilan. Cependant, l'effort à consentir pour assurer cette desserte dans les configurations nord demeure limité.

- Prévision de trafic d'un service de ferroutage entre la France et l'Italie.  
(confiée à CADET International) – Septembre 2000

Cette étude constitue un premier éclairage sur le niveau de la demande potentiellement concernée par la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire entre la France et l'Italie.

Elle a notamment permis de montrer que :

- La tarification a un impact décisif sur le niveau des trafics et des recettes.
- Compte tenu des limitations de capacité et de la sensibilité au péage, il convient d'entreprendre une réflexion pour fixer le niveau de péage de manière à "maximiser" le taux d'utilisation du système sans dégrader la qualité de service.
- A péage équivalent, le tracé long permet de capter plus de trafic que le tracé court.
- Compte tenu des limitations de capacité, c'est la solution longue qui permet d'obtenir une recette maximum qu'il faut mettre ensuite en relation avec les coûts correspondants.

- Complément à l'étude Economie du projet, étude sur la répartition des flux de trafics poids lourds (confiée à SETEC Economie) – Décembre 2000

La répartition des flux de trafics poids lourds entre les 3 itinéraires Mont-Blanc, Fréjus et autoroutes ferroviaires, suivant diverses hypothèses de tarification et selon deux solutions autoroute ferroviaire courte (Aiton-Bussoleno) et longue (Ambérieu-Santhia).

## ETUDES 2001

- Essai pour une gestion simple, globale et continue du projet Lyon-Turin.  
(confiée à l'Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne) – Avril 2001

La présente étude vise à fournir, aux principaux responsables du projet une contribution efficace par le développement d'instruments d'aide à la décision les plus adaptés au fur et à mesure de l'avancement du projet actuel, et dans une approche globale et en réseau :

- Elaborer un modèle robuste servant de référence pour le dialogue et la négociation, dans lequel les nombreuses interrelations entre les différentes dimensions du projet sont plus particulièrement mises en évidence,
- Développer une démarche récurrente consistant, à partir de situations d'aménagement contrastées, à chercher les conditions nécessaires à leur réalisation dans une approche multicritères.

Cette approche présente l'avantage de pouvoir identifier rapidement les facteurs clés du succès et de cerner les problèmes devant faire l'objet d'analyses techniques plus pointues.

- Le contrat confié à EPFL est complété par une assistance-expertise de Gérard Mathieu, Consultant Transport sur les capacités et les phasages (février – juin 2001) et de HCA consultants.  
- Analyse des échanges franco-italiens confiée à Jonction Cret Log : expertise légère par interviews sur les coûts actuels des échanges franco-italiens pour quelques filières (mai 2001).

## Dernière décision

Par décision de son conseil d'administration du 22 juin 2001, Transalpes a confié au Laboratoire d'Economie des Transports de l'Ecole nationale des Travaux Publics à Vaulx-en-Velin, la mise en ligne de l'ensemble de ses actions, productions, disponible à l'automne 2001 sur [www.transalpine.com](http://www.transalpine.com).

## LES ETUDES MENEES AVEC LA REGION RHONE-ALPES

- La relation Lyon-Turin dans le contexte européen.

(confiée à l'Observatoire Européen de Géopolitique sous la responsabilité de l'Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire, TRACES, de la Région Rhône-Alpes)

– Juin 1995

Après avoir exposé les grandes tendances qui structurent durablement l'espace européen, cette étude met en évidence les enjeux, au plan européen et français, de la liaison Lyon-Turin et de façon plus générale, les enjeux que représente, d'un point de vue géopolitique, la réalisation coordonnée des liaisons ferroviaires à grande vitesse et des liaisons mixtes, voyageurs et marchandises, dans l'espace Sud européen : liaison Madrid-Barcelone-Perpignan-Montpellier, Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste et axe du Brenner-Vérone-Munich. En effet, en articulant entre elles les régions qui s'étendent de la péninsule ibérique à l'Italie et, au-delà, vers l'Europe centre-orientale, et en les reliant efficacement à l'Europe du Nord-ouest, ce système d'infrastructure contribuerait à renforcer la position des régions du Sud dans la compétition économique globale et ce faisant, à favoriser le développement d'une Europe plus équilibrée entre le Nord et le Sud.

- L'Arc-Sud-Européen. Enjeux de développement liés à la réalisation des nouvelles liaisons ferroviaires,

(confiée à TEN Conseil sous la responsabilité de l'Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire, TRACES, de la Région Rhône-Alpes) – Juillet 1996

Cette étude montre que les régions de l'Arc Sud-européen représentent un poids sans cesse croissant de la population et de l'économie européenne, notamment dans son potentiel industriel, technologique, de recherche-développement et d'enseignement supérieur. A l'intérieur de cet espace, les échanges, tant marchandises que voyageurs, connaissent des croissances bien supérieures aux moyennes européennes.

Ce potentiel de développement est, cependant, entravé par le fonctionnement des systèmes de transport qui privilégient les relations avec les capitales nationales et par l'existence de contraintes naturelles.

La réalisation des liaisons ferroviaires à grande vitesse Barcelone-Narbonne, Lyon-Turin-Venise-Trieste et Milan-Vérone-Munich, permettrait ainsi de fédérer des dynamiques économiques fortes mais insuffisamment articulées entre elles et avec l'Europe du Nord-Ouest.

- Réseau sud européen de transport : territoires, ports, logistiques

(confiée au centre de recherche sur le transport et la logistique sous la responsabilité de l'Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire, TRACES, de la Région Rhône-Alpes) – Juillet 1997

A la lumière des grandes tendances d'évolution macro-économique et des stratégies logistiques des entreprises, cette étude apporte un premier éclairage sur les conditions de développement d'un véritable réseau sud-européen de transport intégré, associant liaisons ferroviaires et autres systèmes de transport, dont les réseaux portuaires.

- Incidences, pour les opérateurs, ferroviaire et aérien, d'un renforcement de l'offre TGV à Lyon-Satolas,

(confiée au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon sous la responsabilité de l'Agence régionale d'aménagement et de développement du territoire, TRACES, de la Région Rhône-Alpes) – Septembre 1999

Cette étude met en évidence l'effet de différentes modifications de l'offre TGV à Satolas, sur l'évolution du trafic de chaînes train + avion, d'une part et sur les évolutions respectives des trafics passagers de la gare et de l'aéroport de Satolas, d'autre part.

Les estimations réalisées à l'aide du modèle M.A.T.I.S.S.E. (Modèle d'Analyse du Transport Interrégional pour des Scénarios de Services en Europe), développé par l'INRETS, mettent en évidence un effet positif de l'amélioration des dessertes par TGV d'un aéroport embranché comme celui de Satolas, à la fois sur le trafic de la gare, et sur celui de l'aéroport.

Ainsi, à l'horizon 2015, le renforcement de l'offre TGV à Satolas se traduirait, pour la gare et l'aéroport, par un gain de l'ordre de 200 000 passagers utilisant une liaison combinée air / fer. Cet apport provient surtout des relations à longue distance en provenance ou vers les villes du grand Sud-Est. La ligne TGV Lyon-Turin commence à rendre plus attractive les relations ferroviaires entre l'aéroport et les villes de Chambéry et Annecy.

## LES ETUDES MENEES AVEC LE COMITE POUR LA TRANSALPINE

- Perspectives financières du projet Lyon-Turin,  
(confiée au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon) – 1993

S'appuyant sur la mise en œuvre d'un système de concession pour la construction et l'exploitation du tunnel de base, cette étude montre qu'un montage financier à dominante publique est plus en phase avec la logique du projet dont la rentabilité est peu élevée. L'étude souligne toutefois, qu'une solution mixte ne serait pas sans intérêt dans la mesure où elle permettrait d'intéresser au projet un plus grand nombre de partenaires et sans doute de rassembler plus facilement le volume de ressources nécessaires.

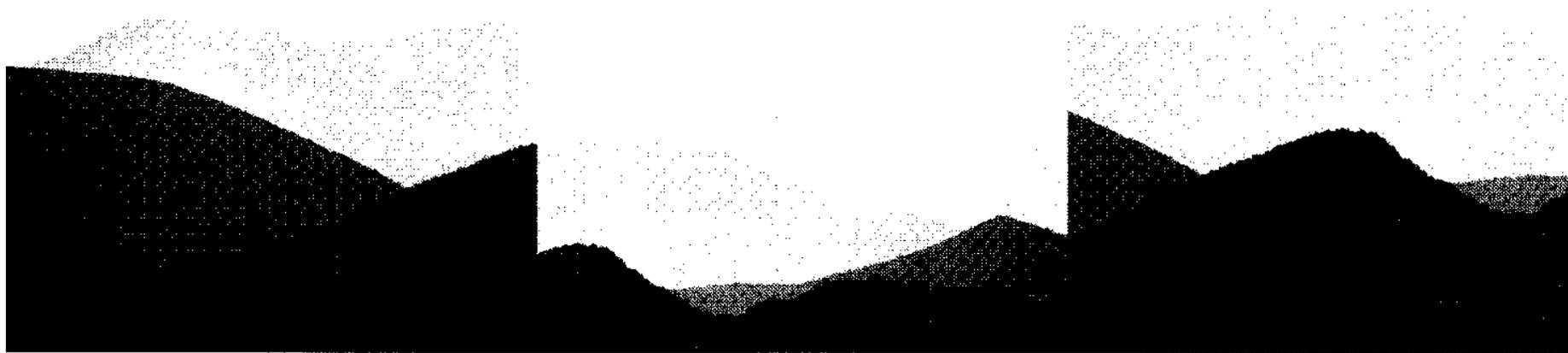
Concernant les modalités d'intervention des collectivités territoriales, l'étude privilégie le recours à des formes d'emprunt simples auprès d'établissements financiers. Une partie des aides apportées par les collectivités devrait faire l'objet de subventions et une autre partie pourrait être constituée d'avances subordonnées.

- Expertise des études relatives au franchissement alpin. Projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin,  
(confiée au Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon) – Avril 1996

Considérant la rentabilité économique et financière des différentes variantes de points d'entrée d'un service d'autoroute ferroviaire (variante longue à Ambérieu, variante moyenne à Montmélian, variante courte à Saint-Avre), cette étude montre qu'en cas de croissance convenable (évolution des coûts routiers fondée sur une croissance économique de l'ordre de 2 % par an), la variante Montmélian serait raisonnable et qu'en cas de croissance forte (3 % par an), la variante Ambérieu, qui est la plus coûteuse, serait réaliste.

Pour ces deux variantes, qui sont les plus intéressantes sur le plan des logiques de transport, et dans l'hypothèse d'une croissance convenable, il serait nécessaire de faire largement appel aux fonds publics.

La variante courte de Saint-Avre, qui est la moins coûteuse, est cependant la plus incertaine du point de vue financier, en raison des incertitudes sur les parts de marché, qui sont probablement supérieures dans une configuration qui propose des gains de temps importants en valeur absolue.



## FAIRE PARTAGER LE PROJET

Un projet de l'importance d'une nouvelle liaison ferroviaire sous les Alpes, dont le temps de maturation, de mise au point et de réalisation est de l'ordre d'une trentaine d'années et dont l'utilité se mesure en siècle, ne saurait être mis en œuvre sans beaucoup de médiation et sans appropriation par le plus grand nombre.

L'une des missions confiée par les fondateurs de Transalpes était donc de faire connaître et partager le projet dans un cadre le plus large possible, toutes les actions menées et rapidement résumées ci-dessous concourant à cet objectif.

### LES ACTIONS DE MISE EN RESEAU, COMMUNICATION, VULGARISATION ET APPROPRIATION DU PROJET

- En partenariat avec les acteurs régionaux politiques et économiques :

Transalpes a souhaité réunir au sein du Comité de suivi, présidé par Gérard Geoffroy, Président du Conseil économique et social Rhône-Alpes, les fondateurs de Transalpes, les acteurs régionaux politiques et économiques du projet, soit environ 70 personnes, afin de présenter les études menées par Transalpes et les évolutions du projet. Ce Comité fut un lieu d'échanges, de recueil des observations et des propositions, et de concertation ayant pour but la concrétisation et la valorisation de la liaison. Au cours des six années, une quinzaine de comités de suivi ont été réunis, dont l'un d'entre eux en Italie.

De nombreuses autres manifestations ont été organisées en partenariat dont :

- le colloque "la Transalpine Question d'actualité" réunissant un grand nombre de personnalités économiques et politiques, françaises et italiennes.
- les journées des Maires organisées par la Région Rhône-Alpes.
- le colloque à Genève "Tunnels 2000" organisé en collaboration avec la Fedre.
- le colloque à l'Assemblée Nationale organisée par l'ANEM.
- les Assises du Transport en Rhône-Alpes.
- les interventions devant les commissions transport, aménagement du territoire, économie des différentes collectivités et villes de Rhône-Alpes.
- les rencontres avec les Jeunes Chambres Economiques.
- Transalpes a été présent à chacune des réunions menées dans le cadre des deux consultations.
- Transalpes a organisé avec les Chambres de Commerce et d'Industrie de Rhône-Alpes dans chacune d'elles, des petit-déjeuners/débats afin que les milieux économiques connaissent puis s'approprient mieux le projet.

### LES RELATIONS TRANSFRONTALIÈRES ET EUROPÉENNES

- Transalpes a su mettre en relation les élus et les acteurs économiques de part et d'autre des Alpes lors des diverses rencontres, visites techniques.
- Transalpes a été présent à chacune des rencontres et colloques organisés par le Comitato Alta Velocità, qui s'est ensuite appelé Comitato Transpadana, que ce soit à Turin, Gènes, Milan, Padoue, Trieste ou Ljubljana.

Transalpes a également développé un réseau ressources "Lyon-Turin" en travaillant le plus étroitement possible avec Alpetunnel, pour garantir la globalité du projet. Le Président Maurizio CAVAGNARO a, à ce titre, participé aux travaux du Comité de suivi et les deux directeurs techniques d'Alpetunnel furent membres de l'équipe technique de Transalpes.

Transalpes s'est également appuyé sur "Entreprises Rhône-Alpes International" et notamment sur la délégation de Turin, qui constitua la "base avancée" en Piémont, et enfin sur la délégation permanente de Rhône-Alpes à Bruxelles, ce qui a permis des relations permanentes et confiantes avec la Commission européenne (au niveau des Commissaires et au niveau des Directeurs).

Il va sans dire que les décisions du Sommet des Chefs d'Etat à Essen en décembre 1994 et les objectifs de mise en service alors affichés, restent d'une grande actualité et encadrent, de façon permanente la vision commune de l'Union européenne et des acteurs politiques et économiques de part et d'autre des Alpes.