



HAL
open science

Les enjeux économiques pour Rhône-Alpes de la liaison transalpine a grande vitesse

Olivier Klein, Danièle Patier, François Plassard

► **To cite this version:**

Olivier Klein, Danièle Patier, François Plassard. Les enjeux économiques pour Rhône-Alpes de la liaison transalpine a grande vitesse. 1994. halshs-00847932

HAL Id: halshs-00847932

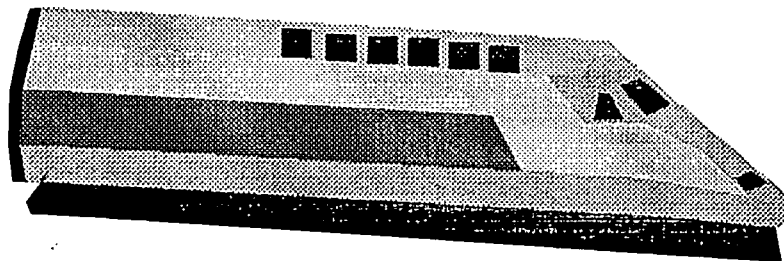
<https://shs.hal.science/halshs-00847932>

Submitted on 2 Aug 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES ENJEUX ECONOMIQUES
POUR RHONE-ALPES
DE LA LIAISON TRANSALPINE
A GRANDE VITESSE



Recherche réalisée pour

Le Comité Rhône-Alpes pour la Grande Vitesse

par

Olivier KLEIN

Danièle PATIER

François PLASSARD

Février 1994

INTRODUCTION

Les projets de construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et l'Italie du Nord qui emprunterait un nouveau tunnel de base sous les Alpes, risque de modifier de façon importante les relations entre la région Rhône-Alpes d'une part et le Piémont et la Lombardie d'autre part. Ce tunnel, d'une longueur de 53 kilomètres, s'ouvrirait à Saint Jean de Maurienne et déboucherait aux environs de Suze ; il serait emprunté aussi bien par le trafic voyageurs que par le trafic marchandises. La mise en service, dans le meilleur des cas, pourrait se situer dans les premières années du prochain siècle.

Cette nouvelle infrastructure aurait deux conséquences immédiates :

- elle accroîtrait les capacités des infrastructures permettant aux marchandises de traverser plus facilement les Alpes ;
- elle réduirait considérablement les temps de parcours entre la France et l'Italie pour les voyageurs, comme le montrent les chiffres suivants :

Temps de parcours en heures	Lyon-Turin	Lyon-Milan
Voiture	3 h 22 [*]	4 h 39 [*]
Train actuel	4 h 21 ^{**}	5 h 18 ^{**}
TGV futur	1 h 15 ^{**}	2 h 25 ^{**}

sources : ^{*} banque de données Michelin 1993, ^{**} SNCF, projet TGV

Face à ces changements importants dans les conditions d'accessibilité entre Rhône-Alpes et l'Italie du Nord, le **Comité pour la Liaison à Grande Vitesse Lyon-Turin-Milan** a demandé au Laboratoire d'Economie des Transports d'identifier les principaux enjeux économiques que représente la mise en service d'une telle infrastructure ferroviaire pour la région Rhône-Alpes.

Ces enjeux peuvent être analysés à trois échelles spatiales, européenne, nationale, et régionale :

- **au niveau européen**, l'intérêt de cette liaison est très fort pour deux raisons : elle favoriserait l'intégration des divers pays en facilitant les échanges, et elle permettrait de réduire les saturations qui apparaissent dans les itinéraires de traversée des Alpes.
- **au niveau national**, l'enjeu est de relier la France à l'un de ses principaux partenaires économiques et politiques.
- **au niveau régional**, l'intérêt de cette ligne est au moins triple :
 1. elle permettrait à la région Rhône-Alpes de développer des relations transfrontalières soutenues avec les régions du Nord de l'Italie et de renforcer ainsi sa position de plaque tournante entre une partie de l'Europe du Nord et l'Europe du Sud ;
 2. elle permettrait d'améliorer certaines liaisons entre les principales villes à l'intérieur de Rhône-Alpes et de promouvoir leur fonctionnement en réseau ;
 3. elle donnerait une dimension plus large au site aéroportuaire régional de Satolas.

La méthode retenue

Dans la mesure où l'ouverture de la ligne se ferait au plus tôt en 1998 pour la section Lyon-Montmélián et dans les premières années du prochain siècle pour le tunnel sous les Alpes, cette recherche renvoie davantage à une démarche de nature **prospective** qu'à un simple exercice de prévision. Elle n'a donc pas comme objectif de proposer des évaluations chiffrées précises de situations futures concernant aussi bien les évolutions du trafic que les changements dans le développement régional, ni de déceler des effets qui surviendraient de façon plus ou moins automatique. A un horizon de plus de dix années, toute prévision de trafic devient aléatoire, et des transformations importantes peuvent intervenir dans l'organisation du système économique, tant du côté des produits que de celui des technologies de production.

Cette recherche s'attache donc à cerner les enjeux que représente cette liaison et à pointer les éventuelles stratégies qui pourraient accompagner sa mise en service, tant pour en accentuer les effets bénéfiques que pour tenter d'en réduire ou de compenser les effets négatifs.

Pour cela une démarche en **quatre étapes** a été retenue :

1. l'évolution de l'**accessibilité** des principales villes,
2. les grandes caractéristiques des **activités régionales** de production et de service
3. les **opinions des chefs d'entreprises** sur la ligne à grande vitesse,
4. les **opinions des acteurs publics** sur cette mise en service.

En effet les premiers travaux réalisés nous ont convaincus que, pour asseoir la démarche prospective sur des bases les plus solides possibles, il fallait appréhender les relations entre les régions françaises et italiennes à travers des approches à la fois indépendantes et complémentaires.

1. L'étude de l'accessibilité

Les transformations de l'accessibilité, repérables essentiellement en termes de temps de déplacement sont à la base de toutes les autres transformations qui pourraient apparaître. Ce sont elles en effet qui vont servir de facteur d'ébranlement pour susciter l'apparition de nouveaux comportements. Elle vont également jouer le rôle de conditions permissives pour rendre possibles ou impossibles ces nouvelles pratiques susceptibles d'apparaître. Il est donc fondamental de bien l'évaluer. Ont donc été repérées toutes les évolutions des temps de déplacement entre tous les cantons de Rhône-Alpes et les deux villes de Turin et Milan.

2. La comparaison des structures démo-économiques

La comparaison des structures démo-économiques est un élément indispensable de cette recherche prospective pour deux raisons :

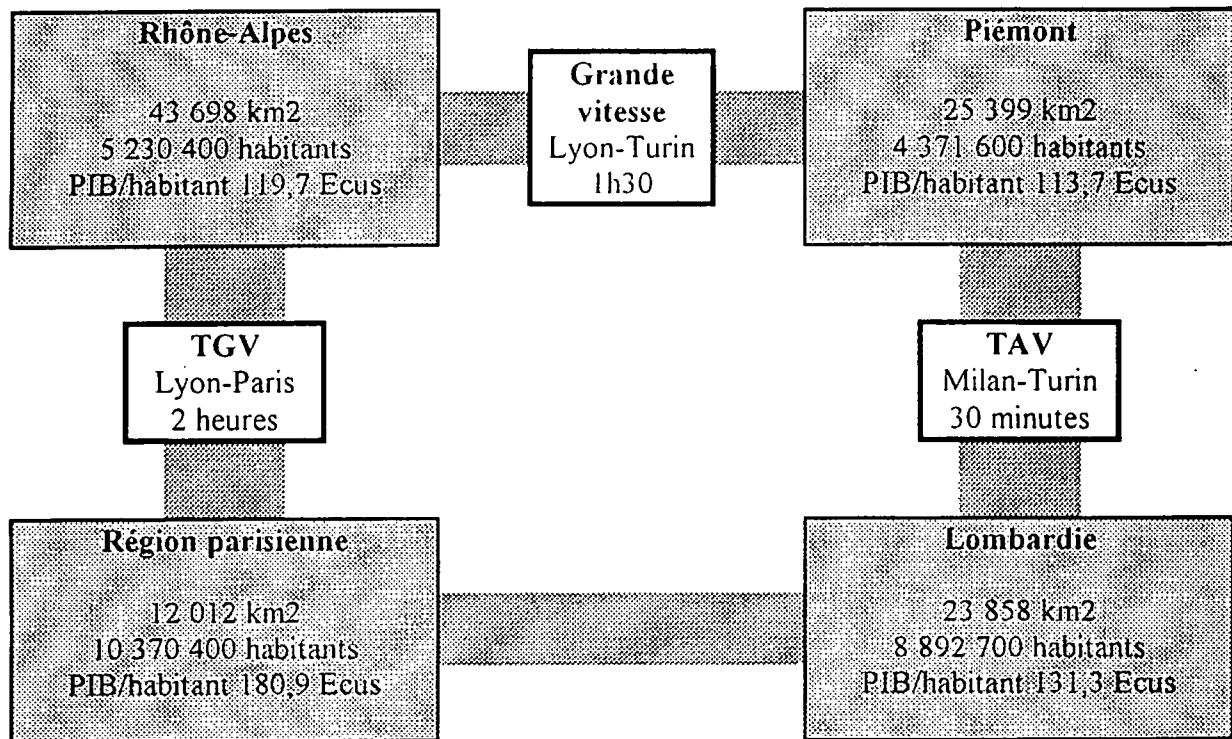
- elle fournit la base à partir de laquelle peuvent être appréciés des transformations potentielles,
- elle permet de repérer les fragilités ou les atouts des systèmes régionaux mis en comparaison.

Il n'était donc pas question de se livrer à une analyse détaillée des différents tissus économiques des trois régions, mais de repérer les localisations, les spécialisations, les forces et les faiblesses.

Cette approche est d'autant plus importante que, comme le montre le schéma ci-dessous, les structures de Rhône-Alpes semblent plus proches de celles du Piémont que de celles de la Lombardie, celles-ci se rapprochant davantage de la région parisienne. Pourtant, en particulier par les services qu'elles assurent, Rhône-Alpes et la Lombardie présentent des ressemblances.

D'autre part la Lombardie devrait être reliée au Piémont par la grande vitesse, tout comme la région parisienne l'est déjà aujourd'hui avec Rhône-Alpes. Mais on peut penser que l'éloignement et la diversité de ses activités ont permis à Rhône-Alpes de résister au poids de

Paris, alors que Turin risque de tomber plus facilement dans l'orbite milanaise en raison de la faible distance et de sa dominante industrielle.



Cette double comparaison, verticale et horizontale, permet de bien situer les enjeux de la grande vitesse.

3. L'analyse de l'opinion des entrepreneurs

Dans la mesure où la recherche ne peut produire des éléments de **prévision**, mais uniquement des éléments de **prospective**, il était indispensable de s'appuyer sur les opinions des principaux acteurs pour tenter de repérer des cheminements possibles. Ce sont tout d'abord les responsables d'entreprises qui ont été interrogés pour connaître leur **opinion** sur les conséquences éventuelles de la liaison à grande vitesse vers l'Italie.

4. L'analyse de l'opinion des décideurs institutionnels

Cette approche a été complétée par une enquête auprès des décideurs institutionnels (mairies, chambres de commerce, comités d'expansion) pour leur faire préciser, à eux aussi, les changements que pourrait introduire la grande vitesse, mais surtout pour leur demander quelles actions devraient **accompagner** cette mise en service.

C'est de la confrontation entre ces quatre approches qu'il est possible de tirer des enseignements prospectifs sur les enjeux de la ligne transalpine à grande vitesse.

CHAPITRE 1 LES CHANGEMENTS INTRODUIITS PAR LA LIGNE NOUVELLE DANS L'ACCESSIBILITE DE RHONE-ALPES

Les possibilités d'analyse de l'évolution des temps de parcours

Dans l'évaluation des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, les études portant sur la modification des conditions de déplacement des personnes occupent paradoxalement une place très accessoire. Les informations diffusées à ce sujet se limitent souvent à la présentation du fameux "arbre à boules" indiquant les temps de parcours du meilleur train avant et après projet. Rien n'est généralement dit sur la manière dont la mise en service d'une desserte TGV transforme l'accès aux zones qui ne sont pas situées à proximité immédiate d'une gare. De même, l'information sur les fréquences de desserte, circonscrite le plus souvent aux principales gares desservies, n'est généralement diffusée qu'après la mise en service effective.

Dans le même temps, les discussions plus ou moins rigoureuses sur les avantages - ou les inconvénients - à escompter de la réalisation de tel ou tel projet vont, comme il se doit, bon train. De manière schématique, on peut avancer que ces avantages et inconvénients ressortissent de trois domaines différents :

- celui des effets d'images,
- celui de l'insertion de l'infrastructure dans son environnement
- et enfin celui de la modification des comportements de mobilité des individus.

Dans ce cadre, il nous semble que l'essentiel des questionnements touchant à l'efficacité d'une desserte à grande vitesse comme facteur de développement économique et social régional ou local renvoient d'abord à ce dernier domaine des comportements de mobilité. C'est à ce niveau que l'analyse des modifications d'accessibilité impliquées par la réalisation d'une ligne à grande vitesse permet de mieux poser les débats. Elle autorise la délimitation d'un "domaine des possibles" concernant les conditions de déplacement. La confrontation de cet ensemble de possibilités de déplacement avec les caractéristiques socio-économiques des zones étudiées peut fournir un éclairage sur les potentialités apportées par le projet.

L'approche choisie ici pour décrire et analyser l'évolution des possibilités matérielles de déplacement est fondée sur les **temps de parcours**. Elle a pour objet de préciser la **diffusion spatiale** des gains de temps que permettrait le projet envisagé et de tester quelques hypothèses de réalisation partielle de celui-ci.

Peut-on mieux intégrer les caractéristiques de l'offre de transport ?

Une seconde approche, visant à introduire plus largement les caractéristiques de l'offre de transport dans l'analyse, aurait pu être tentée. Elle aurait impliqué de produire et de représenter des indicateurs d'accessibilité qui prennent en compte, au-delà du temps minimal de transport, la réalité des dessertes qui pourront être mises en place, en intégrant la fréquence de relation, la qualité des correspondances ou encore le temps disponible à destination. Tous ces paramètres déterminent aussi largement les obstacles concrets qui s'opposent aux déplacements que le font les temps effectifs de voyages.

De prime abord, il paraît délicat de vouloir à tout prix agréger des grandeurs de dimension aussi différente qu'un temps et une fréquence. Pourtant, les outils qui permettent de surmonter cette difficulté existent. On peut par exemple évoquer les calculs de coût généralisé de déplacement qui consistent à monétariser les temps de parcours et les temps moyens d'attente (c'est ce qui est fait pour alimenter un modèle de génération de trafic induit et reporté de la route que la SNCF utilise pour évaluer ses investissements). Une autre solution peut être trouvée en raisonnant sur les temps disponibles à destination sur la base d'un voyage s'étalant sur une demi-journée, une journée entière, ou encore deux jours, ce qui permet de mêler d'autres paramètres aux temps de parcours (1).

Les outils nécessaires à ce genre de tentatives existent donc. Ils sont encore perfectibles, mais cela tient d'abord à ce qu'ils sont très peu employés. Les difficultés pour aboutir dans cette voie sont d'un autre ordre. Elles concernent évidemment les données dont il faudrait pouvoir disposer. Faute de posséder l'indicateur horaire des chemins de fer qui sera, le cas échéant, diffusé après la mise en service du projet considéré, on peut chercher à construire des hypothèses réalistes de l'offre de transport qui pourrait être mise en place. Or, celles-ci sont produites très tôt par les services en charge de la conception d'un projet. Pour s'en convaincre, il suffit de constater que les études de dimensionnement des infrastructures et du parc de matériel roulant nécessitent, comme les études de trafic, ce type d'informations. Moyennant un consensus minimum à propos de ces hypothèses - ce qui ne paraît pas hors de portée - ces dernières pourraient être exhibées, un peu comme le sont aujourd'hui des hypothèses de trafics. Elles permettraient la production d'analyses plus complètes à propos des modifications d'accessibilité prévisibles. Il serait alors possible de mieux définir les potentialités offertes par un projet d'infrastructure aux régions qu'il concerne.

(1) Voir par exemple : Michel HOUEE, "Evolution de 1980 à 1986 des liaisons transversales par avion et par train", OEST, Paris, 1987, 22p.

1 Une simulation de l'effet grande vitesse :

Les propriétés génériques des réseaux de transport à grande vitesse sont désormais bien connues. Elles forment un ensemble de trois mesures interdépendantes :

- l'accélération des flux,
- leur massification,
- et enfin la limitation des points d'entrée sur le réseau.

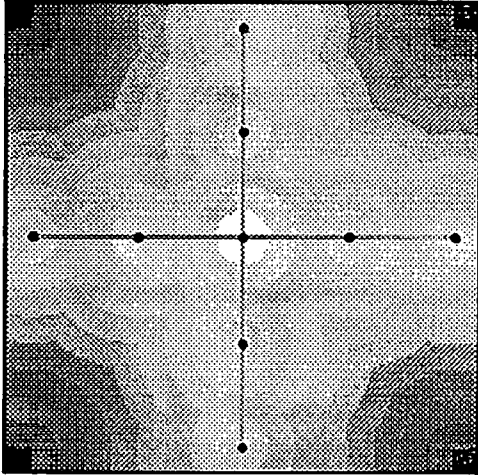
Ces trois caractéristiques tendent à distinguer très fortement le réseau à grande vitesse du territoire qu'il parcourt en permettant des vitesses de déplacement inconnues ailleurs et en imposant une offre de transport spatialement très concentrée.

Afin de mieux visualiser les conséquences en terme d'accessibilité de l'établissement d'un réseau à grande vitesse, nous proposons de construire une représentation abstraite du phénomène. Une telle simulation présente un intérêt didactique évident. Elle permet de renforcer la lisibilité des transformations introduites par la mise en place d'une offre de transport rapide. Elle dépouille la réalité de tous ces détails qui viennent brouiller les formes (2).

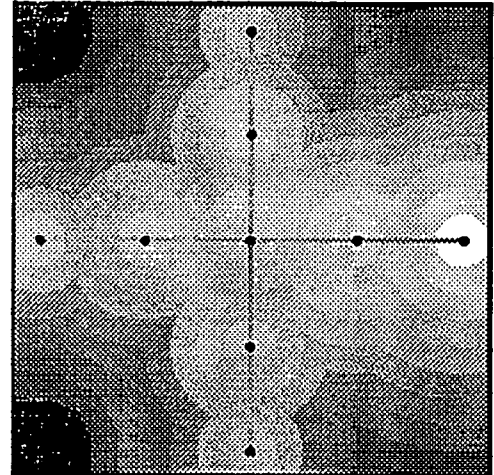
Nous prenons comme base de départ un **espace parfaitement indifférencié**, homogène et isotrope. Dans un tel espace, au départ d'un point quelconque, la représentation des lieux accessibles en un temps (ou pour un coût) donné est un cercle. La simulation consiste à superposer à ce plan un réseau à grande vitesse. Dans notre exemple, celui-ci est formé de deux lignes se coupant à angle droit en leur milieu. Ce réseau ne dispose que de neuf points d'entrées/sorties. Pour renforcer le caractère didactique de l'exercice, nous avons délibérément exagéré la différence des vitesses entre l'espace banal et le réseau rapide. Nous l'avons fixé dans un rapport de 1 à 4, alors qu'entre les 70-100 km/h de moyenne que l'on peut adopter pour les parcours routiers et autoroutiers et les 200-220 km/h qui caractérisent les liaisons ferroviaires à grande vitesse (sans tenir compte des parcours terminaux), le rapport est au maximum de 3.

(2) Une telle simulation des discontinuités spatiales introduites par un réseau à grande vitesse a été présentée par François PLASSARD lors d'un colloque portant sur le couloir Rhin-Rhône. Nous en re prenons ici une version simplifiée.

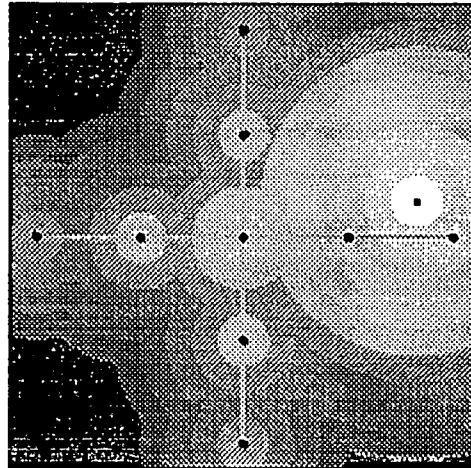
François PLASSARD, "Interconnexions et nouvelles polarisations", in "Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen", Actes du colloque de Lyon, octobre 1989, Laboratoire d'économie des Transports, pp.291-307.



Graphique 1
Au départ du lieu central



Graphique 2
Au départ d'une extrémité du réseau



Graphique 3
Au départ d'un lieu isolé du réseau

On peut observer sur le graphique 1 la disposition des lignes isochrones lorsque l'on choisit comme point de départ le centre du réseau. Le premier phénomène notable est l'apparition, autour des différents points d'entrées/sorties du réseau, d'une aire plus facilement accessible que les zones qui leur sont immédiatement contiguës. Des discontinuités se dessinent donc concernant la diffusion des gains de temps procurés par le réseau à grande vitesse. Ces discontinuités trouvent leur origine dans le différentiel existant entre la grande vitesse et celle pratiquée sur l'espace banal. On met ainsi en évidence que la mise en place d'un réseau rapide dans un espace indifférencié facilite davantage les communications des noeuds du réseau entre eux qu'il ne favorise leurs relations avec l'ensemble du territoire. Les zones situées à l'écart des

points d'accès au réseau rapide se trouvent alors placées de fait dans une situation relative défavorable alors que les noeuds bénéficient au contraire d'une rente de position.

Afin de poursuivre la simulation, plaçons-nous maintenant au départ d'une gare du réseau à grande vitesse située à l'extrémité de l'une de ses branches. On observe alors sur le graphique 2 la déformation des lignes isochrones. On retrouve évidemment la prime d'accessibilité dont bénéficient encore les autres noeuds du réseau. La structure cruciforme de celui-ci impose encore sa marque sur l'ensemble de la surface considérée, laissant dans l'ombre quatre coins, particulièrement isolés entre les axes de transport performants. On remarque en contre-point la place enviable qu'occupe toujours le centre du réseau. Si l'on compare ce graphique avec le précédent, on note d'ailleurs que c'est au départ du centre que la couverture du territoire est la meilleure.

Pour la dernière simulation, acceptons de nous éloigner quelque peu du réseau rapide dont nous avons équipé notre territoire. Nous avons choisi, pour construire le graphique 3 de nous installer en un lieu faiblement décalé par rapport à l'un des axes de transport, mais situé entre deux points d'accès. Par rapport aux deux graphiques précédents, la dégradation est évidente. Mais plus que cet assombrissement global, nous voudrions insister sur la forme des isochrones que l'on obtient. En effet, celles-ci sont presque parfaitement circulaires pour une plage de temps de parcours s'étendant de zéro à sept unités de temps (ou de coût de déplacement). A l'intérieur de cette zone, tout se passe comme si le réseau à grande vitesse n'existait pas. Son influence ne commence à se faire sentir que lorsqu'il s'agit d'accéder aux zones éloignées du point de départ. Les gains de temps qu'il procure alors sont fortement obérés par le temps dépensé pour accéder à un point d'entrée. Au total, lorsqu'on le voit à partir d'un point excentré par rapport au réseau de transport rapide, le territoire garde dans une large mesure la structure de l'espace isotrope pré-existant:

Cette construction théorique fournit une référence à l'aune de laquelle pourront être lues les analyses fondées sur des observations concrètes. La formation d'axes à l'accessibilité renforcée, l'apparition d'îles mieux desservies que les zones qui les entourent, la persistance de zones sombres parce qu'isolées entre les mailles des réseaux de transport sont autant de figures caractéristiques. Leur présence trahit une faible diffusion spatiale des gains de temps que procure le réseau rapide. Des courbes isochrones circulaires et concentriques révèlent au contraire un espace peu marqué par les performances d'un moyen de transport à grande vitesse. Ce résultat peut alors découler de deux situations contradictoires ; soit le réseau performant est difficile à atteindre depuis un point "banal", soit, à l'inverse, il est noyé dans un espace où les vitesses de déplacement usuelles sont elles-mêmes très élevées.

Résumé

La simulation théorique met en évidence plusieurs effets de la réalisation d'un réseau rapide dans un espace homogène : on repère d'abord une **polarisation de l'offre de transport** au bénéfice des points d'entrée du réseau, et en particulier du point d'interconnexion de nos deux lignes ; lié à ce premier phénomène, on voit ensuite apparaître un "**effet tunnel**" ; il s'agit part ce terme de dénommer le fait que ces points d'entrée sur le réseau sont reliés entre eux dans des conditions complètement indépendantes des caractéristiques de l'espace qui les sépare ; le corollaire de cet "effet tunnel" concerne les zones qui sont traversées par le réseau à grande vitesse mais qui ne disposent pas de point d'entrée sur celui-ci ; ces zones ne bénéficient qu'indirectement de l'accélération des transports, dans la mesure où elles ont accès à une gare pas trop éloignée, mais elles en subissent directement -dans le cas d'un mode de transport terrestre- les nuisances ; Enfin, un **effet d'enclavement**, touche les portions de territoire éloignées du nouveau réseau qui, du fait de l'amélioration de l'accessibilité d'autres régions, voient leur isolement relatif s'accroître.

2 Trois scénarios pour les liaisons entre Rhône-Alpes et Turin

Après cet exercice hors de tout contexte, il s'agit maintenant de rendre compte de la mesure dans laquelle la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse peut modifier l'accessibilité de la région Rhône-Alpes à l'Italie du nord. La méthode utilisée pour représenter ces transformations cherche à s'appuyer sur les enseignements précédents. Nous préciserons dans un premier temps les hypothèses à partir desquelles les cartes ont pu être construites. Ce n'est qu'ensuite que pourront être analysées ces cartes. On comparera tout d'abord deux scénarios correspondant à la situation actuelle et à la situation d'aménagement maximal, puis on envisagera deux scénarios intermédiaires de réalisation partielle du projet.

2.1. Les hypothèses de construction des cartes

Concernant les liaisons entre la région Rhône-Alpes et l'Italie, **Turin** s'impose assez largement comme **point de passage obligé**. Si l'on étudie les déplacements réalisés en train, le choix n'existe même plus. A vrai dire, la présence de ce point fixe nous simplifie la tâche. En effet, elle permet de ne représenter pour chaque point de Rhône-Alpes, qu'une seule information, le temps d'accès à Turin.

Le problème classique des cartes isochrones est celui de l'extension à une surface d'une information - le temps d'accès - qui ne concerne qu'un point. De nos jours encore, il n'est pas rare que soient publiées des cartes bâties sur un nombre trop faible de données. La seule solution pour surmonter ces imprécisions est de s'appuyer sur une densité d'informations ponctuelles adaptée à l'échelle de la représentation envisagée. Pour cette étude, nous avons choisi une base cantonale ; chaque carte est construite à partir du temps nécessaire pour rejoindre, au départ de Turin, chacun des **chefs-lieux de canton** rhônalpins.

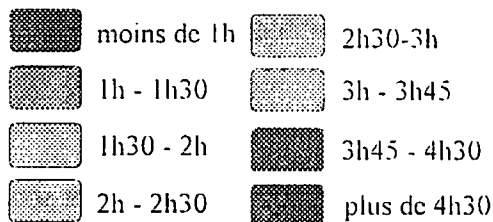
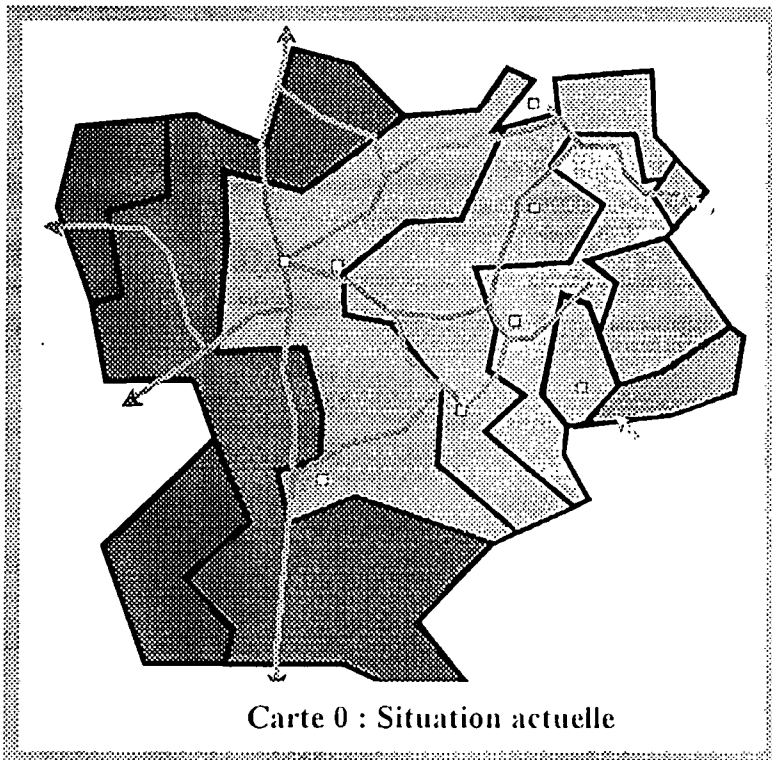
Bien évidemment, le train, et c'est encore plus vrai pour le TGV, ne desservira jamais l'ensemble de des cantons de Rhône-Alpes. Il a donc été nécessaire de considérer l'utilisation d'un mode de transport complémentaire au chemin de fer. Nous avons donc organisé, pour chacun des scénarios, une **chaîne de transport** susceptible de conduire nos voyageurs fictifs de Turin jusqu'à leur destination finale dans les cantons de Rhône-Alpes. Au-delà des choix techniques que cela implique, nous voudrions insister sur les hypothèses qui leur sont sous-jacentes.

Nous pouvions simuler deux stratégies contrastées d'organisation des déplacements. La première aurait consisté en une utilisation maximale des transports en commun (T.G.V. + trains régionaux + autocars ou bus/métro). La seconde implique l'utilisation systématique du mode le plus rapide (c'est-à-dire dans les faits T.G.V. + voiture particulière). Il va de soi qu'en choisissant l'une ou l'autre de ces deux solutions, on choisit de représenter des types de population, ou du moins, des types de déplacements bien marqués. Ainsi en forçant le trait, l'option "Transports en Commun" ne concerne-t-elle - si l'on excepte les zones urbaines les plus denses dont, d'ailleurs, la surface sur la carte est négligeable - que des déplacements occasionnels peu fréquents et principalement dus à des populations ne disposant pas de l'usage d'une automobile. Au contraire, l'option "rapide" s'adresse naturellement à des voyages "riches", déplacements à motif professionnel ou déplacements à motif personnel de courte durée. Dans la mesure où nous ne raisonnions que sur les temps de parcours, il était cohérent d'adopter cette option "rapide", qui met mieux en relief les potentialités d'accessibilité procurées par le projet transalpin.

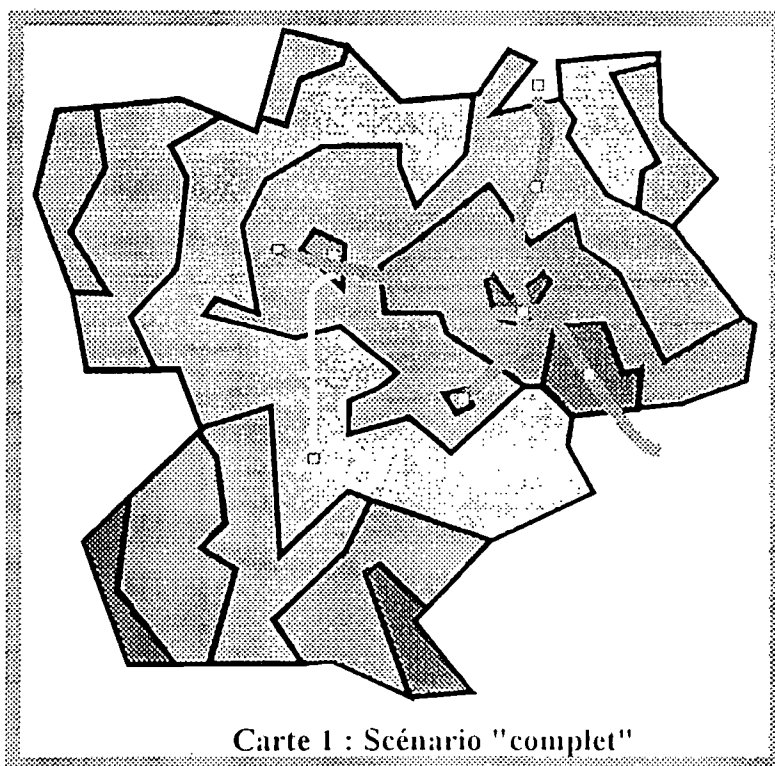
Les données utilisées, concernant les temps de parcours ferroviaires, sont tirées de divers documents publics. Elles sont reprises en annexes. Les temps de parcours routiers nous ont été procurés par la société "Michelin-service de tourisme". Ce sont ceux qu'elle diffuse sur son serveur Minitel.

Des cartes de la région présentant, sous forme de lignes isochrones, les temps d'accès à (ou depuis) Turin ont donc été construites. Chaque carte se réfère à l'un des trois scénarios élaborés pour la réalisation de la liaison ferroviaire à grande vitesse transalpine.

Scénario	Aménagements	Chaîne de transport
Situation actuelle -	Ce scénario décrit la situation qui prévalait au début de l'année 1993.	Voiture particulière
1 Scénario complet	Ce scénario est la somme des deux précédents. il décrit une situation dans laquelle existent la ligne à grande vitesse Lyon-Montmélian-Turin et une liaison très améliorée entre Genève et Grenoble. Précisons encore que les scénarios 2, 3 et 4 considèrent en exploitation la ligne T.G.V. Satolas-Saint-Marcel-lès-Valence aujourd'hui en cours d'achèvement.	TGV + voiture particulière
2 Sans tunnel	On considère que sont réalisés la ligne T.G.V. Lyon-Montmélian ainsi qu'un aménagement complet du "sillon alpin" entre Genève et Grenoble. Par contre aucun aménagement ferroviaire entre Montmélian et Turin n'existe.	TGV + voiture particulière
3 Avec tunnel seul	C'est l'exact complémentaire du précédent. Il est basé sur la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Turin et Montmélian, et donc du tunnel sous les Alpes alors que ni la liaison Lyon-Montmélian, ni le "sillon alpin" ne bénéficient de la moindre amélioration.	TGV + voiture particulière

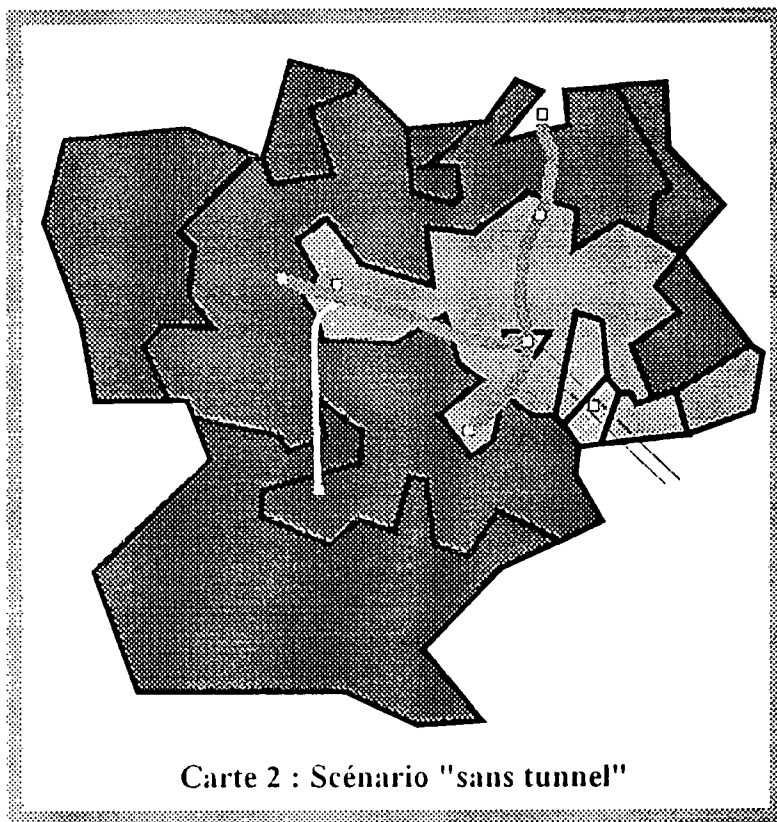


- Temps d'accès à Turin depuis chaque chef-lieu de canton de la région Rhône-Alpes.
- Parcours effectué intégralement en voiture particulière sur route et autoroute.
- Situation prévalant début 1993.

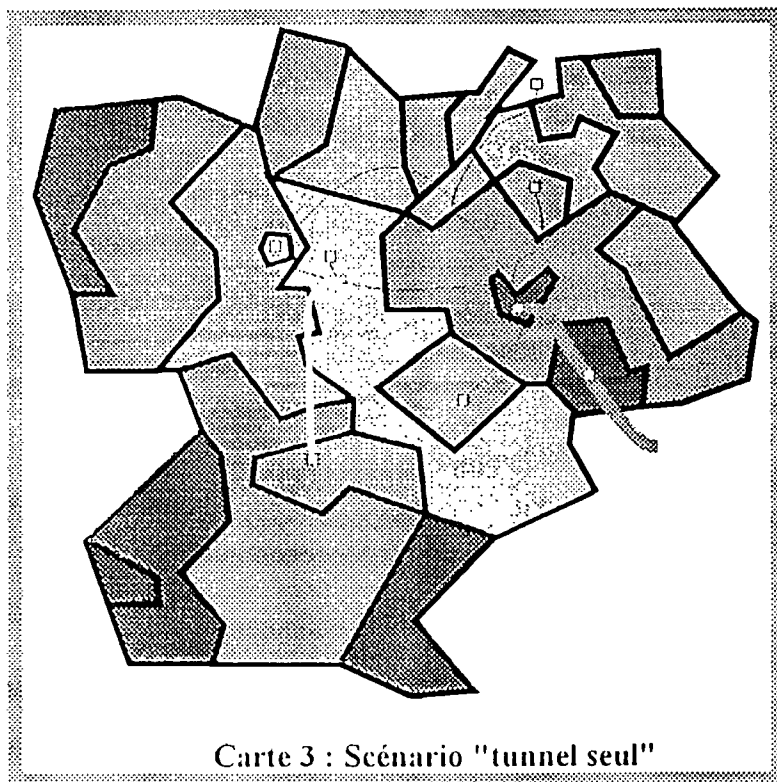


- Temps d'accès à Turin depuis chaque chef-lieu de canton de la région Rhône-Alpes.
- Approche réalisée en voiture particulière jusqu'à l'une des huit "gares-TGV" représentée ici : Lyon-Part-Dieu, Satolas, Saint-Marcel-lès-Valence, Grenoble, Montmélian, Annecy, Genève, Saint-Jean-de-Maurienne.
- Depuis ces "gares-TGV", parcours effectué par train à grande vitesse jusqu'à Turin.
- Les lignes à grande vitesse en service sont : Lyon-Valence, Grenoble-Genève et Lyon-Montmélian-Turin.

- Temps d'accès à Turin depuis chaque chef-lieu de canton de la région Rhône-Alpes.
- Approche réalisée en voiture particulière jusqu'à l'une des huit "gares-TGV" représentée ici : Lyon-Part-Dieu, Satolas, Saint-Marcel-lès-Valence, Grenoble, Montmélian, Annecy, Genève, Saint-Jean-de-Maurienne.
- Depuis ces "gares-TGV", parcours effectué par train à grande vitesse jusqu'à Turin.
- Les lignes à grande vitesse en service sont : Lyon-Valence, Lyon-Montmélian et Grenoble-Genève. Les autres trajets ferroviaires sont effectués par les lignes classiques aux vitesses actuellement pratiquées.



- Temps d'accès à Turin depuis chaque chef-lieu de canton de la région Rhône-Alpes.
- Approche réalisée en voiture particulière jusqu'à l'une des huit "gares-TGV" représentée ici : Lyon-Part-Dieu, Satolas, Saint-Marcel-lès-Valence, Grenoble, Montmélian, Annecy, Genève, Saint-Jean-de-Maurienne.
- Depuis ces "gares-TGV", parcours effectué par train à grande vitesse jusqu'à Turin.
- Les lignes à grande vitesse en service sont : Lyon-Valence et Montmélian-Turin. Les autres trajets ferroviaires sont effectués par les lignes classiques aux vitesses actuellement pratiquées.



2.2. Les différents scénarios

La situation de référence

Examinons tout d'abord la carte 0, correspondant à la situation actuelle. On peut y observer deux zones : la première, située le long de la frontière italienne, est étroite ; le dessin des courbes isochrones y est torturé par les détours qu'imposent les vallées alpines aux automobilistes. Mais passés ces reliefs, une autre forme, plus régulière, apparaît. Une organisation concentrique des isochrones s'impose sur la majeure partie de la région Rhône-Alpes. Si l'on passe sous silence la petite déformation introduite par le réseau autoroutier au niveau des régions lyonnaise et valentinoise, on retrouve les traits caractéristiques d'un espace homogène du point de vue des vitesses de déplacement.

Le scénario "complet" : un cas d'école

La comparaison des cartes correspondant à la situation actuelle et au scénario "complet" permet de retrouver les résultats de la simulation. La superposition d'un réseau ferroviaire à grande vitesse à un espace banal, celui des déplacements routiers et autoroutiers, provoque l'apparition des mêmes figures caractéristiques.

Si l'on se réfère aux performances couramment disponibles sur les réseaux routiers et autoroutiers ailleurs en Europe, les temps de parcours présentés par la carte 0 n'indiquent pas une situation particulièrement mauvaise pour les échanges entre Rhône-Alpes et Turin : l'ordre de grandeur moyen des vitesses est légèrement inférieur à 100 km/h. Certes, ces calculs se réfèrent à la vitesse réelle du véhicule, et prennent en compte les détours imposés par la topographie alpine. Il est vraisemblable qu'un tel calcul mené cette fois-ci avec les distances à vol d'oiseau mettrait les liaisons Turin-Rhône-Alpes en situation un peu plus défavorable par rapport à d'autres relations européennes. Ceci dit, la bonne densité du réseau autoroutier de notre région relativise l'importance de ces détours. En outre, la mise en service de l'autoroute de Maurienne, qui interviendra avant la fin de la décennie, accélérera encore les déplacements routiers transalpins.

On peut aussi raisonner différemment, et privilégier non plus les temps techniques de transport mais plutôt les possibilités de mobilité offertes par l'offre de transport en place. De ce point de vue, on admet généralement qu'entre deux et trois heures de temps de parcours se situe un seuil important, marquant une rupture dans les comportements. Pour les voyages à motifs professionnels, il correspond par exemple à la possibilité d'effectuer un aller-retour dans la journée tout en disposant sur place d'une journée de travail quasi-complète, et dans des conditions suffisamment peu pénibles pour pouvoir être reproduites fréquemment. Pour les voyages d'agrément, il semble que cette durée définit un seuil au-delà duquel les week-ends sont trop amputés par la durée du voyage pour rester attractifs. Vers 2h30 se trouve donc une limite particulièrement significative quant aux potentialités offertes par le système de transport. Nous avons choisi de représenter ce phénomène par une rupture dans la palette des dégradés de couleurs utilisés pour figurer les temps de parcours. Les nuances de rouge recouvrent les zones dont le temps d'accès à Turin est supérieur à 2h30, donc pour lesquelles les pratiques de mobilité fréquentes vers le Piémont sont interdites par la faiblesse des performances de l'offre de transport en place. En bleue, apparaissent les zones bénéficiant au contraire de possibilités élargies. Sur la carte 0, ces dernières sont restreintes. Elles ne recouvrent que les vallées situées aux débouchés des deux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus.

Le scénario "complet" présente de ce point de vue une nette évolution. La carte 1 montre ainsi un important élargissement des surfaces situées à moins de deux heures et demie de Turin. Cet élargissement correspond à la diffusion de nouvelles potentialités de mobilité, par exemple la pratique de l'aller retour vers le Piémont dans la journée professionnelle ou celle des

séjours d'agrément de courte durée. Ces opportunités seront offertes, en cas de réalisation intégrale des lignes à grande vitesse Lyon-Turin et Grenoble-Genève, à la majeure partie de la région Rhône-Alpes. Si l'on excepte la région de Chamonix pour laquelle l'usage du TGV dégrade l'accessibilité à Turin du fait de sa position privilégiée par rapport au tunnel routier du Mont-Blanc, la totalité de la région voit ses temps de trajet vers l'Italie réduits d'environ 90 minutes. Il s'agit là d'un **effet de rapprochement global** qui explique l'extension de l'aire à partir de laquelle des pratiques de mobilité élevée sont rendues possibles.

Mais cette heure et demie gagnée par l'ensemble de la région vers l'Italie est également à l'origine d'un **effet d'enclavement relatif**. On peut d'abord apercevoir ce phénomène en comparant ce que représentent ces 90 minutes par rapport au temps d'accès initial de différentes localités. Une grande partie du département de l'Ardèche et le nord de la Loire sont aujourd'hui situés à 4h30 environ de Turin. La mise en service des infrastructures à grande vitesse envisagées ne réduira que d'un tiers ces temps d'accès. Le même ratio calculé par exemple au départ de Lyon ou de Grenoble montre une diminution de moitié des temps de trajet vers Turin au départ des deux métropoles. La différence entre les deux valeurs met en évidence un enclavement relatif, qui partant d'une situation initiale réputée peu favorable, s'accroît encore.

On peut aussi raisonner sur les potentialités nouvelles de mobilité procurées par l'amélioration du système de transport. Les zones qui passent du rouge au bleu de la carte 0 à la carte 4 sont celles qui connaîtront une rupture de ce point de vue ; la région lyonnaise, la vallée du Gier jusqu'à Saint-Etienne, les territoires qui entourent Grenoble ou le nord du département de la Drôme sont dans ce cas. Restent figurées dans les teintes rouges, et donc dans une situation amenant peu d'opportunités nouvelles d'accessibilité, l'Ardèche et le sud de la Drôme (en particulier lorsque l'on s'écarte de la vallée du Rhône) ainsi qu'une large part du département de la Loire. Il faut dire ici que l'accès à Turin depuis ces contrées ajoute au handicap de régions plutôt mal reliées aux grands axes celui de l'éloignement géographique.

Avec le scénario "complet" (carte 1), le bel ordonnancement concentrique des courbes isochrones repéré sur la carte 0 (situation actuelle) disparaît partiellement. Le désordre des dessins s'étend jusqu'à l'agglomération lyonnaise. En référence aux conclusions de la simulation de début de chapitre, on peut tenter de mettre un peu d'ordre dans ces figures. On peut alors discerner un premier phénomène de diffusion d'une accessibilité améliorée, le long des lignes à grande vitesse. On distingue assez nettement, en direction de Genève, Lyon et Grenoble, des axes privilégiés de propagation des gains de temps. Dans le cas de la région Rhône-Alpes, les gares desservies à grande vitesse ne sont pas très éloignées les unes des autres, 100 km au maximum. La complémentarité TGV/voiture particulière permet alors une diffusion efficace des gains de temps. Si nous simulons un enchaînement TGV/transport en commun, les zones bénéficiant de ces gains de temps le long des lignes nouvelles seraient sans aucun doute beaucoup plus étroites. Elles comporteraient vraisemblablement des "trous", des zones ne tirant aucun avantage en terme d'accessibilité de l'infrastructure qu'elles supportent.

La dernière figure remarquable de cette carte 1 montrant les conséquences de la réalisation intégrale des lignes Lyon-Turin et Grenoble-Genève est l'apparition, autour des gares TGV d'îlots à l'accessibilité plus élevée que les territoires qui les entourent. Cet **effet de pôle** concerne en premier lieu le carrefour de Montmélian. On s'en étonnera d'autant moins que cette situation privilégiée est totalement conforme aux résultats de la simulation. La proximité géographique assure certes à Chambéry et à sa région une bonne accessibilité vers Turin, mais la convergence des infrastructures de transport à grande vitesse renforce cette position dans toutes les directions.

Conformément au modèle théorique, les autres gares TGV bénéficient elles aussi de cet effet de pôle, mais avec une intensité plus faible. Les limites qu'il a bien fallu fixer arbitrairement pour découper les durées de parcours vers Turin et tracer les lignes isochrones font apparaître, un peu par hasard, deux pôles d'excellente accessibilité autour de Grenoble et

de Satolas. Il ne faut pas s'y tromper : Annecy, l'agglomération genevoise et a fortiori la région lyonnaise peuvent se prévaloir d'une situation tout aussi avantageuse. Dans le scénario "complet", ce sont donc toutes les grandes agglomérations de la partie orientale de la région Rhône-Alpes qui sont efficacement reliées à l'Italie du nord.

Lorsqu'on ne fait référence qu'à l'accessibilité nouvelle qu'il engendre, l'évaluation du scénario 1, impliquant l'aménagement à grande vitesse de l'intégralité des axes Lyon-Turin et Grenoble-Genève, ne peut être qu'excellente. La diffusion des gains de temps procurés par le tunnel de base est bien sûr maximale. L'ordre de grandeur des vitesses calculées de bout en bout est supérieur à 150 km/h pour la majeure partie de la région Rhône-Alpes, à comparer aux 100 km/h obtenus pour des parcours effectués en totalité par la route. Cette valeur signifie qu'entre la situation actuelle et le scénario "complet", les communications vers Turin connaissent un véritable saut qualitatif. La réalisation des lignes à grande vitesse prévues dans ce scénario combinée à un réseau autoroutier dense et maillé en Rhône-Alpes créerait donc une situation qui rapprocherait les vitesses d'accès à Turin du maximum qu'il est raisonnable d'envisager à l'aide des technologies aujourd'hui développées.

Même dans ces conditions presque optimales, quelques zones demeurent isolées de l'Italie. Elles cumulent toujours un éloignement géographique important et un enclavement endémique que toute amélioration, si elle est opérée hors de ces zones, ne peut que renforcer. Sauf par le biais d'arbitrages budgétaires, la situation de ces zones met en cause les conditions de dessertes qu'elles connaissent plutôt que le projet transalpin lui-même.

Enfin, la concentration de l'offre de transport sur certains pôles - les gares TGV - naturellement mieux desservis que le reste du territoire est à la fois un gage d'efficacité et un élément porteur de risques. Gage d'efficacité parce qu'il est plus que vraisemblable que la demande de transport, surtout sur une relation transfrontalière, est beaucoup plus massive au départ des agglomérations importantes. Gage d'efficacité encore si l'on envisage la manière dont ces nouvelles potentialités de mobilité internationale peuvent s'insérer dans la stratégie des acteurs économiques. Les risques tiennent davantage à des considérations relatives à l'équilibre du territoire rhônalpin.

Au niveau régional tout d'abord, le glissement progressif du centre de gravité de la région vers l'est ne peut qu'être entretenu par un projet qui consiste justement à mieux relier ces espaces orientaux à certains de nos partenaires européens. A ce propos, il faut encore souligner le rôle particulier que joue le noeud lyonnais pour les échanges entre l'ouest - principalement le département de la Loire - et l'est de Rhône-Alpes. Point de passage obligé, Lyon est aussi la plupart du temps un lieu de rupture de charge obligé. Pour que cette fonction, qui peut être un facteur d'efficacité du système de transport régional, ne devienne pas un obstacle (3), une barrière aux échanges est-ouest, il conviendrait sans doute d'accorder une attention accrue à la gestion de cette interconnexion. Cette gestion est-elle vraiment du ressort de l'un quelconque des transporteurs opérant sur l'espace rhônalpin ? Il est permis d'en douter. Reste alors aux collectivités territoriales à se saisir de cette responsabilité.

Les performances propres du TGV renforcent encore cette problématique en l'étendant aux échanges entre la Drôme et l'Ardèche d'une part et le sillon alpin de l'autre. En effet, les aménagements ferroviaires les plus ambitieux envisagés le long de l'Isère entre Valence et Grenoble ne suffisent pas à rendre un trajet Valence-Montmélian (donc Valence-Turin) plus performant par cet itinéraire qu'en faisant, intégralement à grande vitesse, le détour par Satolas. Une fonction supplémentaire d'interconnexion échoit de ce fait au noeud lyonnais. Et seule la

(3) Une étude réalisée par le Laboratoire d'Economie des Transports pour le compte de la mairie de Saint-Etienne mettait en évidence ce double effet de porte d'entrée sur les réseaux performants et de barrière que joue l'agglomération rhodanienne pour les ligériens.

Marie-Andrée BUISSON et alii, *Stratégie de désenclavement pour Saint-Etienne*, L.E.T., Lyon, mai 1990, 69p.

diversité des solutions mises en oeuvre pour assurer la continuité des parcours à grande vitesse pourra permettre une bonne adaptation aux besoins des zones qui ne bénéficient pas directement du TGV.

Deux scénarios intermédiaires

Le scénario 1 implique l'aménagement intégral des axes Lyon-Turin et Genève-Grenoble pour des circulations à grande vitesse. Pour efficace qu'elle soit en terme d'accessibilité, la réalisation de ce projet est également très onéreuse. L'idée vient alors assez naturellement de scinder l'investissement, soit pour mieux en répartir les dépenses, soit pour en diminuer le coût d'opter pour une mise en oeuvre partielle du projet.

Le scénario avec la ligne Lyon-Montmélian sans tunnel

Le scénario 2 - scénario "sans tunnel", suppose qu'un réseau régional à grande vitesse dense était mis en place, impliquant outre la ligne Lyon-Valence aujourd'hui en cours de travaux, l'aménagement des axes Lyon-Montmélian et Genève-Grenoble. Il s'agit d'examiner si de tels investissements dans l'avant-pays rhônalpin peuvent permettre d'améliorer les liaisons vers l'Italie en faisant l'économie du tunnel de base.

La carte 2, correspondant à ce scénario apporte une réponse négative sans ambiguïté. Elle montre que des aménagements performants au départ de Montmélian vers le reste de la région Rhône-Alpes ne peuvent pas suffire à compenser les presque trois heures qui restent nécessaires pour accomplir le trajet Turin-Montmélian. Les temps de parcours obtenus par cette solution mettent la totalité de la région hors de portée d'une modification radicale des potentialités de mobilité vers l'Italie. En fait, si l'on compare les cartes 1 et 2, on visualise facilement que les conditions d'accessibilité sont plus mauvaises avec l'option TGV sans tunnel qu'elles le sont aujourd'hui en utilisant une voiture particulière de bout en bout. On peut pratiquement dire que, sans tunnel, aucune ligne ferroviaire à grande vitesse en Rhône-Alpes n'a d'intérêt pour les relations avec l'Italie.

Le scénario avec le tunnel seul

La carte 3 du scénario "avec tunnel" nous confirme logiquement que les gains de temps vers Turin sont d'abord le fait du tunnel de base : par rapport au scénario précédent, le gain de temps sur le trajet Turin-Montmélian dépasse deux heures.

Si l'on garde à l'esprit le seuil que représente la durée de parcours de 2h30, on constate que l'aménagement à grande vitesse du tronçon Montmélian-Turin assure à lui seul un accès à la capitale piémontaise dans de très bonnes conditions à une vaste portion de la région Rhône-Alpes. Cette zone couvre la totalité des départements de la Savoie et de l'Isère ; elle englobe Annecy et le coeur de l'agglomération lyonnaise ; enfin elle atteint la frontière suisse au niveau de Genève. Les agglomérations valentinoise et stéphanoise sont placées pour leur part à moins de trois heures de Turin.

On peut comparer ce scénario 3 - "avec tunnel" - à la situation actuelle impliquant un trajet entièrement effectué sur route ou autoroute. Il en ressort que l'aménagement Turin-Montmélian permet de substantiels gains de temps, par exemple une heure sur le trajet Lyon-Turin. On constate également que ces gains de temps concernent l'ensemble du territoire de Rhône-Alpes (exception faite des environs de Chamonix, pour les raisons déjà évoquées lors de l'examen de la carte 1).

On peut enfin rapprocher le scénario "avec tunnel" du scénario "complet". On visualise ainsi l'apport spécifique de l'aménagement d'un réseau rhônalpin à grande vitesse dans le cas où la liaison Turin-Montmélian serait déjà réalisée. La réalisation du projet "sillon alpin" permet alors de mieux diffuser les gains de temps du tunnel vers Grenoble et surtout vers l'agglomération genevoise et les rives du Léman. L'effet de l'introduction de la grande vitesse

entre Lyon et Montmélian a des conséquences plus étendues. Il concerne en effet de larges espaces à l'ouest et au sud de la région. La vallée du Rhône jusqu'à Valence et celle du Gier jusqu'à Saint-Etienne passent ainsi sous le seuil des deux heures et demie que nous avons défini. Quant aux zones reculées de l'Ardèche, de la Drôme et de la Loire, elles profitent aussi de temps de parcours réduits vers l'Italie, bien que le bilan relatif leur soient moins favorable. Le corollaire de cette meilleure diffusion des gains de temps vers l'Italie est de rendre un peu moins exceptionnelle la position de Montmélian vis à vis de Turin. En effet, dans le scénario 3, l'avantage minimal de cette gare par rapport aux autres gares-TGV que nous avons représentées est de une heure environ. Les aménagements du scénario 1 le réduisent sans détériorer le temps absolu du parcours Montmélian-Turin. A cette relative banalisation des avantages de la citadelle savoyarde on peut ajouter la multiplication des destinations bien desservies au départ de Montmélian. Le passage du scénario "avec tunnel" au scénario "complet" est de nature à réduire les risques d'une trop forte spécialisation de ce carrefour sur des activités liées aux échanges avec l'Italie.

Conclusion

Dans le cadre de l'amélioration des liaisons entre la région Rhône-Alpes et le Piémont, la seule réalisation efficace est la construction d'une ligne à grande vitesse entre Montmélian et Turin et implique la construction d'un tunnel de base. Les aménagements concernant les axes Lyon-Montmélian et Genève-Grenoble ne prennent de sens - toujours dans l'optique d'une amélioration des conditions d'accès à l'Italie - que comme mesures complémentaires du tunnel.

Cette conclusion n'occulte pas le fait que ce tronçon prioritaire de notre point de vue, est très onéreux et difficilement finançable. Elle ne s'oppose pas non plus à l'intérêt que peuvent présenter les projets "sillon alpin" et Lyon-Montmélian pour les relations internes à Rhône-Alpes ou pour les relations avec l'Île-de-France. Les difficultés de financement ne sont malheureusement pas érudables dès lors qu'il s'agit bien de faciliter les échanges ferroviaires transalpins. Il n'y a pas d'alternative. C'est donc devant un choix politique relativement clair que sont placés les responsables régionaux, nationaux et européens.

Annexe I : Temps d'accès routier à Turin. Situation actuelle

(** : Sources : Michelin, service de Tourisme © MICHELIN & Cie 1992. Les distances et les temps de parcours correspondent à l'itinéraire le plus rapide.)

Accessibilité à Turin des cantons de l'Ain	distance km**	temps mn**
Ambérieu-en-Bugey	287	207
Bâgé-le-Châtel	385	236
Bellegarde-sur-Valserine	282	181
Belley	240	169
Bourg-en-Bresse	348	218
Brénod	322	209
Ceyzériat	350	224
Chalamont	333	222
Champagne-en-Valromey	260	189
Châtillon-sur-Chalaronne	351	237
Coligny	367	229
Collonges	271	183
Ferney-Voltaire	257	181
Gex	272	190
Hauteville-Lompnes	275	205
Izernore	312	202
Lagnieu	287	202
Lhuis	258	183
Meximieux	322	210
Miribel	314	204
Montluel	316	206
Montrevel-en-Bresse	370	229
Nantua	303	193
Oyonnax	310	211
Péronnas	352	228
Poncin	328	210
Pont-d'Ain	331	206
Pont-de-Vaux	398	250
Pont-de-Veyle	385	236
Saint-Rambert-en-Bugey	276	197
Saint-Trivier-de-Courtes	384	241
Saint-Trivier-sur-Moignans	350	234
Scyssel	254	188
Thoissey	368	237
Treffort	359	226
Trévoux	333	215
Villars-les-Dombes	335	219
Virieu-le-Grand	253	178

Accessibilité à Turin des cantons de l'Ardèche	distance km**	temps mn**
Annonay	352	240
Antraigues-sur-Volane	419	282
Aubenas	408	269
Bourg-Saint-Andéol	408	259
Burzet	430	295
Le Cheylard	396	278
Chomérac	375	239
Coucouron	460	309
Joyeuse	431	291
Lanastre	375	257
Largentière	427	287
Montpezat-sous-Bauzon	428	287
Privas	378	243
Rochemaure	386	246
Saint-Agrève	396	276
Saint-Etienne-de-Lugdars	461	321
Saint-Félicien	368	268
Saint-Martin-de-Valamas	406	288
Saint-Péray	339	222
Saint-Pierre-ville	391	277
Saillieu	363	255
Serrières	336	226
Thueyts	423	281
Tournon-sur-Rhône	341	232
Valgorge	450	321
Vallon-Pont-d'Arc	441	299
Vals-les-Bains	411	271
Les Vaux	445	307
Vernoux-en-Vivarais	369	253
Villeneuve-de-Berg	409	265
Viviers	398	254
La Voulte-sur-Rhône	360	232

Accessibilité à Turin des cantons de la Drôme	distance km**	temps mn**
Bourdeaux	377	258
Bourg-de-Péage	321	206
Bourg-lès-Valence	332	217
Buis-les-Baronnies	296	267
Chabeuil	332	216
La Chapelle-en-Vercors	303	219
Châtillon-en-Diois	276	227
Crest	353	234
Die	290	244
Dieulefit	390	273
Le Grand-Scerre	308	219
Grignan	410	261
Loriol-sur-Drôme	363	230
Luc-en-Diois	271	222
Marsanne	382	253
Montélimar	383	247
La Motte-Chalancon	285	231
Nvons	301	249
Pierrelatte	403	254
Portes-lès-Valence	344	221
Rémuzat	276	221
Romans-sur-Isère	322	209
Saillans	370	247
Saint-Donat-sur- l'Herbasse	333	221
Saint-Jean-en-Royans	311	207
Saint-Paul-Trois- Châteaux	408	257
Saint-Vallier	345	235
Séderon	268	229
Tain-l'Hermitage	340	230
Valence	334	214

Accessibilité à Turin des cantons de l'Isère	distance km**	temps mn**
Allevard	199	144
Beaurepaire	306	214
Le Bourg-d'Oisans	175	138
Bourgoin-Jallicu	263	175
Clelles	286	201
Corps	235	180
La Côte-Saint-André	284	194
Crémieu	283	189
Domène	230	154
Echirolles	242	162
Goncelin	210	143
Le Grand-Lemps	282	189
Grenoble	235	160
Heyrieux	284	186
Mens	240	201
Meylan	232	154
Monestier-de-Clermont	270	185
Morestel	255	176
La Mure	221	180
Le Pont-de-Beauvoisin	239	165
Pont-de-Chéruy	291	196
Pont-en-Royans	306	202
Rives	271	181
Roussillon	328	227
Roybon	300	208
Saint-Egrève	242	168
Saint-Etienne-de-Saint- Geoirs	283	191
Saint-Geoire-en- Valdaine	242	177
Saint-Ismier	225	151
Saint-Jean-de-Bournay	280	190
Saint-Laurent-du-Pont	235	167
Saint-Marcellin	295	192
Saint-Martin-d'Hères	236	159
Sassenage	248	168
La Tour-du-Pin	251	168
Le Touvet	207	142
Tullins	272	181
Valbonnais	208	176
La Verpillière	276	180
Vienne	301	205
Vif	254	171
Villard-de-Lans	275	190
Vinay	283	186
Virieu	252	176
Vizille	207	164
Voiron	269	180

Accessibilité à Turin des cantons de la Loire	distance km**	temps mn**
Belmont-de-la-Loire	399	269
Boën	414	261
Bourg-Argental	361	249
Le Chambon-Feugerolles	365	235
Charlieu	416	285
Chazelles-sur-Lyon	358	244
Feurs	401	254
Firminy	369	237
La Grand-Croix	330	217
Montbrison	390	254
Néronde	424	267
Noirétable	447	277
La Pacaudière	415	291
Pélussin	333	234
Perreux	390	271
Rive-de-Gier	329	218
Roanne	391	276
Saint-Bonnet-le-Château	397	260
Saint-Chamond	350	224
Saint-Etienne	358	230
Saint-Galmier	381	243
Saint-Genest-Malifaux	371	240
Saint-Georges-en-Couzan	426	274
Saint-Germain-Laval	424	264
Saint-Haon-le-Châtel	448	285
Saint-Héand	370	239
Saint-Jean-Soleymieux	395	263
Saint-Just-en-Chevalot	451	285
Saint-Symphorien-de-Lay	373	258
Saint-Just-Saint-Rambert	374	239

Accessibilité à Turin des cantons du Rhône	distance km**	temps mn**
Amplepuis	366	256
Ausc	339	221
L'Arbresle	332	224
Beaujeu	371	238
Belleville	357	226
Le Bois-d'Oingt	336	231
Bron	299	193
Caluire-et-Cuire	311	206
Condrieu	319	218
Décines-Charpieu	301	204
Givors	310	209
Lamure-sur-Azergues	355	246
Limonest	318	216
Lyon	304	205
Meyzieu	301	196
Monsols	384	251
Mornant	327	215
Neuville-sur-Saône	330	212
Oullins	313	207
Rillieux-la-Pape	315	204
Saint-Genis-Laval	318	206
Saint-Laurent-de-Chamousset	352	242
Saint-Priest	297	193
Saint-Symphorien-d'Ozon	300	201
Saint-Symphorien-sur-Coise	352	238
Tarare	350	239
Thizy	375	264
Vaugneray	329	220
Vaulx-en-Velin	306	204
Vénissieux	304	202
Villefranche-sur-Saône	343	221
Villeurbanne	305	201

Accessibilité à Turin des cantons de Savoie	distance km**	temps mn**
Aiguebelle	166	116
Aime	231	158
Aix-les-Bains	221	154
Albens	233	161
Albertville	194	137
Beaufort	214	156
Bourg-Saint-Maurice	195	152
Bozel	231	159
Chambéry	205	141
La Chambre	144	101
Chamoux-sur-Gelon	176	125
Le Châtelard	201	153
Les Echelles	229	163
Grésy-sur-Aix	225	153
Grésy-sur-Isère	178	129
Lanslebourg-Mont-Cenis	91	68
Modane	106	76
Montmélian	190	134
La Motte-Servolex	210	147
Moûtiers	218	147
Le Pont-de-Beauvoisin	238	164
La Ravoire	203	138
La Rochette	190	136
Ruffieux	240	174
Saint-Alban-Leysses	207	145
Saint-Genix-sur-Guiers	235	159
Saint-Jean-de-Maurienne	132	93
Saint-Michel-de-Maurienne	120	85
Saint-Pierre-d'Albigny	179	126
Ugine	202	144
Yenne	229	157

Accessibilité à Turin des cantons de Haute Savoie	distance km**	temps mn**
Abondance	235	173
Alby-sur-Chéran	241	162
Annecy	254	173
Annecy-le-Vieux	258	174
Annemasse	238	158
Le Biot	241	174
Boège	241	159
Bonneville	219	141
Chamonix-Mont-Blanc	168	111
Cluses	205	133
Cruseilles	253	166
Douvaine	251	169
Evian-les-Bains	246	172
Faverge	213	153
Frangy	282	181
Reignier	234	155
La Roche-sur-Foron	226	146
Rumilly	247	169
Saint-Gervais-les-Bains	186	131
Saint-Jeoire	222	148
Saint-Julien-en-Genevois	251	164
Sallanches	189	126
Samoëns	226	151
Scionzier	208	136
Seynod	251	169
Scyssel	253	187
Taninges	215	142
Thônes	250	171
Thonon-les-Bains	263	180
Thorens-Glières	246	166

Annexe 2 : Temps d'accès à Turin, Scénarios 2, 3 et 4

La chaîne de transport simulée se compose

- d'un parcours routier de rabattement vers l'une des huit gares-TGV retenues au départ de chaque chef-lieu de canton effectué en véhicule particulier ;
- d'une pénalisation variable suivant la gare-TGV (de 5 à 20 minutes) correspondant au temps de parking du véhicule au temps d'accès à la gare ;
- d'un parcours ferroviaire empruntant les lignes à grande vitesse prévues dans le scénario considéré, ou, à défaut, les lignes classiques actuelles ;
- d'une pénalisation éventuelle de 10 minutes liée à la correspondance qui sera vraisemblablement nécessaire à Satolas pour les voyageurs en provenance de Saint-Marcel-lès-Valence et à Montmélian pour ceux en provenance de Grenoble et Annecy.

Sont présentés ici :

- les trois tableaux des temps de trajet ferroviaires depuis les gares-TGV retenues jusqu'à Turin et des pénalisations éventuelles pour chacun des scénarios 2, 3 et 4 ;
- les huit tableaux des distances et des temps d'accès aux gares-TGV depuis les chefs-lieux de canton et des temps totaux jusqu'à Turin pour les différents scénarios ;
- la carte des aires de rabattement des huit gares-TGV retenues.

Scénario 1	Temps fer * jusqu'à Turin	Pénalisation accès en gare	Pénalisation correspondance	Total
Annecy	0h42 + 0h27	10'	10'	1h29
Genève	0h42 + 0h43	10'		1h35h
Grenoble	0h42 + 0h23	10'	10'	1h25
Lyon	1h19	20'		1h39
Montmélian	0h42	5'		0h47
Satolas	1h09	10'		1h19
St-Jean-de-M.	0h29	5'		0h34
St-Marcel-lès-V.	0h42 + 1h07	5'	10'	2h04

Scénario 2	Temps fer * jusqu'à Turin	Pénalisation accès en gare	Pénalisation correspondance	Total
Annecy	2h50 + 0h27	10'	10'	3h37
Genève	2h50 + 0h43	10'		3h43
Grenoble	2h50 + 0h23	10'	10'	3h33
Lyon	3h27	20'		3h47
Montmélian	2h50	5'		2h55
Satolas	3h17	10'		3h27
St-Jean-de-M.	2h20	5'		2h25
St-Marcel-lès-V.	2h50 + 1h07	5'	10'	4h12

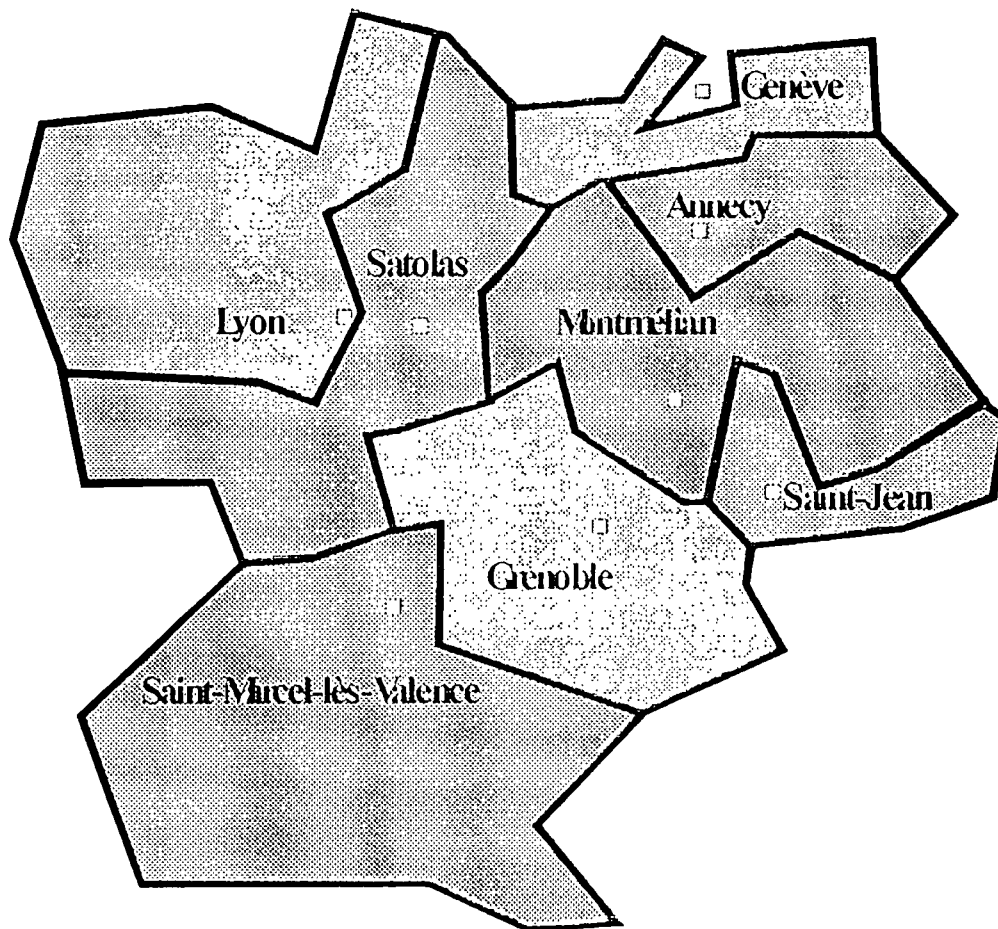
Scénario 3	Temps fer * jusqu'à Turin	Pénalisation accès en gare	Pénalisation correspondance	Total
Anecy	0h42 + 0h48	10'	10'	1h50
Genève	0h42 + 1h24	10'		2h16
Grenoble	0h42 + 0h29	10'	10'	1h25
Lyon	0h42 + 1h19	20'		2h21
Montmélian	0h42	5'		0h47
Satolas	0h42 + 1h09	10'		2h01
St-Jean-de-M.	0h29	5'		0h34
St-Marcel-lès-V.	0h42 + 1h40	5'	10'	2h37

(* Sources : divers rapports S.N.C.F.)

(** Sources : Michelin, service de Tourisme © MICHELIN & Cie 1992. Les distances et les temps de parcours correspondent à l'itinéraire le plus rapide.)

Annexe 3. Temps d'accès aux gares de rabattement

Carte des zones d'influence des gares



Le critère de rattachement d'un chef-lieu de canton à l'une des huit gares-TGV retenues est l'obtention des temps de parcours les plus rapides vers Turin dans l'hypothèse d'un pré-acheminement en voiture.

Annecky	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Bonneville	45	33	122	250	143
Chamonix-Mont-Blanc	99	65	154	282	175
Cluses	60	42	131	259	152
La Roche-sur-Foron	37	28	117	245	138
Saint-Gervais-les-Bains	85	63	152	280	173
Saint-Jeoire	59	42	131	259	152
Sallanches	73	48	137	265	158
Samoëns	81	59	148	276	169
Scionzier	58	41	130	258	151
Taninges	70	51	140	268	161

Genève	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Bellegarde-sur-Valscrine	44	33	128	256	169
Brénod	85	61	156	284	197
Collonges	35	25	120	248	161
Ferney-Voltaire	11	13	108	236	149
Gex	26	21	116	244	157
Izernore	75	54	149	277	190
Nantua	66	45	140	268	181
Oyonnax	72	63	158	286	199
Abondance	65	72	167	295	208
Annemasse	10	21	116	244	157
Le Biot	58	66	161	289	202
Boège	30	31	126	254	167
Douvaine	21	33	128	256	169
Evian-les-Bains	46	55	150	278	191
Reignier	24	23	118	246	159
Saint-Julien-en-Genevois	13	14	109	237	150
Thonon-les-Bains	37	47	142	270	183

Grenoble	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
La Chapelle-en-Vercors	62	64	149	277	155
Le Grand-Serre	66	62	147	275	153
Saint-Jean-en-Royans	69	50	135	263	141
Séderon	160	153	238	366	244
Beurepaire	64	57	142	270	148
Le Bourg-d'Oisans	50	44	129	257	135
Clelles	50	48	133	261	139
Corps	65	58	143	271	149
La Côte-Saint-André	49	42	127	255	133
Domène	12	13	98	226	104
Le Grand-Lemps	40	32	117	245	123
Mens	55	58	143	271	149
Meylan	4	8	93	221	99
Monestier-de-Clermont	34	31	116	244	122
La Mure	39	37	122	250	128
Pont-en-Royans	64	45	130	258	136
Rives	29	25	110	238	116
Roybon	58	51	136	264	142
Saint-Egrève	8	11	96	224	102
Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs	41	34	119	247	125
Saint-Geoire-en-Valdaine	42	38	123	251	129
Saint-Ismier	13	13	98	226	104
Saint-Marcellin	53	35	120	248	126
Sassenage	8	13	98	226	104
Tullins	30	24	109	237	115
Valbonnais	52	50	135	263	141
Vif	17	17	102	230	108
Villard-de-Lans	34	34	119	247	125
Vinay	41	29	114	242	120
Virieu	49	42	127	255	133
Vizille	18	19	104	232	110
Voiron	27	24	109	237	115

Lyon	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Bâgé-le-Châtel	91	58	157	285	199
Châtillon-sur-Chalaronne	63	49	148	276	190
Pont-de-Vaux	96	65	164	292	206
Pont-de-Veyle	76	54	153	281	195
Saint-Trivier-de-Courtes	107	77	176	304	218
Saint-Trivier-sur-Moignans	49	41	140	268	182
Thoissey	58	42	141	269	183
Belmont-de-la-Loire	89	74	173	301	215
Boën	117	73	172	300	214
Charlieu	100	88	187	315	229
Feurs	72	66	165	293	207
Néronde	70	68	167	295	209
Noirétable	150	90	189	317	231
La Pacaudière	112	90	189	317	231
Perreux	87	71	170	298	212
Roanne	88	76	175	303	217
Saint-Georges-en-Couzan	129	86	185	313	227
Saint-Germain-Laval	127	76	175	303	217
Saint-Haon-le-Châtel	107	87	186	314	228
Saint-Just-en-Chevalot	154	97	196	324	238
Saint-Symphorien-de-Lay	70	57	156	284	198
Amplepuis	63	55	154	282	196
Anse	28	24	123	251	165
L'Arbresle	29	23	122	250	164
Beaujeu	61	44	143	271	185
Belleville	47	31	130	258	172
Le Bois-d'Oingt	33	30	129	257	171
Bron	7	14	113	241	155
Givors	24	21	120	248	162
Irigny	14	15	114	242	156
Lamure-sur-Azergues	52	46	145	273	187
Limonest	15	15	114	242	156
Monsols	74	56	155	283	197
Mornant	28	26	125	253	167
Neuville-sur-Saône	19	27	126	254	168
Saint-Fons	6	16	115	243	157
Saint-Genis-Laval	19	18	117	245	159
Saint-Laurent-de-Chamousset	49	42	141	269	183
Saint-Symphorien-sur-Coise	45	45	144	272	186
Tarare	47	39	138	266	180
Tassin-la-Demi-Lune	7	10	109	237	151
Thizy	72	64	163	291	205
Vaugneray	18	24	123	251	165
Vénissieux	9	22	121	249	163
Villefranche-sur-Saône	33	26	125	253	167
Rillieux-la-Pape	17	20	119	247	161

Montmélian	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Bellev	50	40	87	215	87
Champagne-en-Valromey	70	60	107	235	107
Lhuis	67	54	101	229	101
Seysssel	63	59	106	234	106
Virieu-le-Grand	62	49	96	224	96
Allevard	31	23	70	198	70
Goncelin	25	17	64	192	64
Le Pont-de-Beauvoisin	48	36	83	211	83
Saint-Laurent-du-Pont	45	38	85	213	85
La Tour-du-Pin	61	39	86	214	86
Le Touvet	22	16	63	191	63
Aime	77	50	97	225	97
Aix-les-Bains	31	25	72	200	72
Albens	43	32	79	207	79
Albertville	40	29	76	204	76
Beaufort	60	48	95	223	95
Bourg-Saint-Maurice	90	60	107	235	107
Bozel	77	51	98	226	98
Chambéry	14	12	59	187	59
Chamoux-sur-Gelon	21	19	66	194	66
Le Châtelard	37	39	86	214	86
Cognin	19	18	65	193	65
Les Echelles	39	34	81	209	81
Grésy-sur-Aix	35	24	71	199	71
Grésy-sur-Isère	24	20	67	195	67
La Motte-Servolx	20	18	65	193	65
Moûtiers	64	39	86	214	86
Le Pont-de-Beauvoisin	48	35	82	210	82
La Ravoire	12	9	56	184	56
La Rochette	26	19	66	194	66
Ruffieux	50	45	92	220	92
Saint-Alban-Leyss	16	16	63	191	63
Saint-Genix-sur-Guiers	45	30	77	205	77
Saint-Pierre-d'Albigny	15	12	59	187	59
Ugine	48	36	83	211	83
Yenne	38	28	75	203	75
Alby-sur-Chéran	51	33	80	208	80
Rumilly	57	40	87	215	87
Seysssel	63	58	105	233	105

Saint-Marcel-lès-Valence	distance (en km) **	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Bourdeaux	57	57	181	309	214
Bourg-de-Péage	11	13	137	265	170
Bourg-lès-Valence	5	8	132	260	165
Buis-les-Baronnies	141	103	227	355	260
Chabeuil	12	15	139	267	172
Châtillon-en-Diois	87	83	207	335	240
Crest	32	33	157	285	190
Die	73	67	191	319	224
Dieulefit	70	71	195	323	228
Grignan	82	57	181	309	214
Loriol-sur-Drôme	35	25	149	277	182
Luc-en-Diois	92	89	213	341	246
Marsanne	55	48	172	300	205
Montélimar	56	42	166	294	199
La Motte-Chalancon	90	106	230	358	263
Nyons	105	81	205	333	238
Pierrelatte	76	50	174	302	207
Portes-lès-Valence	16	16	140	268	173
Rémuzat	132	111	235	363	268
Romans-sur-Isère	12	16	140	268	173
Saillans	50	45	169	297	202
Saint-Donat-sur-l'Herbasse	21	26	150	278	183
Saint-Paul-Trois-Châteaux	80	52	176	304	209
Tain-l'Hermitage	18	26	150	278	183
Valence	7	10	134	262	167
Aubenas	80	65	189	317	222
Bourg-Saint-Andéol	81	55	179	307	212
Burzet	102	90	214	342	247
Le Cheylard	69	74	198	326	231
Chomérac	47	35	159	287	192
Coucouron	133	105	229	357	262
Joyeuse	103	87	211	339	244
Lamastre	48	52	176	304	209
Largentière	99	82	206	334	239
Montpezat-sous-Bauzon	100	83	207	335	240
Privas	50	39	163	291	196
Rochemaure	58	42	166	294	199
Saint-Agrève	68	72	196	324	229
Saint-Etienne-de-Lugdarès	133	117	241	369	274
Saint-Félicien	46	64	188	316	221
Saint-Martin-de-Valamas	78	84	208	336	241
Saint-Péray	12	18	142	270	175
Saint-Pierreville	64	73	197	325	230
Thueyts	96	76	200	328	233
Tournon-sur-Rhône	19	27	151	279	184
Valgorge	122	117	241	369	274
Vallon-Pont-d'Arc	114	95	219	347	252
Vals-les-Bains	83	66	190	318	223
Les Vans	117	102	226	354	259
Vernoux-en-Vivarois	41	49	173	301	206
Villeneuve-de-Berg	82	61	185	313	218
Viviers	70	50	174	302	207
La Voulte-sur-Rhône	32	28	152	280	185

Satolas	distance (en km)**	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Ambérieu-en-Bugey	51	32	111	239	153
Bourg-en-Bresse	76	46	125	253	167
Ceyzériat	78	52	131	259	173
Chalamont	42	34	113	241	155
Coligny	95	58	137	265	179
Hauteville-Lompnes	85	63	142	270	184
Lagnieu	37	30	109	237	151
Meximieux	31	22	101	229	143
Miribel	23	16	95	223	137
Montluel	25	18	97	225	139
Montrevel-en-Bresse	98	58	137	265	179
Péronnas	71	50	129	257	171
Poncin	63	40	119	247	161
Pont-d'Ain	55	33	112	240	154
Reyrieux	43	27	106	234	148
Saint-Rambert-en-Bugey	62	39	118	246	160
Treffort	86	54	133	261	175
Trévoux	45	28	107	235	149
Villars-les-Dombes	47	32	111	239	153
Viriat	91	55	134	262	176
Saint-Vallier	90	56	135	263	177
Bourgoin-Jallieu	28	18	97	225	139
Crémieu	18	17	96	224	138
Heyrieux	16	12	91	219	133
L'Isle-d'Abeau	27	17	96	224	138
Pont-de-Chéruy	12	11	90	218	132
Roussillon	71	49	128	256	170
Saint-Jean-de-Bourjay	35	28	107	235	149
La Verpillière	14	10	89	217	131
Vienn	38	31	110	238	152
Bourg-Argental	106	70	149	277	191
Le Chambon-Feugerolles	88	56	135	263	177
Chazelles-sur-Lyon	81	64	143	271	185
Firminy	92	57	136	264	178
La Grand-Croix	64	38	117	245	159
Montbrison	113	75	154	282	196
Pélussin	76	56	135	263	177
Rive-de-Gier	62	39	118	246	160
Saint-Bonnet-le-Château	120	81	160	288	202
Saint-Chamond	73	45	124	252	166
Saint-Etienne	81	51	130	258	172
Saint-Galmier	104	63	142	270	184
Saint-Genest-Malifaux	94	61	140	268	182
Saint-Héand	93	60	139	267	181
Saint-Jean-Soleymieux	118	84	163	291	205
Saint-Just-Saint-Rambert	97	60	139	267	181

Satolas (suite)	distance (en km) **	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Condrieu	62	39	118	246	160
Vaulx-en-Velin	30	23	102	230	144
Décines-Charpieu	14	17	96	224	138
Meyzieu	10	9	88	216	130
Saint-Priest	20	14	93	221	135
Saint-Symphorien-d'Ozon	26	24	103	231	145
Annonay	95	62	141	269	183
Satillieu	108	76	155	283	197
Serrières	79	48	127	255	169

Saint-Jean-de-Maurienne	distance (en km) **	temps (en mn)**	scénario 1 (en mn.)	scénario 2 (en mn.)	scénario 3 (en mn.)
Aiguebelle	36	28	62	173	62
La Chambre	13	13	47	158	47
Lanslebourg-Mont-Cenis	54	45	79	190	79
Modane	31	27	61	172	61
Saint-Michel-de-Maurienne	14	13	47	158	47

CHAPITRE 2 LES STRUCTURES ECONOMIQUES DE RHONE-ALPES

1. La démarche retenue

La démarche retenue a privilégié la simplicité pour analyser les structures d'activité de Rhône-Alpes et leur répartition spatiale.

1.1. *Connaître les principales caractéristiques du tissu économique de Rhône-Alpes*

Déterminer les enjeux pour Rhône-Alpes de la mise en service d'une ligne à grande vitesse transalpine renvoie aux transformations qu'elle peut entraîner dans l'ensemble des activités de production. Cette démarche prospective suppose donc connues les principales caractéristiques du tissu d'activités de Rhône-Alpes. Mais en même temps, la connaissance très fine de ces structures actuelles ne fournit que peu d'informations sur le futur de la région à une quinzaine d'années. En effet, si le système d'activités qui fonctionnera dans 15 ans sera bien l'héritier des structures actuelles, des bouleversements importants peuvent se produire aussi bien dans les produits que dans les formes de la production qui n'ont rien à voir avec la logique transport. Les restructurations de la chimie relèvent de stratégies mondiales, le devenir de l'industrie automobile aussi bien en Rhône-Alpes que dans le Piémont n'est pas assuré. Et dans les quinze ans qui viennent, de nouveaux produits peuvent apparaître, comme en son temps le transistor et le microprocesseur, qui bouleverseront le paysage industriel au grand dam des prospectivistes.

1.2. *Une démarche volontairement simple*

La démarche retenue est donc plus simple et volontairement plus rustique. Plutôt que de privilégier l'analyse de secteurs très pointus, elle privilégie les grandes masses et les grandes tendances : il est peu probable que les bassins d'emplois actuels soient vidés de leur main d'oeuvre, même si les activités actuelles disparaissent au profit de nouvelles.

C'est le sens de la **première partie** qui se donne pour but de préciser les **secteurs d'activité sensibles** pour Rhône-Alpes, puis de **comparer** les activités de Rhône-Alpes et du Piémont et de la Lombardie pour tenter d'identifier les risques liés à une concurrence accrue et les atouts que peuvent représenter les nouvelles complémentarités possibles.

Dans un deuxième temps, ont été mises en évidence les **grandes répartitions spatiales de l'activité** dans Rhône-Alpes.

2. Les secteurs d'activité sensibles de Rhône-Alpes

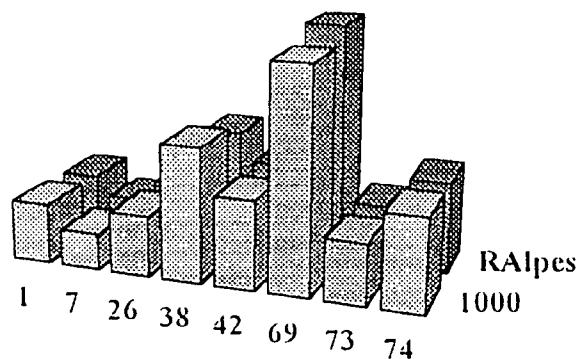
Il n'est pas possible de parler des enjeux que représente l'ouverture d'une ligne à grande vitesse entre Rhône Alpes et l'Italie, sans s'interroger sur les structures actuelles des activités rhônalpines. Plutôt que de réaliser une analyse fine de l'ensemble du tissu, nous avons préféré utiliser une **représentation plus contrastée** de ces activités.

2.1. Un outils d'analyse : le fichier des entreprises

Pour mieux comprendre les structures régionales et en dégager les grandes tendances, ce n'est pas le fichier de l'ensemble des entreprises qui a été pris comme base de travail mais celui des mille premières entreprises de Rhône-Alpes¹. Ce fichier a l'avantage, en ne retenant que les entreprises les plus importantes ou les plus dynamiques de Rhône-Alpes, d'exagérer les caractéristiques des structures des activités et donc de faciliter l'identification des enjeux.

Toutefois ce fichier a une structure départementale particulière : en effet sont retenues les premières entreprises de chaque département de façon à ce que le nombre total d'entreprises soit bien de mille et que chaque département ait un poids relatif égal à celui de son nombre d'entreprises.

Comparaison de la structure départementales
des "mille entreprises"
par rapport à la structure régionale (en nombre d'entreprises)



Comme le montre clairement le graphique ci-dessus, le nombre d'entreprises retenues dans chaque département a bien été établi en respectant le poids de chaque département dans le nombre total d'entreprises en Rhône-Alpes.

¹ Ce fichier, établi par S & W, a été publié par le Monde en 1991 dans le Bilan économique et social de Rhône-Alpes.

2.2. Les principales activités de Rhône Alpes

Un premier aperçu de l'importance des activités de Rhône Alpes est fourni par le chiffre d'affaires des 1000 premières entreprises classées par branche d'activité.

Branche d'activité	Chiffre d'affaires (en milliers de F)
Commerce	124 116
Industries mécaniques	82 201
Industries diverses	36 650
Industries agricoles et alimentaires	33 014
Activités de service aux entreprises	31 005
Chimie	20 420
Matériel électrique et électronique	17 167
Industries textiles	15 018
Matières plastiques	10 786
Transports	10 605
Construction	9 671
Mines	7 688
Sidérurgie	7 307
Services	3 614
Agriculture	1 685
Hôtellerie restauration	1 382
Enseignement Recherche	196

Les six branches repérées en bleu apparaissent ainsi comme des secteurs économiques clés pour Rhône Alpes :

- les industries agricoles et alimentaires
- les activités de service aux entreprises
- l'industrie chimique en général,
- la construction de matériels électriques et électroniques,
- les industries textiles,
- et l'industrie des matières plastiques

Le repérage de ces grands secteurs clés peut être complété au moyen d'une classification plus fine des activités par produits (code APE).

Cette analyse plus fine permet bien de retrouver les grands secteurs clés de **Rhône Alpes**, à savoir par ordre d'importance : les activités de services aux entreprises, les industries de matériel électrique, les industries laitières, les plastiques, la parachimie, les produits pharmaceutiques et les produits de la viande. Mais elle met en valeur d'autres secteurs plus pointus de la région : l'automobile, les équipements industriels, le travail des métaux, le textile, les industries du papier et du carton.

C'est donc bien autour de ces grandes activités, dont il n'est pas possible de dire avec précision aujourd'hui comment elles vont évoluer dans les vingt années qui viennent, que se nouent les enjeux économiques du rapprochement entre la région Rhône Alpes et l'Italie du nord.

Activité	Rang	Code APE	Chiffre d'affaires (en millions de F)
Commerce de détail		61	54026
Commerce de gros		59	25015
Construction automobile	1	31	24698
ECA	2	77	19445
Commerce de gros		57	18271
Équipement industriel	3	24	17579
Bâtiment génie civil		55	16223
Matériel électrique	4	28	14631
Réparation et commerce automobile		65	13430
Commerce de gros		58	10883
Industries laitières	5	36	10525
Matières plastiques	6	53	10333
Travail des métaux	7	21	9729
Commerce de détail		64	9587
Parachimie	8	18	9533
Industrie textile	9	44	9479
Industrie pharmaceutique	10	19	9274
Industrie de la viande	11	35	8616
Papier et carton	12	50	8037
Industries diverses	13	54	6689
Matériel de manutention	14	25	6649
Transports		69	5792
Travail du grain	15	39	5286
Intermédiaires du commerce		60	5271
Matériaux de construction	16	15	5113
Instruments et matériel de précision	17	34	4949
Auxiliaires de transport		74	4668
Location et crédit-bail immobilier		81	4570
Industrie du verre	18	16	4559
Fabrication de boissons et alcools	19	41	4472
Holdings		76	3858
Métallurgie	20	13	2792

2.3. Les opinions des experts

Pour affiner les analyses précédentes, les opinions d'un petit nombre d'experts appartenant aux milieux économiques de Rhône-Alpes, du Piémont et de la Lombardie ont été sollicitées. L'objectif de cette consultation était de qualifier chaque secteur d'activité des trois régions au moyen de quatre notes :

Évaluation	essentiel	très important	important	existant	inexistant
Code	+++	++	+	=	0
Note	4	3	2	1	0

Les résultats ont été rassemblés dans les tableaux des pages suivantes.

A partir de ces informations, on peut mettre en évidence la plus ou moins grande ressemblance entre les trois régions.

2.4. La mesure de la ressemblance

Pour mesurer la ressemblance entre les régions deux indicateurs ont été retenus :

- un indicateur de dissemblance défini comme le nombre de dissemblances par activité entre deux régions,
- un indicateur de distance défini comme la somme des différences en valeur absolue entre les notes attribuées à chaque activité.

DISSEMBLANCE	Piémont	Lombardie
Rhône-Alpes	28	24
Piémont		21

DISTANCE	Piémont	Lombardie
Rhône-Alpes	33	31
Piémont		24

Contrairement à ce que montraient les indicateurs globaux des trois régions, les ressemblances en termes de structures des activités rapprochent davantage Rhône Alpes de la Lombardie que du Piémont. En revanche, les ressemblances sont encore plus fortes entre les deux régions italiennes.

Cette observation devrait conduire à la conclusion que le rapprochement entre les régions devrait normalement accentuer les relations de **concurrence** dans les secteurs dont les caractéristiques sont proches et plutôt accentuer les relations de **domination** ou permettre des **complémentarités** dans les autres.

ACTIVITES	PIEMONTE	LOMBARDIE	RHONE-ALPES
01 Agriculture	++	+	++
06 Production et distribution d'électricité	++	++	++
11 Première transformation de l'acier	+	++	+
13 Métallurgie et première transformation des métaux non ferreux	+	+	++
15 Production de matériaux de construction et de céramique	++	=	++
16 Industrie du verre	+	+	++
17 Industrie chimique de base	+	+	+++
18 Parachimie	++	++	++
19 Industrie pharmaceutique	+	+	++
20 Fonderie	++	++	+
21 Travail des métaux	+++	++	++
23 Fabrication de machines-outils	++	++	=
24 Production d'équipement industriel	++	++	++
25 Fabrication de matériel de manutention, de matériel pour les mines, la sidérurgie, le génie civil	+	+	++
27 Fabrication de machines de bureau et de matériel de traitement de l'information	++	++	+
28 Fabrication de matériel électrique	++	++	++
29 Fabrication de matériel électronique ménager et professionnel	+	++	++
30 Fabrication d'équipement ménager	+	++	++
31 Construction de véhicules automobiles et d'autres matériels de transport terrestre	+++	++	++
33 Construction aéronautique	++	++	+
34 Fabrication d'instruments et de matériels de précision	0	++	+

<i>essentiel</i> +++	<i>très important</i> ++	<i>important</i> +	<i>existant</i> =	<i>inexistant</i> 0
-------------------------	-----------------------------	-----------------------	----------------------	------------------------

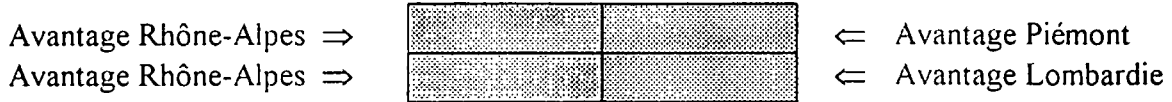
ACTIVITES (suite)	PIEMONTE	LOMBARDIE	RHONE-ALPES
36 Industrie laitière	+	++	++
39 Travail du grain	+	++	0
40 Fabrication de produits alimentaires divers	++	++	+
41 Fabrication de boissons et alcools	++	+	+
43 Industrie des fils et fibres artificielles synthétiques	+	++	++
44 Industrie textile	++	++	+++
47 Industrie de l'habillement	++	++	+
48 Travail mécanique du bois	+	++	+
49 Industrie de l'ameublement	+	++	+
50 Industrie du papier et du carton	+	++	++
51 Imprimerie - presse - édition	+	++	=
52 Industrie du caoutchouc	++	++	=
53 Produits de la transformation des matières plastiques	++	++	++
55 Industrie de mise en oeuvre du bâtiment et du génie civil et agricole	+	++	++
69 Transports routiers; transports urbains, transports par conduite	++	++	++
73 Activité annexes des transports et entrepôts	+	++	++
74 Auxiliaires de transport et agences de voyage	+	++	++
77 Activité d'études, de conseil et d'assistance	+	++	+
82 Enseignement (services marchands)	+	++	+
84 Santé (services marchands)	+	+	++
86 Services récréatifs, culturels et sportifs (marchands)	++	++	++
92 Enseignement (services non marchands)	++	++	++
93 Recherche (services non marchands)	+		++

<i>essentiel</i> +++	<i>très important</i> ++	<i>important</i> +	<i>existant</i> =	<i>inexistant</i> 0
-------------------------	-----------------------------	-----------------------	----------------------	------------------------

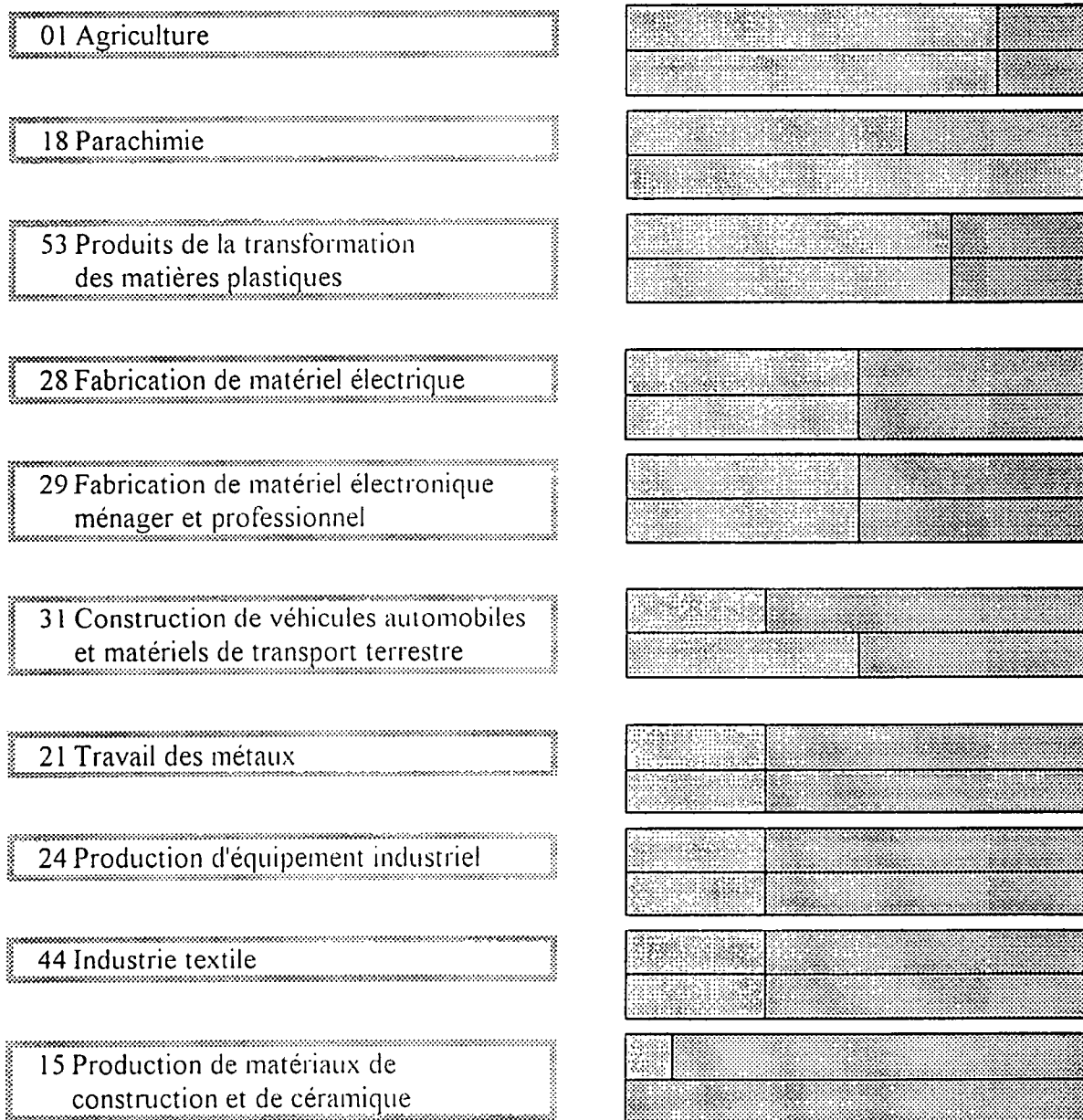
2.5. Les modifications des positions concurrentielles.

Les opinions des experts peuvent ainsi permettre de préciser les positions concurrentielles des divers secteurs. Ces opinions ont été traduites sous la forme d'un "baromètre" montrant l'avantage respectif des deux régions italiennes vis à vis de Rhône-Alpes.

Ces graphiques se lisent de la manière suivante :



Les positions concurrentielles
 entre Rhône Alpes et les régions italiennes



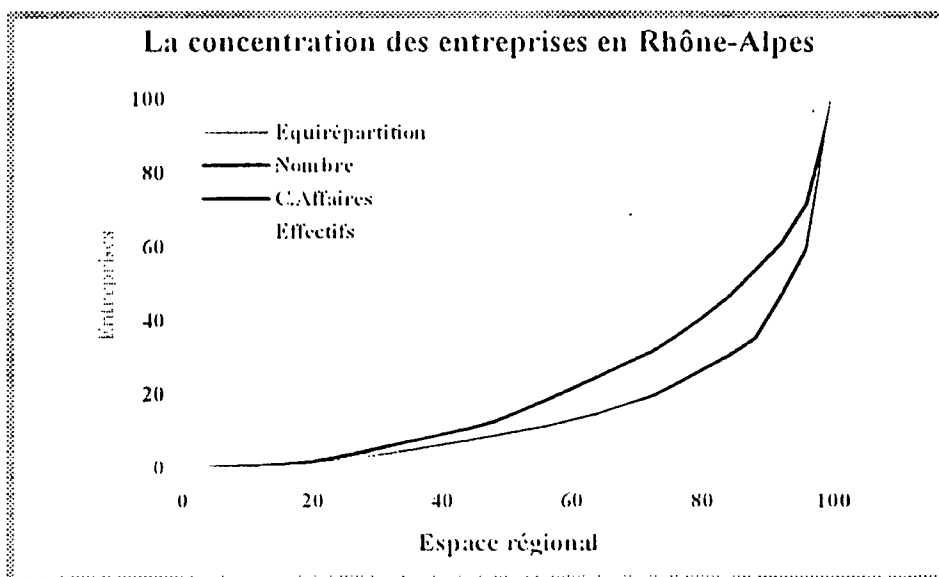
3. La répartition spatiale des activités en Rhône-Alpes

Dans la mise en service de la liaison à grande vitesse entre Rhône-Alpes et l'Italie, un des enjeux fondamentaux réside dans l'évolution des activités elles-mêmes ; mais celle-ci dépend pour une très large part de **facteurs extérieurs** à la région. En revanche leur localisation dans l'espace régional peut influencer leur évolution dans la mesure où les nouvelles facilités de déplacement qui seront offertes ne sont pas identiques. A ce titre la mise en évidence des structures de localisation de ces activités est un moyen de bien révéler les enjeux de la nouvelle liaison.

Comme précédemment, c'est le **fichier des "mille entreprises de Rhône Alpes"** qui a servi de base à cette étude de l'organisation spatiale des activités. Pour permettre une analyse suffisamment fine, les entreprises ont été ventilées non par département, mais par arrondissement (sous-préfectures), comme le montre le tableau ci-dessous. Le choix de cette unité administrative a paru préférable à celle du canton pour deux raisons :

- le choix du canton aurait entraîné de très fortes discontinuités spatiales d'un canton à l'autre puisque certains cantons n'accueillent aucune des mille entreprises,
- les superficies des arrondissements ont des ordres de grandeur suffisamment proches pour permettre l'établissement d'une carte de Rhône Alpes simplifiée.

3.1. La concentration spatiale des activités



Il est possible dans un premier temps de mettre en évidence les structures spatiales de Rhône-Alpes à travers les trois indicateurs retenus dans le fichier des "mille entreprises" : leur nombre, leur chiffre d'affaires et leurs effectifs. Il est clair que les arrondissements correspondant aux grandes villes de Rhône-Alpes regroupent une forte part des activités. Mais dans l'ensemble, la région Rhône-Alpes apparaît comme relativement peu concentrée.

Pour lire ce graphique

Les courbes de concentration tracées sur ce graphique montrent la part de l'espace régional qui est occupé par les entreprises. Elles mettent en évidence qu'une large part de la région n'est occupé que par une faible part des entreprises. Si l'on retient comme critère le nombre des entreprises, on peut lire sur le graphique que 80% de l'espace régional n'est occupé que par 40% des entreprises régionales et que symétriquement 20% de l'espace régional concentre 60% des entreprises rhônalpines.

Si toutes les entreprises étaient également réparties, la courbe de concentration serait la diagonale (en noir) du rectangle. Plus l'activité est concentrée, plus la courbe "se creuse". A la forme de la courbe on peut associer une valeur synthétique, l'**indice de concentration** : elle serait de 0 si la répartition était égale à travers tout Rhône-Alpes et de 100 si toutes les entreprises étaient concentrées en un seul arrondissement.

La concentration de Rhône-Alpes apparaît ainsi comme "moyenne", puisque l'indice de concentration est égal à :

- 55 pour le nombre d'entreprises,
- 69 pour leur chiffre d'affaires,
- 71 pour leurs effectifs.

Remarque

En raison de la nature de l'échantillon étudié qui sur représente l'effectif des entreprises dans les départements les moins dotés, les valeurs de concentration obtenues sont des minima. La concentration réelle de Rhône-Alpes ne peut être que légèrement supérieure aux valeurs calculées.

Les 1000 premières entreprises de Rhône-Alpes

Arrondissement		Chiffre d'affaires	Effectifs	Nombre d'entreprises
Ain				
Belley	1	6 031 650	6 239	12
Bourg	2	14 824 876	9 519	45
Gex	3	1 196 269	946	5
Nantua	4	4 328 941	5 348	16
Ardèche				
Largentière	5	227 180	182	2
Privas	6	2 402 040	3 490	16
Tournon	7	6 232 132	6 254	32
Drôme				
Die	8	436 627	167	3
Nyons	9	2 447 111	1 846	7
Valence	10	15 048 160	12 771	70
Isère				
Grenoble	11	54 127 489	43 463	110
La Tour du Pin	12	10 357 179	8 191	32
Vienne	13	4 028 257	3 263	17
Loire				
Montbrison	14	5 576 582	6 837	29
Roanne	15	3 278 770	2 698	18
St Etienne	16	48 277 925	47 544	73
Rhône				
Lyon	17	164 169 618	190 104	277
Villefranche	18	8 901 876	9 027	33
Savoie				
Albertville	19	7 442 658	4 443	18
Chambéry	20	16 304 881	12 626	59
St Jean de Maurienne	21	675 470	736	3
Haute Savoie				
Annecy	22	19 012 878	17 503	49
Bonneville	23	6 042 244	6 894	31
St Julien en Genevois	24	5 990 045	5 015	29
Thonon	25	4 566 380	31 92	11
TOTAL		411 927 238	405 229	997

3.2. Une carte simplifiée de Rhône-Alpes

Pour visualiser cette répartition spatiale une carte simplifiée de la région Rhône-Alpes a été mise au point de façon à montrer clairement les grandes tendances qu'une plus stricte conformité aux représentations géographiques traditionnelles de la région aurait eu tendance à masquer. En effet c'est souvent en s'éloignant des représentations traditionnelles qu'il est possible, dans une démarche véritablement prospective, d'identifier des risques et des atouts qui ont avant toutes choses une dimension spatiale.

Cette carte simplifiée a été construite sur deux critères :

- donner à chaque arrondissement la même surface,
- placer chaque arrondissement de telle sorte que soient préservées au mieux les relations de contiguïté.

Carte simplifiée de la région Rhône-Alpes par arrondissement

			Nantua	Gex	St Julien
Roanne	Villefranche	S	Bourg	Belley	Thonon
Montbrison	Lyon	a	La Tour du P	Annecy	Bonneville
St Etienne	Tournon	ô	Vienne	Chambéry	Albertville
	Privas	n	Valence	Grenoble	St Jean de M
	Largentière	e	Nyons	Die	

3.3. La population de Rhône-Alpes

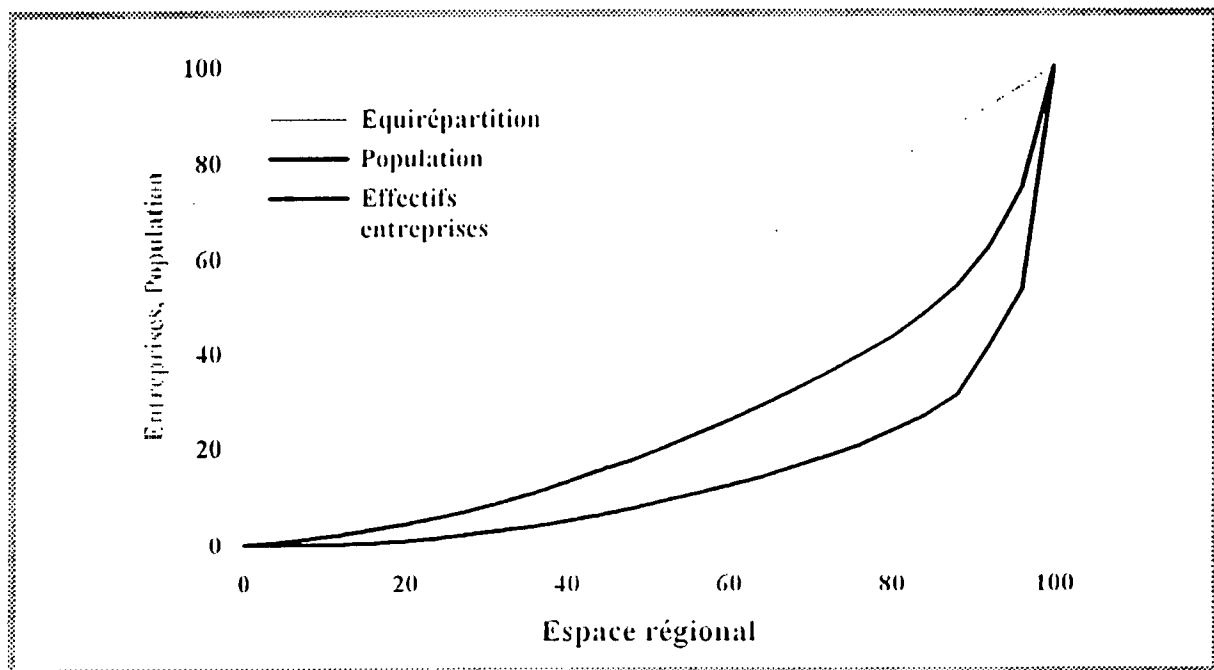
Cette répartition spatiale des activités et leur relative concentration dans quelques zones de la région Rhône-Alpes ne font en réalité que refléter la répartition de la population dans la région.

Mais, comme le montre le graphique suivant, la concentration de la population est bien moins forte que celle des emplois : autrement dit, les entreprises, concentrées en quelques lieux privilégiés, drainent un bassin de main d'oeuvre relativement vaste de l'ordre de l'arrondissement.

De plus contrairement à ce que l'on pense généralement, cette concentration de la population va en diminuant au cours des trois derniers recensements

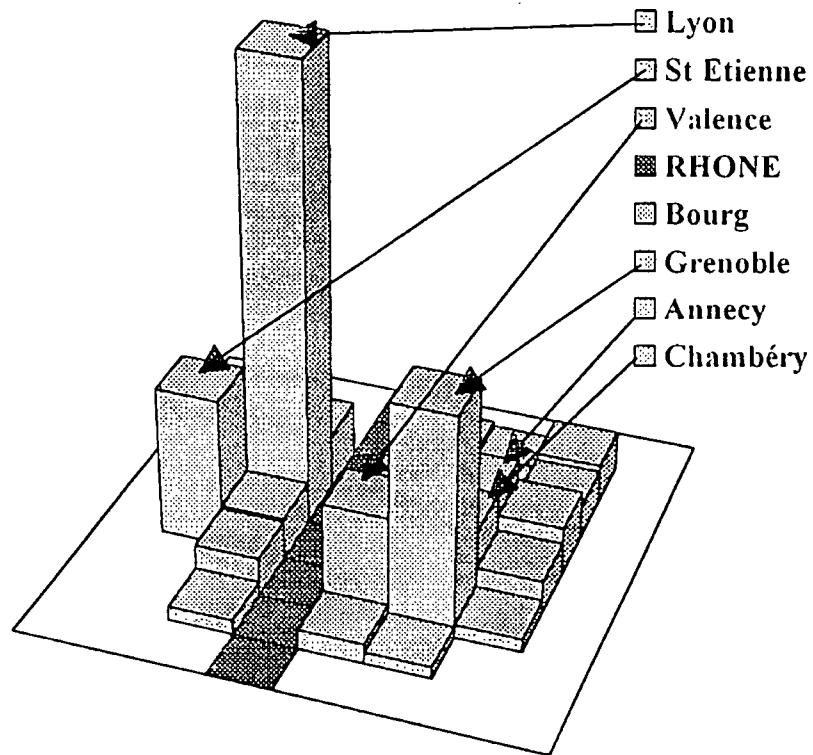
Recensement	1975	1982	1990
Indice de concentration	59	58	57

La courbe de concentration ci-dessous, construite comme précédemment montre bien comment la population est moins concentrée que les emplois.

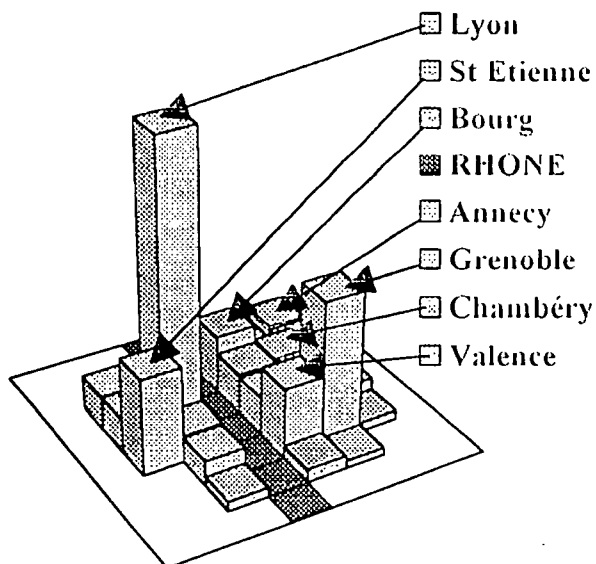


Cette population est concentrée dans les grandes agglomérations, situées géographiquement dans la partie centrale de la région Rhône-Alpes, comme le montrent les cartes simplifiées des pages suivantes.

La population de Rhône-Alpes en 1990



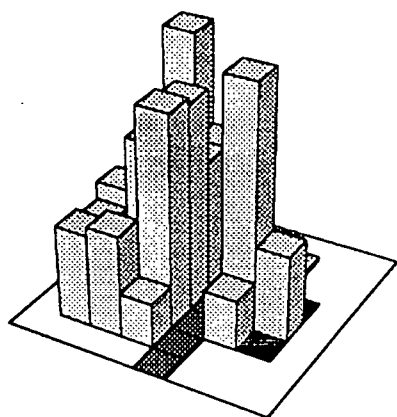
vue du sud-est



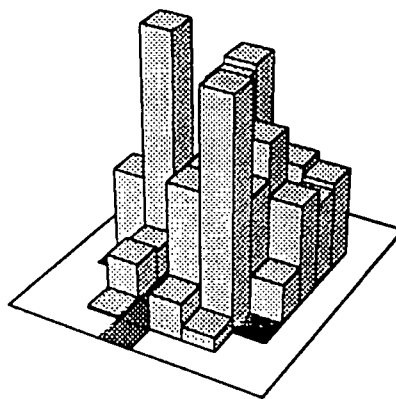
vue du sud ouest

L'essentiel de la population se répartit le long des deux grands couloirs, la vallée Rhône-Saône et le sillon alpin. Les zones moins peuplées se situent très nettement dans les zones périphériques de la région, mais toutefois plus au sud qu'au nord et plus à l'est qu'à l'ouest.

La croissance de la population de Rhône-Alpes entre 1975 et 1990
(soldes de population)



vue du nord-ouest

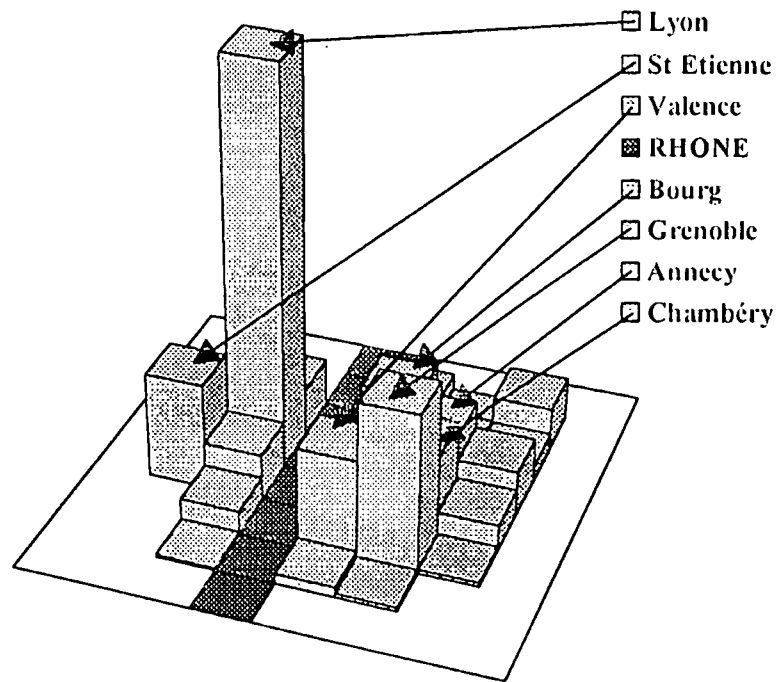


vue du sud-est

Au cours des quinze dernières années, le supplément de population s'est accumulé au centre de la région alors que les zones bordurières ont connu une croissance moindre, voire une décroissance (zones en noire sur la carte).

3.4. La localisation des activités économiques

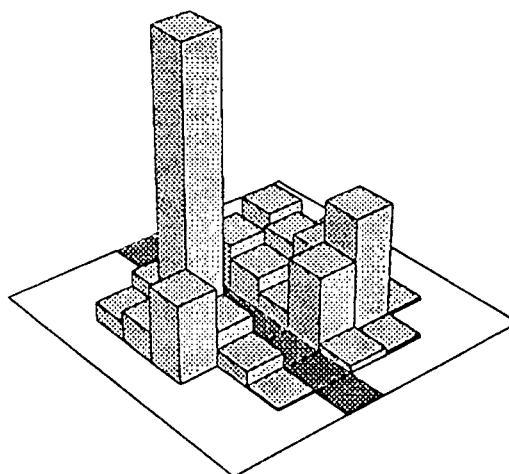
Localisation des 1000 premières entreprises
(nombre d'entreprises)



vue du sud-est

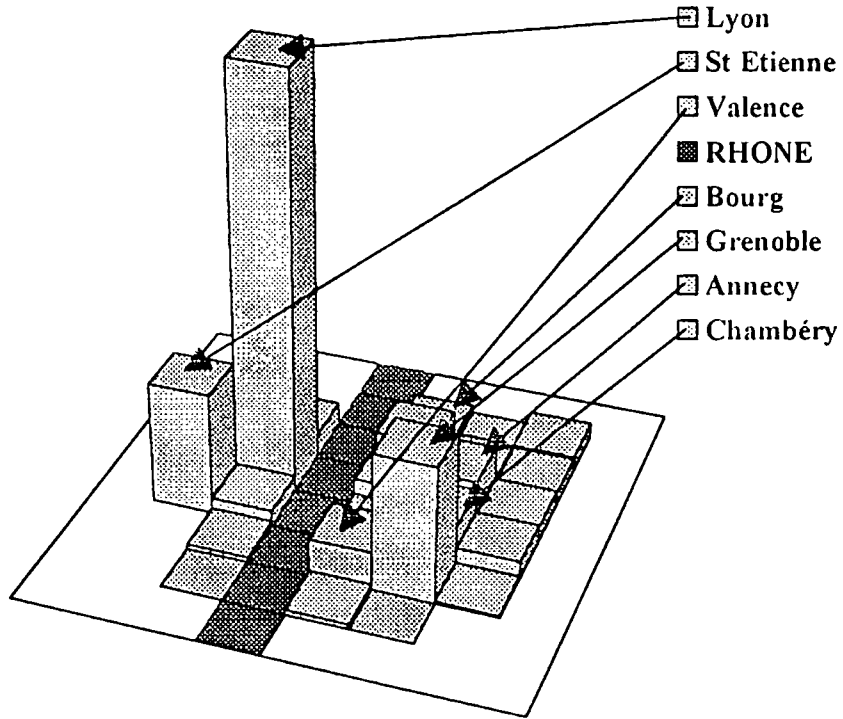
Cette carte met en évidence trois phénomènes spatiaux :

- la prédominance déjà évoquée des grandes agglomérations, et le poids important de l'ensemble Lyon-Saint Etienne,
- l'existence d'une dynamique territoriale correspondant au sillon alpin,
- le très faible poids économique du sud de la Drôme et de l'Ardèche.

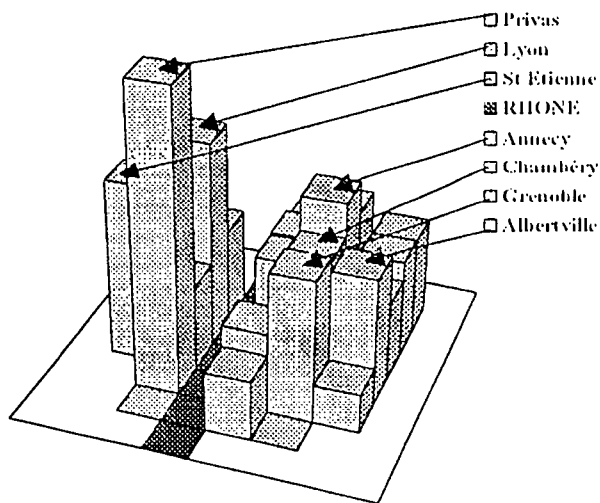


vue du sud-ouest

Chiffre d'affaire des 1000 premières entreprises de Rhône Alpes



Chiffre d'affaire des 1000 premières entreprises rapporté à la population

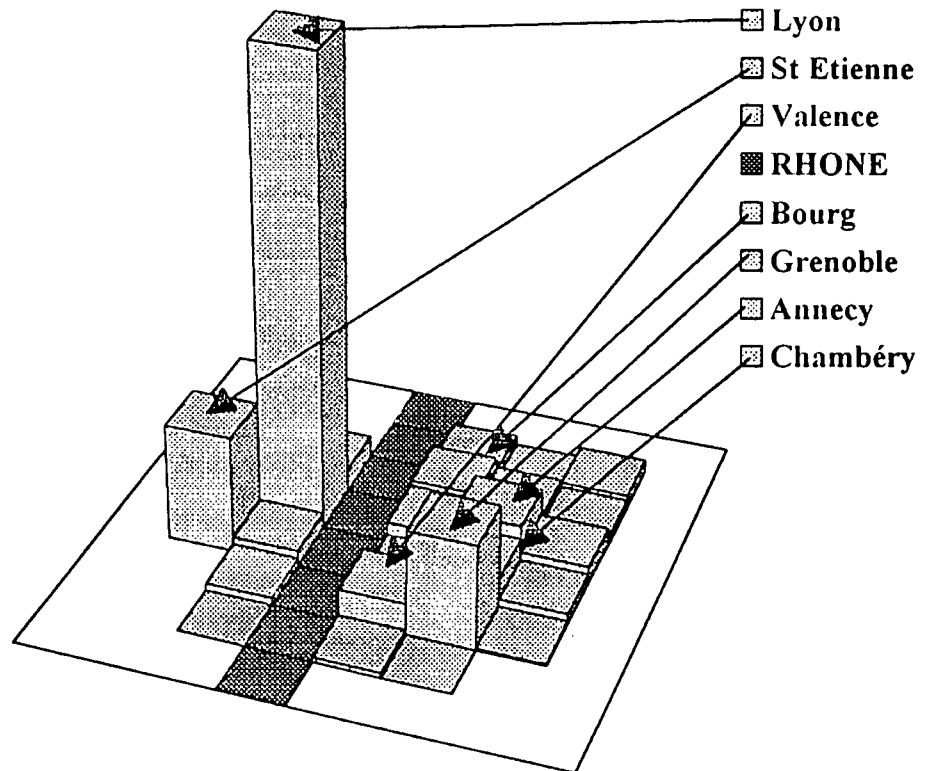


Si l'on s'en tient à la répartition spatiale du chiffre d'affaires, Rhône-Alpes est encore plus concentrée autour de ses grands pôles.

Mais cette concentration absolue se réduit dès que l'on rapporte le chiffre d'affaires à la population.

Quelques arrondissements dynamiques, dans l'Ardèche, la Drôme ou les Savoie se distinguent alors nettement.

Effectifs des 1000 premières entreprises de Rhône Alpes



La concentration est la plus forte pour les effectifs, puisque ne subsistent comme arrondissements importants que les trois villes de Lyon, St Etienne et Grenoble.

3.5. Les risques dus à la spécialisation

La première lecture spatiale de l'activité économique renvoyait à la **concentration**, et l'on a vu que cette structure correspondait à un enjeu important pour Rhône Alpes dans la mesure où les remarques précédentes sur l'accessibilité montrent que le petit nombre de gares TGV offre des avantages importants à ces lieux privilégiés.

Une seconde lecture peut être faite en termes de **spécialisation**. On dira qu'un arrondissement est très spécialisé si la plus grande partie du chiffre d'affaires des entreprises implantées sur ce territoire est réalisée par des entreprises appartenant à la même branche.

Un certain nombre de branches ont donc été définies, qui ne correspondent pas aux découpages traditionnels de l'INSEE, mais qui ont l'avantage de bien prendre en compte les activités sensibles de la région Rhône Alpes (Voir en annexe le tableau 2).

On peut ainsi calculer un **indice de spécialisation** :

- si celui-ci est égal à 0, la répartition des branches dans l'arrondissement est identique à celle de la région ;
- s'il est égal à 100, l'activité de l'arrondissement est réalisée en totalité par une seule branche.

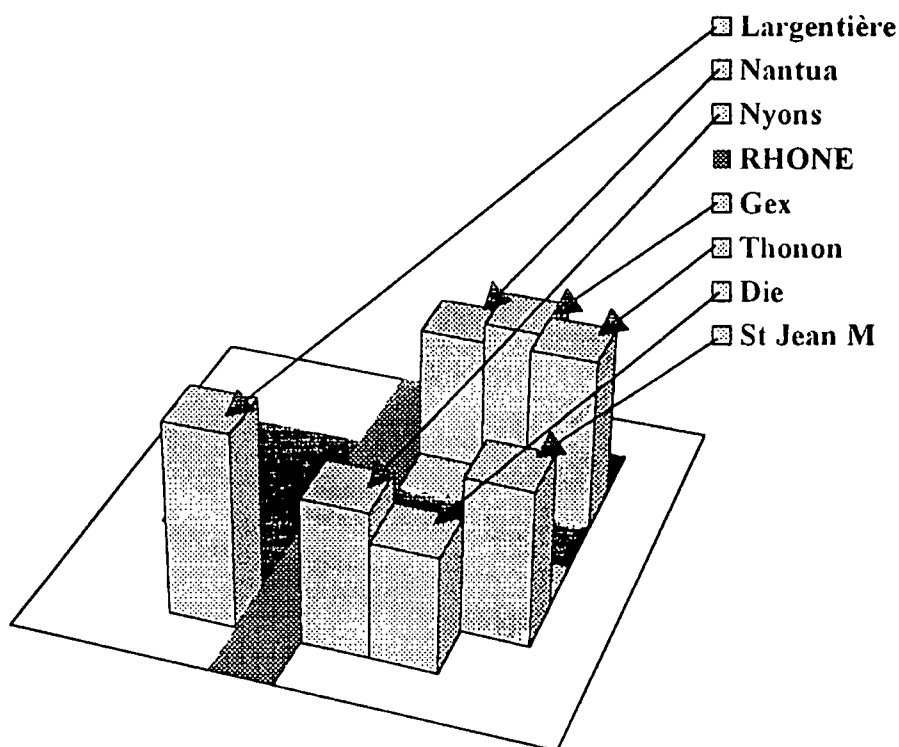
Arrondissement	Spécialisation
Ain	
Belley	50
Bourg	50
Gex	66
Nantua	64
Ardèche	
Largentière	70
Privas	36
Tournon	41
Drôme	
Die	62
Nyons	65
Valence	26
Isère	
Grenoble	33
La Tour du Pin	31
Vienne	26

Arrondissement	Spécialisation
Loire	
Montbrison	28
Roanne	40
St Etienne	42
Rhône	
Lyon	12
Villefranche	35
Savoie	
Albertville	50
Chambéry	41
St Jean de Maurienne	76
Haute Savoie	
Annecy	35
Bonneville	26
St Julien en Genevois	33
Thonon	68

Tous les arrondissements dont le coefficient de spécialisation est supérieur à 50 peuvent être considérés comme des zones où l'activité est relativement concentrée sur quelques activités.

Cette spécialisation est le plus souvent un signe de dynamisme comme c'est le cas par exemple pour la plasturgie dans l'arrondissement de Nantua. Mais dans le cadre d'une réflexion de nature prospective, il faut souligner que cette faible diversification des entreprises les plus importantes présente des risques à plus long terme. En effet la diversification des activités dans une zone est un des moyens d'atténuer les effets négatifs de changements brutaux aussi bien dans les rythmes de la croissance que dans l'évolution des productions et des technologies.

Les zones très spécialisées de Rhône-Alpes



Ce sont les zones périphériques de Rhône-Alpes qui sont les plus spécialisées : le cœur de la région, centré sur Lyon, présente au contraire une plus grande variété d'activités.

En termes de risques, ces régions "frontière" sont aussi, comme l'a montré l'analyse des variations d'accessibilité, celles qui connaissent les plus faibles variations. On peut en tirer deux conclusions :

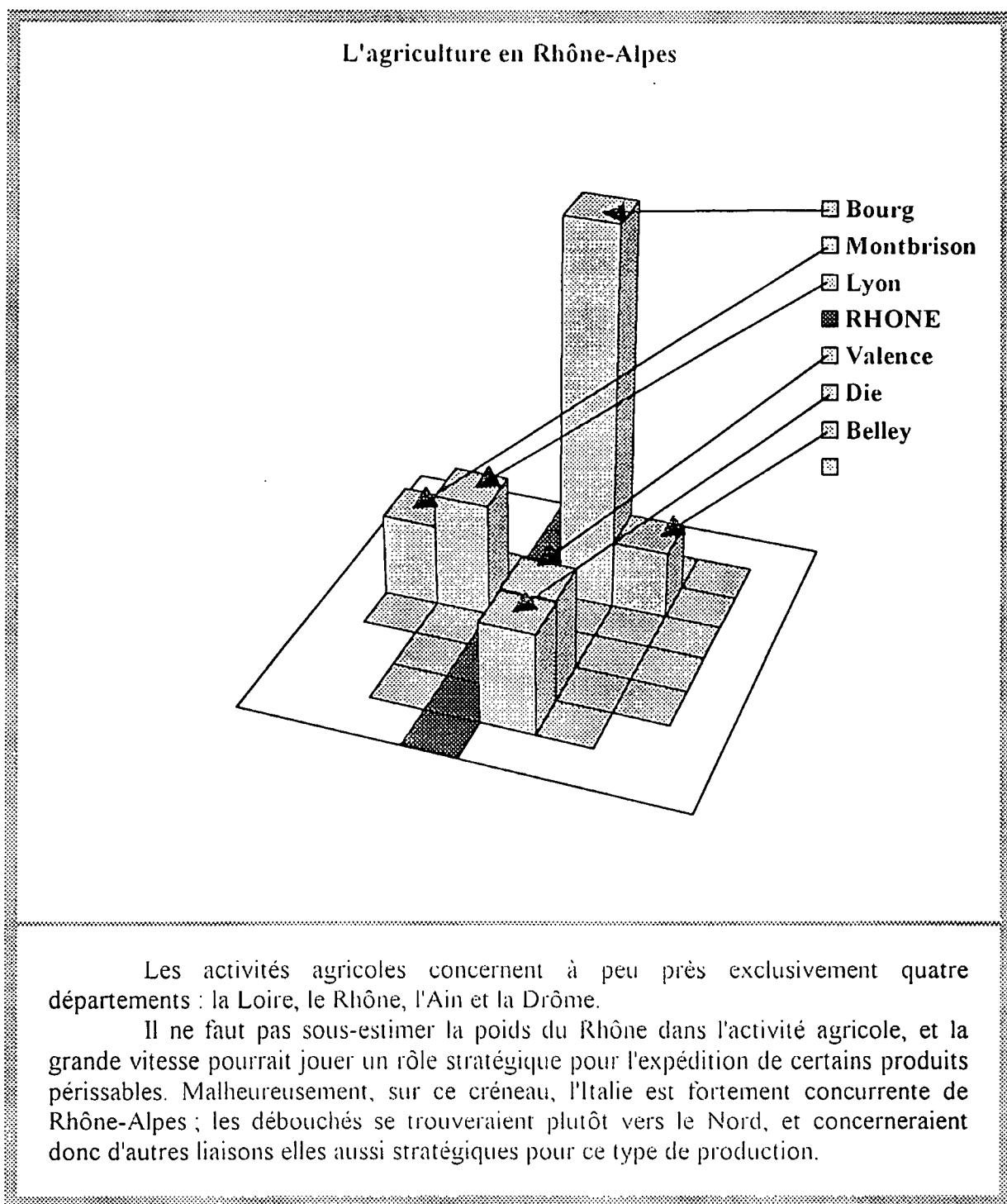
- la grande vitesse ne sera sans doute pas un facteur d'ébranlement de ces activités qui pourrait conduire à augmenter le risque ;
- en revanche, elle stimulera moins que pour les autres zones de Rhône-Alpes le dynamisme de ces zones dont l'activité est centré sur un petit nombre de productions.

3.6. Les secteurs économiques stratégiques de Rhône-Alpes

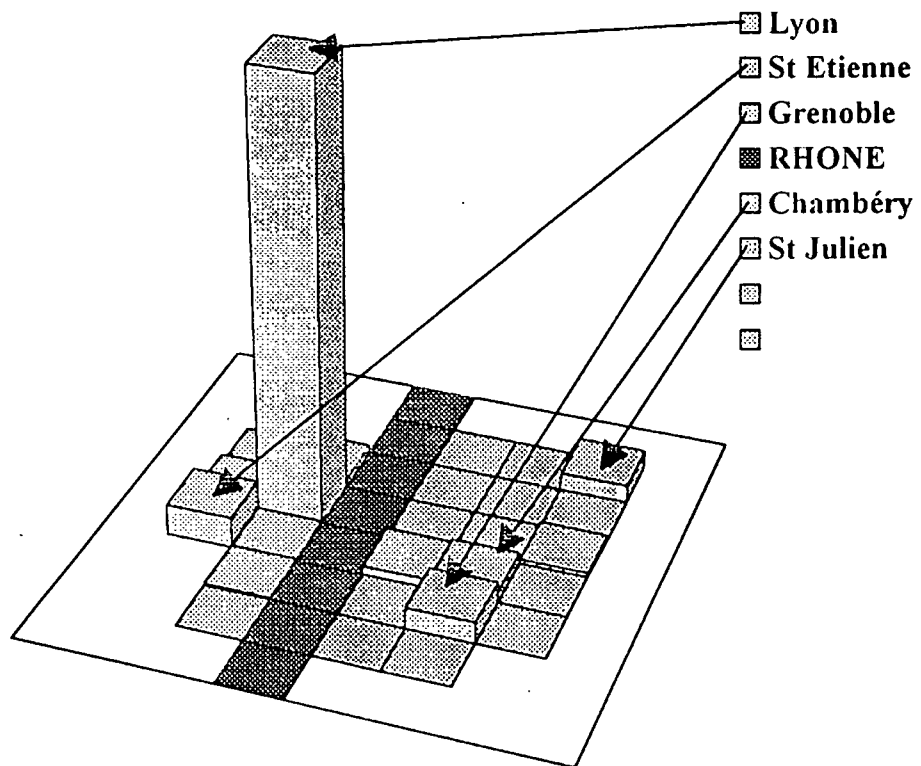
Même si les activités de Rhône-Alpes sont globalement relativement diversifiées, les remarques précédentes ont montré que spatialement la région présentait des concentrations d'activité.

Cette concentration ne concerne pas de façon identique toutes les activités. C'est à partir de la proximité entre les localisations de certaines activités et les nouvelles opportunités offertes par la grande vitesse que pourront apparaître de nouvelles stratégies industrielles.

Les cartes des pages suivantes montrent très clairement les répartitions très spécifiques des activités à travers la région Rhône-Alpes.

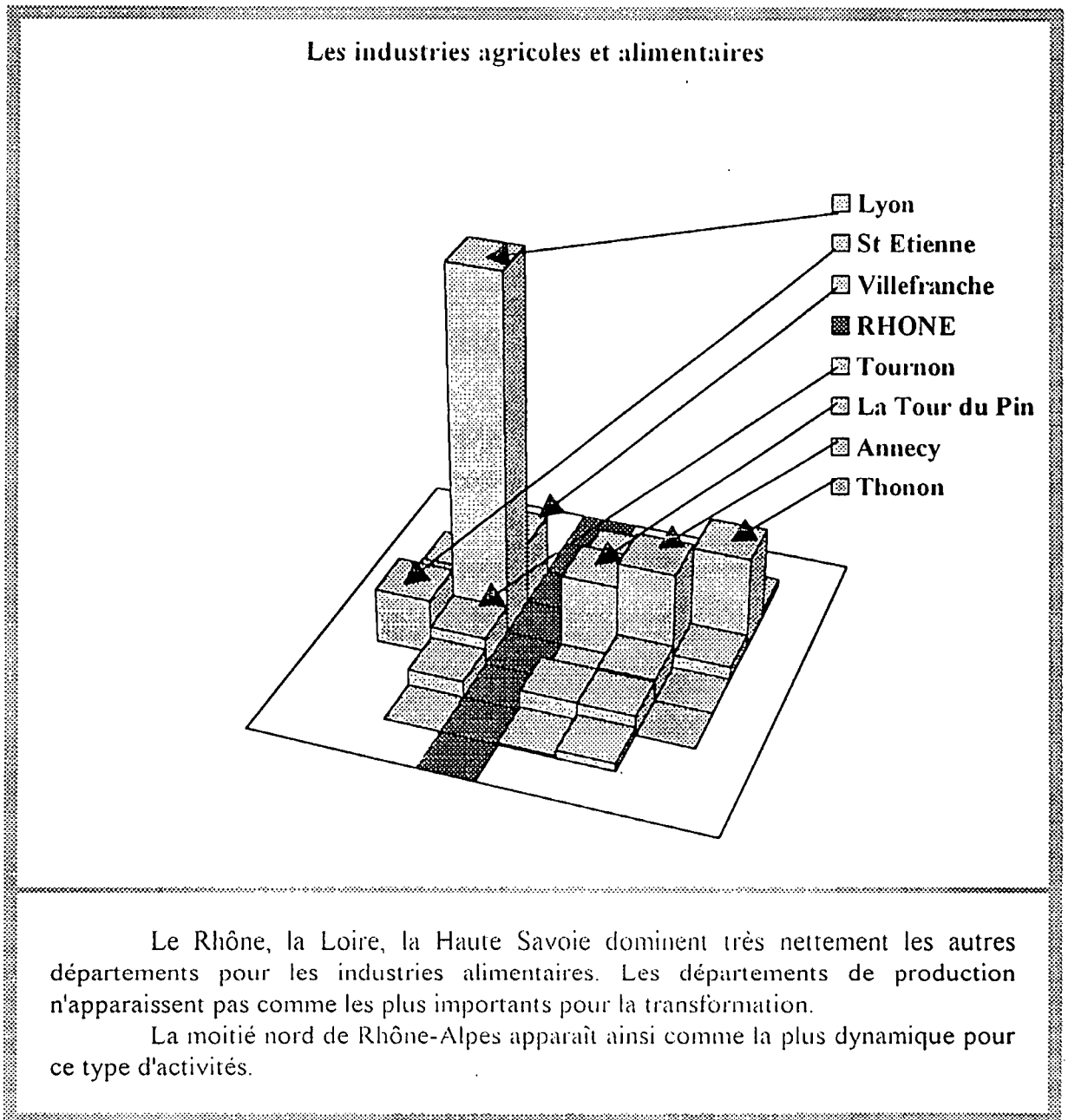


L'industrie chimique en Rhône-Alpes

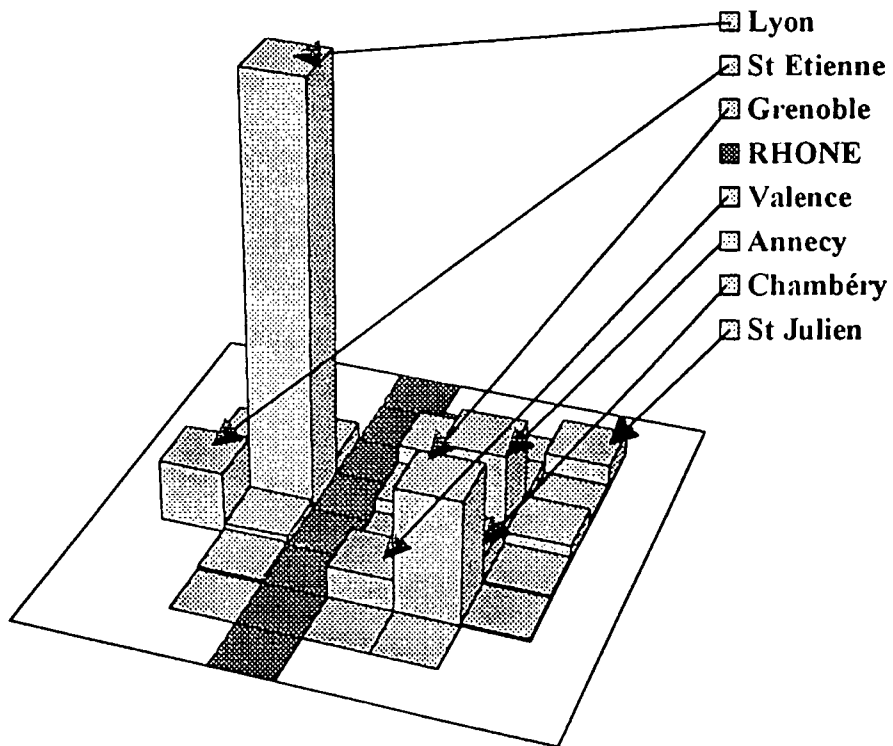


L'industrie chimique est massivement concentrée sur Lyon et Saint Etienne. Grenoble ne vient que très loin derrière la capitale de Rhône-Alpes

Les opportunités créées par la grande vitesse peuvent donc profiter à cette activité. Mais celle-ci est déjà très largement engagée dans des stratégies internationales qui font douter de l'efficacité de la grande vitesse pour renouveler des comportements largement déterminés par des stratégies mondiales.

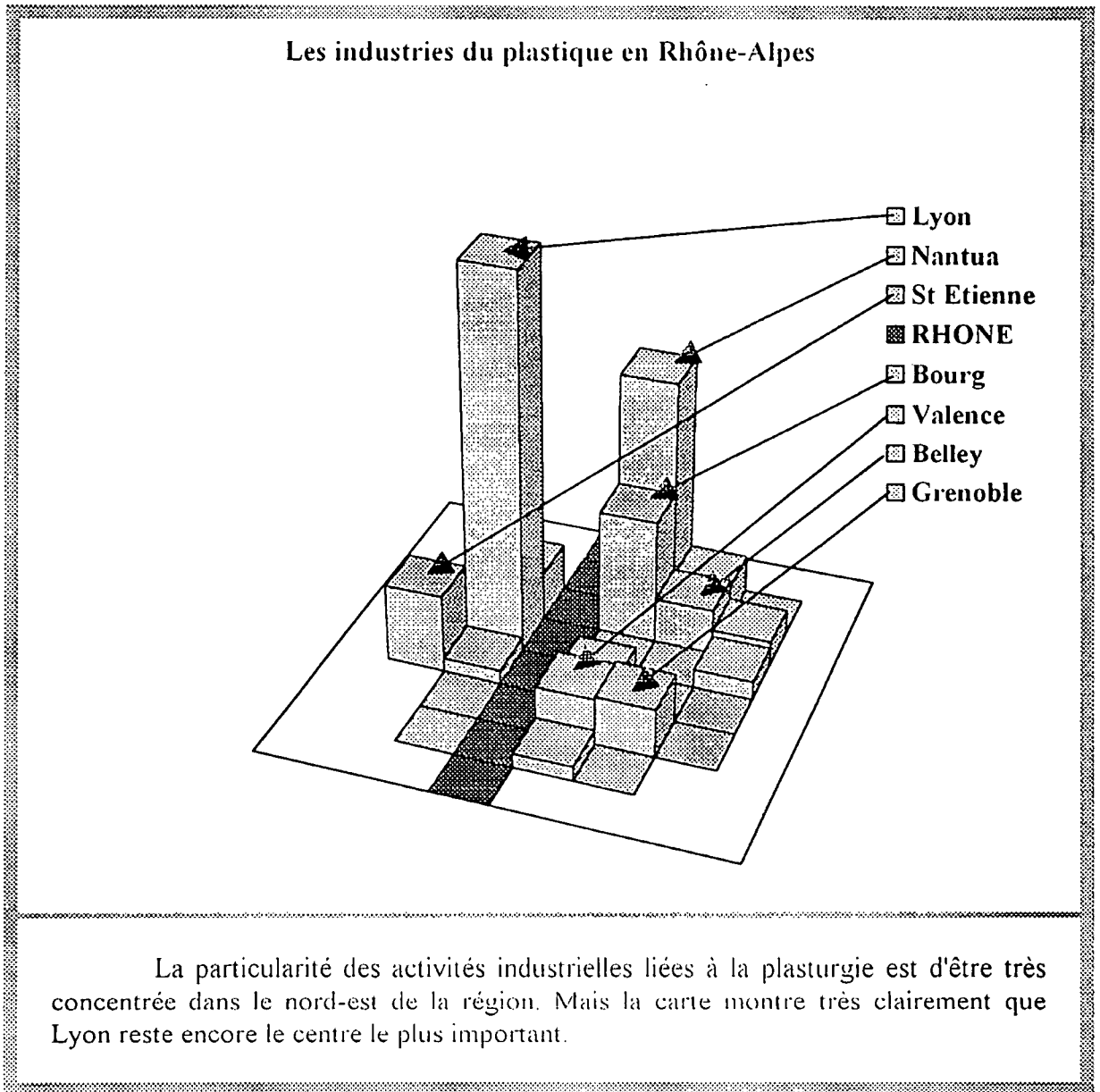


Les industries mécaniques en Rhône-Alpes

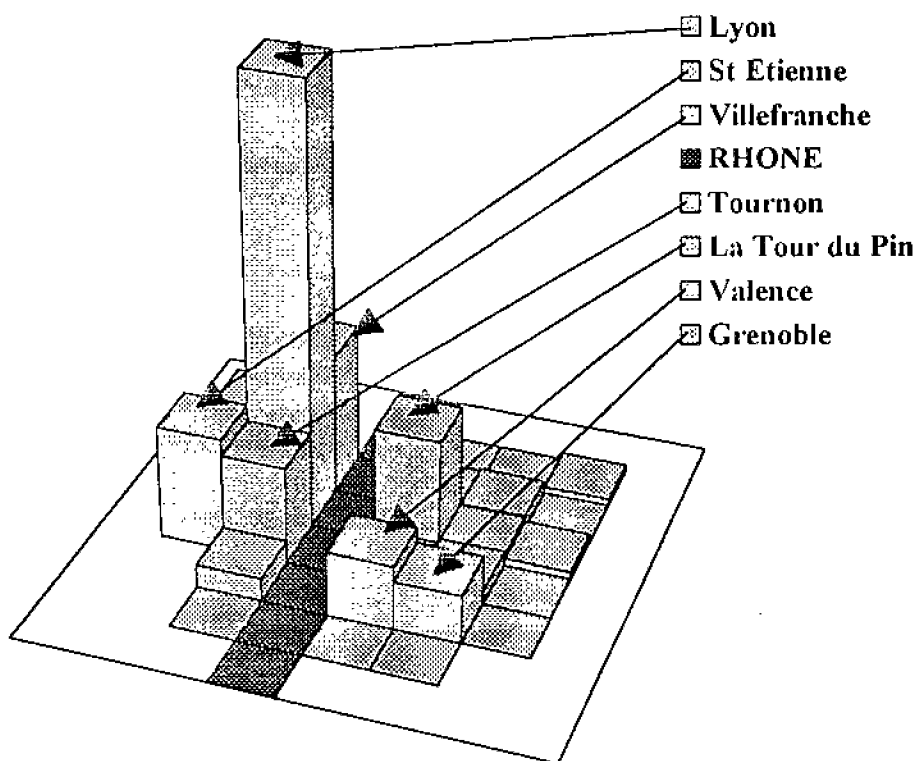


Ces activités, très diverses, sont massivement implantée dans l'agglomération lyonnaise.

Seules quelques villes se distinguent : Saint Etienne, Grenoble, Chambéry et Annecy, auxquelles il faut ajouter la région de Saint Julien.



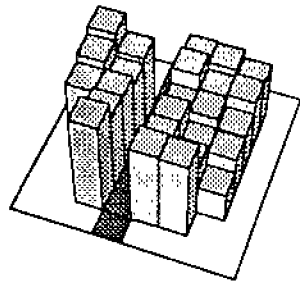
Les industries textiles en Rhône-Alpes



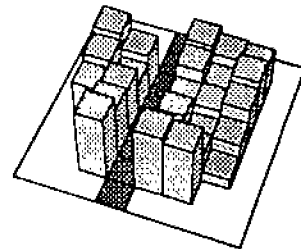
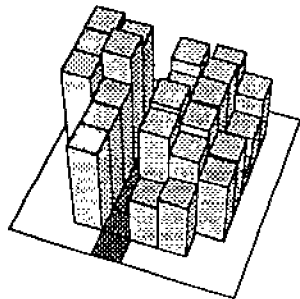
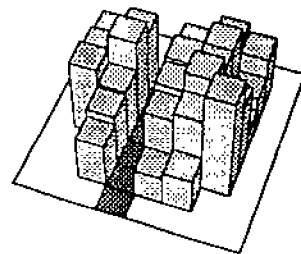
Si l'on fait abstraction de Lyon, cette carte est presque le complémentaire de la carte des activités liées au plastique : la localisation du textile concerne essentiellement l'ouest de la région.

6. Les changements d'accessibilité

Les temps d'accès avant TGV



Les temps d'accès après TGV

Variations absolues
des temps de parcoursVariations relatives
des temps de parcours

Si la variation absolue des temps de transport concerne l'ensemble de la région qui bénéficie globalement d'une réduction moyenne de l'ordre d'une heure et demie, en revanche la variation relative montre un net avantage aux zones centrales de la région, exception faite de St Jean de Maurienne, qui bénéficie d'une amélioration "importée" de son accessibilité en raison de sa position stratégique à l'entrée du tunnel.

Localisation des activités et grande vitesse

On peut admettre, dans le cas de cette réflexion prospective, que c'est la combinaison de structures industrielles dynamiques et d'avantages importants en termes d'accessibilité qui peut avoir des conséquences sur l'organisation spatiale des activités en Rhône-Alpes ; il faut donc tenter de croiser ces deux informations sur l'activité et l'accessibilité.

Deux approches ont été tentées qui aboutissent à des conclusions complémentaires :

- la mesure de la concordance spatiale entre l'activité et l'accessibilité,
- la variation de l'accessibilité par branche d'activité.

La concordance spatiale entre activité et accessibilité L'objectif de cette analyse est de mettre en évidence les ressemblances ou les dissemblances entre d'une part la répartition des activités économiques et d'autre part la répartition spatiale de la variation de l'accessibilité. Si ces deux répartitions étaient rigoureusement identiques, cela signifierait que la meilleure accessibilité est apportée par la nouvelle ligne à grande vitesse dans les zones où l'activité est la plus importante : elle tendrait alors à renforcer les structures existantes. Dans le cas inverse, certaines zones bénéficient d'une bonne accessibilité alors qu'elles ne disposent que de peu d'activités : la grande vitesse aurait alors plutôt tendance à favoriser une plus grande dispersion des activités.

Mais il ne faut pas oublier que, dans un cas comme dans l'autre la grande vitesse n'entraîne pas d'effets automatiques, mais offre tout au plus des opportunités qu'il s'agit de mettre en valeur.

La mesure retenue n'est rien d'autre qu'une distance de χ^2 calculée entre deux tableaux : celui de la répartition spatiale des chiffres d'affaire par branche et celui de l'amélioration relative de l'accessibilité. Plus la valeur obtenue est élevée, plus la dissemblance est forte entre les deux distributions spatiales.

Les résultats sont regroupés dans le tableau ci-dessous.

Activité ou variable	Indice de dissemblance
Nombre d'entreprises	134
Industries agricoles et alimentaires	257
Industries textiles	264
Chiffre d'affaires de toutes les entreprises	291
Industries du plastique	320
Industries mécaniques	331
Effectifs de toutes les entreprises	380
Agriculture	539
Chimie	1098

Dans la mesure où l'amélioration d'accessibilité liée à la grande vitesse est relativement diffuse à travers la région Rhône-Alpes, les ressemblances seront fortes avec toutes les activités fortement dispersées à travers toute la région. Plus une activité est concentrée spatialement, plus elle s'éloigne de la répartition de l'accessibilité.

La mise en service d'une ligne à grande vitesse en direction de l'Italie ne devrait donc pas induire un renforcement de la concentration des activités : les activités plus dispersées à travers Rhône-Alpes, comme les industries alimentaires ou le textile ne paraissent donc pas pénalisées par la localisation des gares d'entrée du système à grande vitesse.

La variation de l'accessibilité par branche

Mais on peut aussi aborder la question d'une autre façon, en calculant une accessibilité moyenne de chaque branche, en fonction de l'accessibilité de chaque zone où cette activité est localisée ; on obtient cette accessibilité moyenne en pondérant l'accessibilité de chaque zone par le poids de l'activité dans la zone.

On constate alors que pour une amélioration de l'accessibilité moyenne de Rhône-Alpes de l'ordre de 47%, les variations d'accessibilité par branche ne sont pas très éloignées les unes des autres, puisqu'elle varient entre 40% et 58%.

Activités regroupées	Gains de temps relatifs
Enseignement recherche	58,16
Construction	51,56
Transports	50,77
Industries chimiques	49,81
Minerais	48,98
Services aux entreprises	48,79
Industries mécaniques	47,40
Divers	47,27
Moyenne Rhône-Alpes	46,66
Services aux particuliers	45,86
Industries textiles	45,78
Commerce	45,65
Matériel électrique et électronique	45,32
Industries agricoles et alimentaires	43,65
Hôtellerie restauration	43,48
Sidérurgie	42,38
Agriculture	40,96
Matières plastiques	39,59

Le classement du tableau ci-dessus met en évidence les quelques activités qui sont localisées dans quelques zones bénéficiant d'une très forte amélioration de l'accessibilité ; elles voient leur environnement se modifier très plus fortement. En particulier, toutes les activités situées à peu près exclusivement dans la région lyonnaise bénéficient d'un fort avantage relatif et auraient donc, avec la construction de la ligne nouvelle, des opportunités pour développer des stratégies nouvelles en direction de l'Italie.

Ces résultats sont tout à fait compatibles avec ce que l'on connaît des conséquences du TGV Sud-Est sur la région : ce sont les activités de recherche, de services aux entreprises qui ont le plus bénéficié du TGV et qui ont accru le plus leurs déplacements.

Conclusion

Il ne saurait être question, à la suite de cette réflexion sur les structures spatiales de l'activité rhônalpine, d'en tirer des conséquences sur des effets plus ou moins automatiques de la mise en service de la grande vitesse vers l'Italie. Six grandes conclusions peuvent être présentées qui sont en lien avec la grande vitesse.

1. Quelques secteurs d'activité apparaissent comme des atouts pour Rhône-Alpes dans le cas d'une accentuation de la concurrence à la suite de la mise en service du TGV transalpin : les industries agricoles et alimentaires, les activités de service aux entreprises, l'industrie chimique en général, la construction de matériels électriques et électroniques, les industries textiles et l'industrie des matières plastiques.
2. Si l'on compare les structures économiques des trois régions, Rhône-Alpes, Piémont et Lombardie, Rhône-Alpes se rapproche davantage de la Lombardie que du Piémont, mais les ressemblances sont encore plus fortes entre les deux régions italiennes.
3. Les activités et la population de la région Rhône-Alpes apparaissent présentent des caractéristiques de concentration moyennes. Mais cette relative dispersion des activités sur le territoire doit être nuancée en fonction de chaque branche d'activité.
4. La répartition spatiale des activités est dominée par le poids des grandes agglomérations, et tout particulièrement de l'ensemble Lyon-Saint Etienne
5. Ce sont les zones périphériques de Rhône-Alpes qui sont les plus spécialisées : le cœur de la région, centré sur Lyon, présente au contraire une plus grande variété d'activités. En termes de risques, ces régions "frontière" sont aussi celles auxquelles la grande vitesse apporte les plus faibles améliorations d'accessibilité.
6. La mise en service d'une ligne à grande vitesse en direction de l'Italie ne devrait pas induire un renforcement de la concentration des activités. En revanche toutes les activités situées à peu près exclusivement dans la région lyonnaise bénéficieront d'un fort avantage relatif et auront donc, avec la construction de la ligne nouvelle, des opportunités pour développer des stratégies nouvelles en direction de l'Italie.

ANNEXES

Tableau 1 - Regroupement des codes APE en grandes activités

Activités regroupées	Code APE
Agriculture	0, 1
Commerce	57, 59, 60, 62, 63, 64
Construction	15, 16
Divers	48, 49, 50, 51, 54, 55, 56
Enseignement recherche	83
Hôtellerie restauration	67
Industries agricoles et alimentaires	35, 36, 37, 38, 39, 40, 41
Industries chimiques	17, 18, 19
Industries mécaniques	21, 22, 23, 24, 25, 30, 31, 33, 34, 34, 65, 66
Industries textiles	43, 44, 45, 46, 47
Matériel électrique et électronique	28, 29
Matières plastiques	52, 53
Minerais	4, 5, 6, 7, 8
Services	84, 86, 87, 89
Services aux entreprises	76, 77, 79, 80, 81
Sidérurgie	10, 11, 13, 20
Transports	69, 73

Tableau 2 - Répartition des entreprises par activité

Code APE	Nombre d'entreprises RAAlpes	Nombre d'entreprises 1000	Code APE	Nombre d'entreprises RAAlpes	Nombre d'entreprises 1000
55	40016	52	58	5276	46
81	38775	13	38	5094	1
64	36312	11	57	4125	74
67	28158	1	78	4016	
77	27757	25	60	3768	9
84	25083	3	89	3231	2
1	20360	6	51	3124	7
62	15061	5	82	3004	
79	14530	6	49	2713	5
87	13037	3	24	2620	47
65	9732	58	95	2514	
86	9571	10	85	2029	
92	8570		47	1881	9
69	8222	19	44	1873	51
97	8162		80	1842	4
59	6861	66	66	1785	1
90	6591		75	1785	
21	5525	41	54	1766	21
96	5364		2	1761	

Tableau 2 (suite) - Répartition des entreprises par activité

Code APE	Nombre d'entreprises RAlpes	Nombre d'entreprises 1000	Code APE	Nombre d'entreprises RAlpes	Nombre d'entreprises 1000
76	1658	3	27	200	
15	1570	13	93	174	
48	1354	7	16	153	5
53	1271	32	37	136	4
34	1209	12	20	124	7
74	1155	16	72	116	
28	1150	22	19	114	16
29	1091	14	52	109	2
88	886		46	106	4
68	749		13	94	7
56	706	3	11	87	5
8	671	3	30	79	5
61	650	45	3	77	
6	647	2	14	51	
22	600	1	70	44	
35	594	29	33	41	2
31	512	24	5	30	1
23	507	9	94	27	
36	405	20	99	24	
25	380	17	7	20	1
18	354	14	10	17	2
50	342	18	32	13	
40	326	5	43	10	1
73	307	1	26	8	
45	299	2	71	8	
39	283	12	4	6	1
41	262	6	42	5	
91	257		12	2	
63	237	2	98	1	
83	208	1	9		
17	206	7			

CHAPITRE 3

LES OPINIONS DES ENTREPRENEURS FRANÇAIS ET ITALIENS

Les deux chapitres précédents avaient mis en évidence les transformations potentielles des structures économiques de Rhône-Alpes ; mais celles-ci ne sont pas automatiquement liées à la mise en service de la grande vitesse, car elles sont liées aux stratégies que mettront en oeuvre les acteurs économiques. D'où l'importance de chercher à mieux connaître la façon dont ils perçoivent les transformations que peut entraîner sur leur activité cette grande vitesse entre Rhône-Alpes et l'Italie. C'est à travers une enquête auprès des chefs d'entreprise qu'ont été déterminés les principaux changements que peut entraîner la mise en service d'une ligne nouvelle à grande vitesse à travers les Alpes.

L'enquête auprès des chefs d'entreprise

L'enquête a été réalisée en termes strictement identiques auprès de chefs d'entreprises de Rhône-Alpes et de chefs d'entreprises de Piémont et de Lombardie : le but de cette approche systématiquement binationale était de mettre en évidence :

- la convergence ou la divergence des comportements français et italiens,
- l'éventuel écart entre les pratiques d'un côté des Alpes et l'image qu'en ont les entrepreneurs situés de l'autre côté.

La symétrie ou la non symétrie des perceptions de la grande vitesse dans les régions situées de part et d'autre des Alpes est donc une des grandes spécificités de cette enquête.

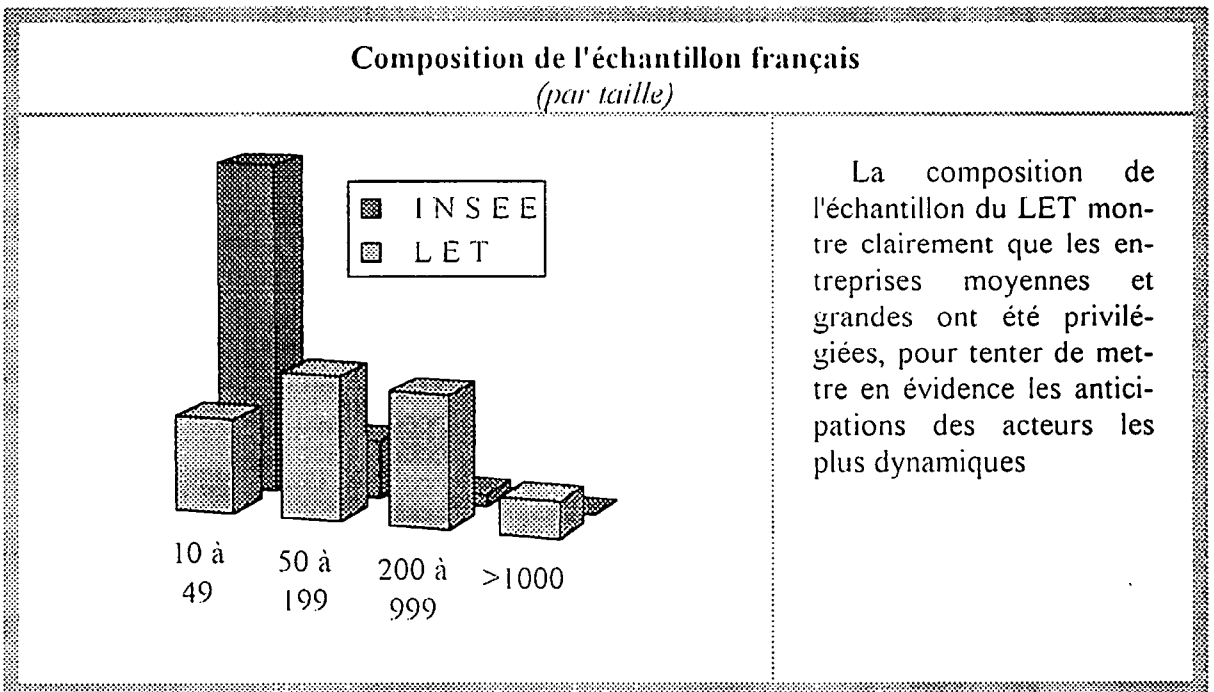
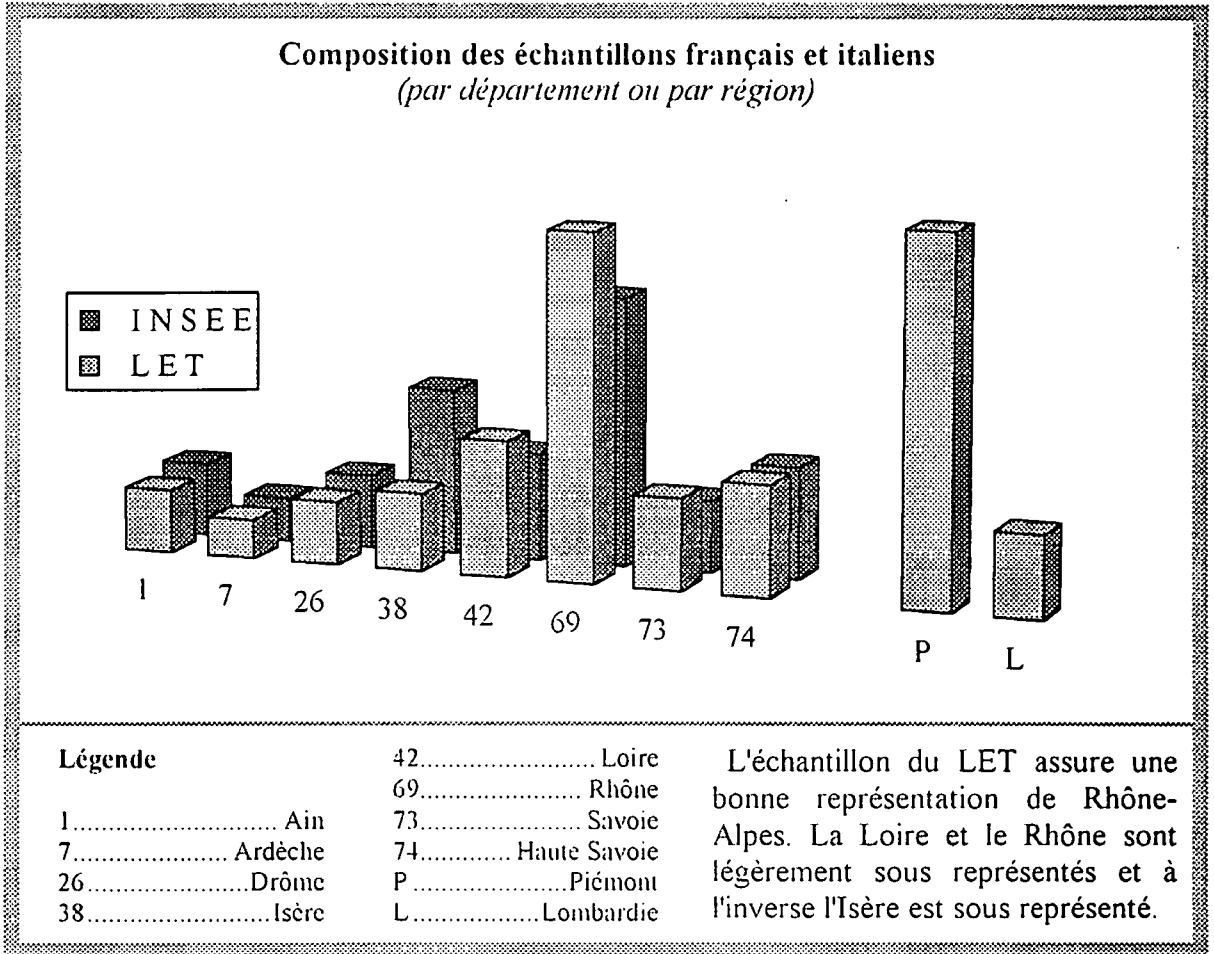
Le questionnaire

Le questionnaire comporte **quatre grands domaines** d'information, comme le montre la reproduction en annexe page 23 des deux questionnaires français et italiens :

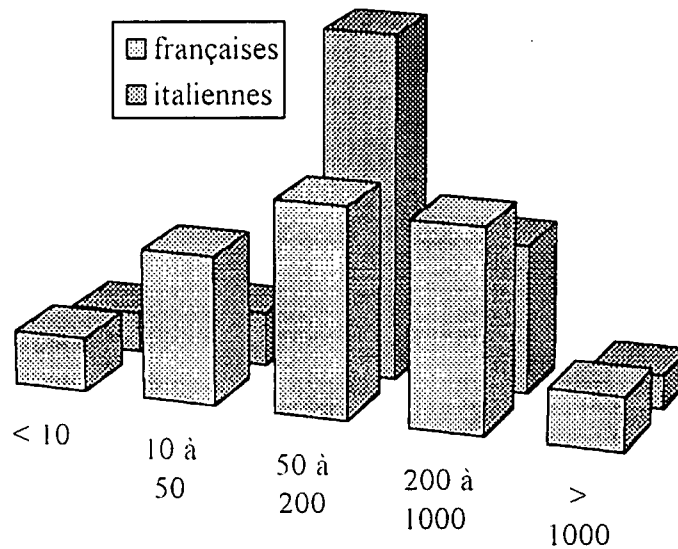
1. les caractéristiques de l'entreprise, son activité, sa taille, son chiffre d'affaires et la part des exportations,
2. les relations qu'elle entretient avec les régions situées de l'autre côté de la frontière,
3. les principales caractéristiques des déplacements de l'entreprise avant et après TGV,
4. les changements que peut entraîner la grande vitesse sur l'activité de l'entreprise, en France et en Italie.

Afin de sensibiliser les chefs d'entreprise à l'intérêt de la recherche sur les enjeux économiques de la grande vitesse, les questionnaires ont été distribués par l'intermédiaire des organismes professionnels. Du côté français la chambre de commerce régionale, les diverses chambres de commerce et les chambres syndicales de chaque branche d'activité ont offert leur collaboration. Environ 4000 questionnaires ont été distribués de cette façon. Du côté italien les deux grandes fédérations professionnelles Federpiemont et Federlombardia ont fourni leurs fichiers d'entreprises au "Comité Italien pour la Haute Vitesse" qui a pu envoyer 1400 questionnaires.

Malheureusement les chefs d'entreprises se sont révélés plus préoccupés par leurs problèmes liés à la conjoncture économique que par les enjeux de la grande vitesse : seuls 7% d'entre eux ont répondu en Rhône-Alpes, et 11% en Piémont et Lombardie. Les réponses sont en revanche de très bonne qualité. ■



Répartition des entreprises de l'échantillon selon la taille



L'échantillon d'entreprises ainsi constitué comporte 192 entreprises françaises et 92 entreprises italiennes. Le poids de chaque département ne résulte pas seulement de l'importance des activités industrielles mais aussi de l'intérêt qu'ont porté les entrepreneurs aux perspectives de la grande vitesse.

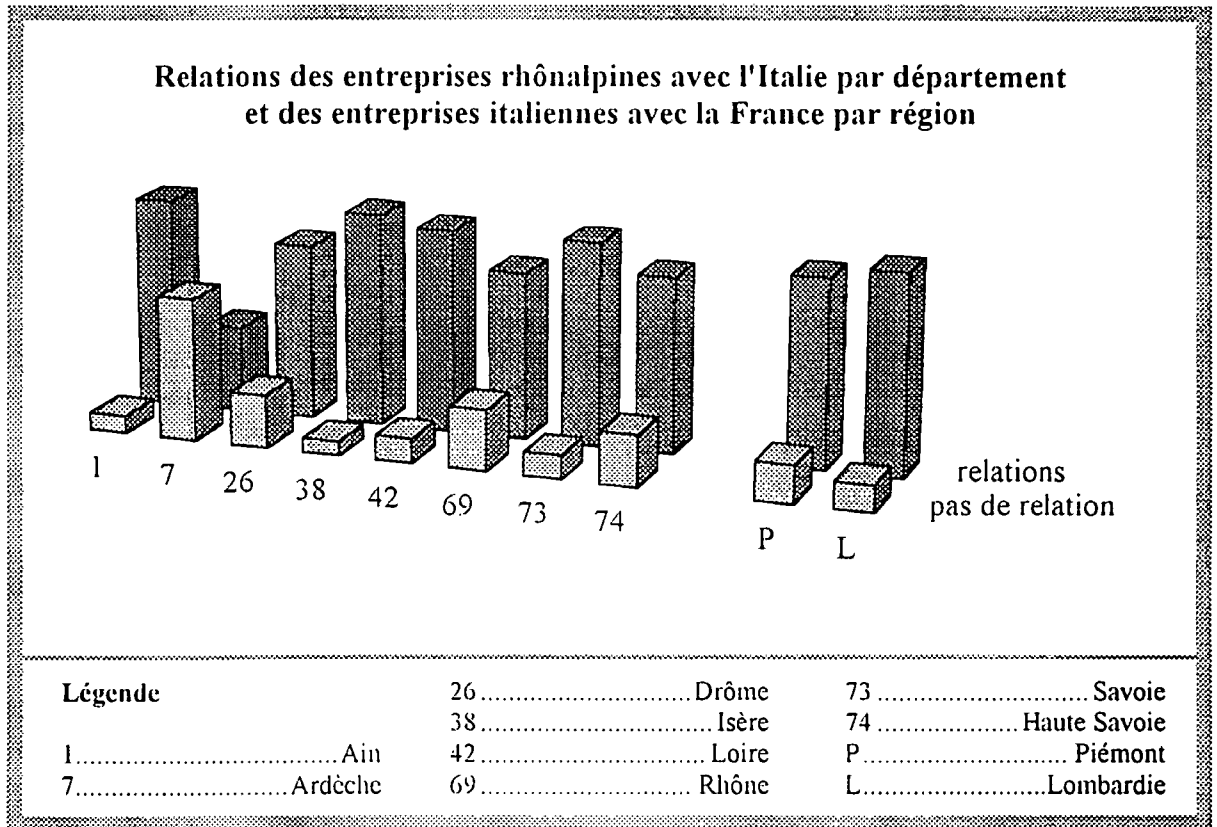
On peut constater une sur-représentation des entreprises du Rhône et une sous-représentation de celles de l'Isère. En ce qui concerne ces dernières, la plupart des chefs d'entreprises se sentaient défavorisés par un tracé qui les évitait et ont peu participé à cette enquête.

La représentation très déséquilibrée que l'on observe entre le Piémont et la Lombardie semble là aussi refléter un intérêt différent pour la liaison avec Rhône-Alpes. Alors que les Piémontais sont très intéressés par une liaison avec Rhône-Alpes, les Lombards semblent davantage attirés par Paris ou les autres grandes régions européennes.

Plusieurs pondérations ont été essayées, entre autres en fonction de la taille. En définitive aucune n'a été retenue, car cette pondération faisait disparaître les entreprises leaders de la région. Or le choix a été clairement fait dans cette recherche prospective de privilégier l'opinion des entreprises importantes pour la région et dont le dynamisme correspond à la capacité d'anticiper sur l'avenir. La sous représentation en termes statistiques des petites entreprises est la conséquence de ce choix délibéré. ■

Les relations franco-italiennes des entreprises

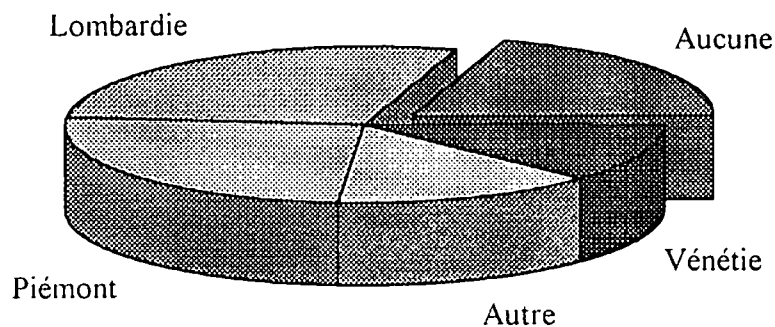
L'importance de la ligne nouvelle transalpine dépend déjà pour une large part, dans l'opinion des chefs d'entreprises français et italiens, de l'ampleur de leurs relations avec le pays voisin.



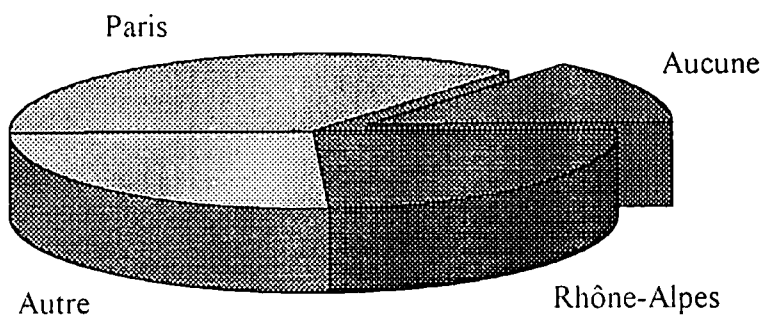
Presque toutes les entreprises qui ont répondu à l'enquête entretiennent déjà des relations franco-italiennes étroites. Se sont sentis concernées par cette enquête celles qui considèrent comme stratégique pour leur activité la liaison franco-italienne.

Seul fait exception le département de l'Ardèche qui a bien répondu à l'enquête, bien qu'il entretienne peu de relations avec l'Italie et qu'il pense, comme nous le verrons plus loin, qu'une liaison transalpine à grande vitesse ne changera pas grand chose à sa situation économique. ■

Les relations des entreprises rhônalpines avec l'Italie

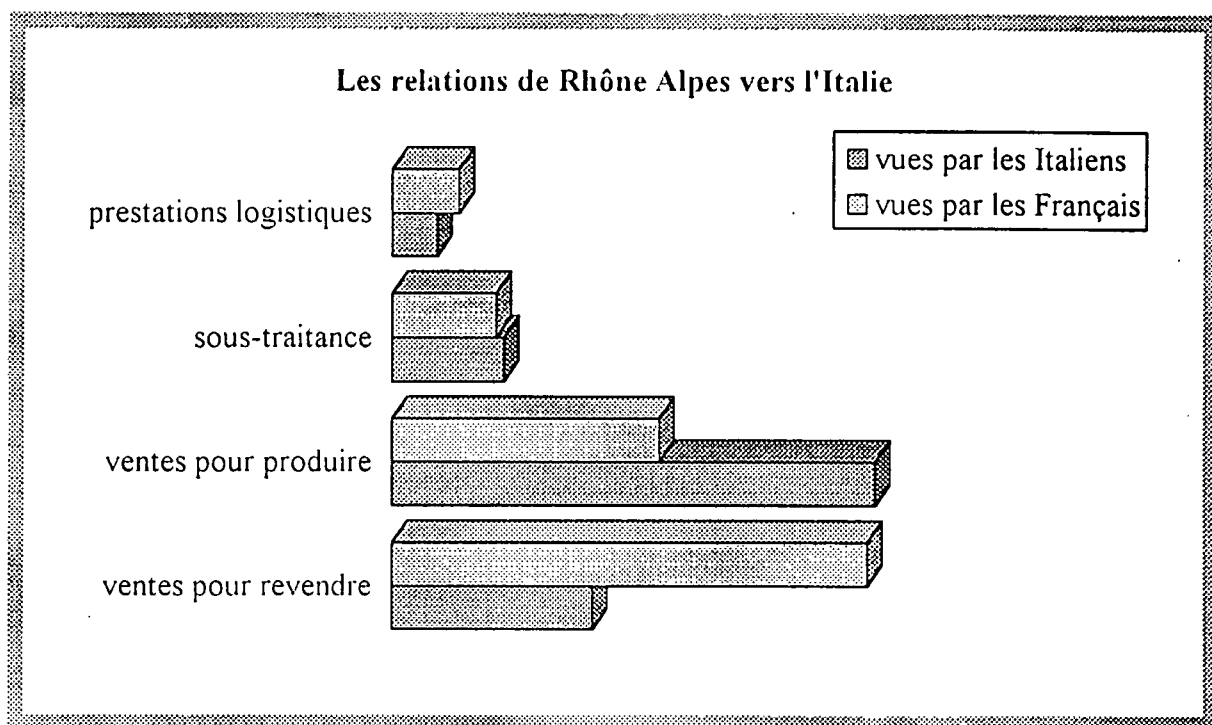


Les relations des entreprises italiennes avec la France



Les entreprises rhônalpines entretiennent surtout des relations avec leurs homologues du nord de l'Italie : Piémont, puis Lombardie et enfin Vénétie. Peu d'entre elles ont des relations avec les autres régions italiennes.

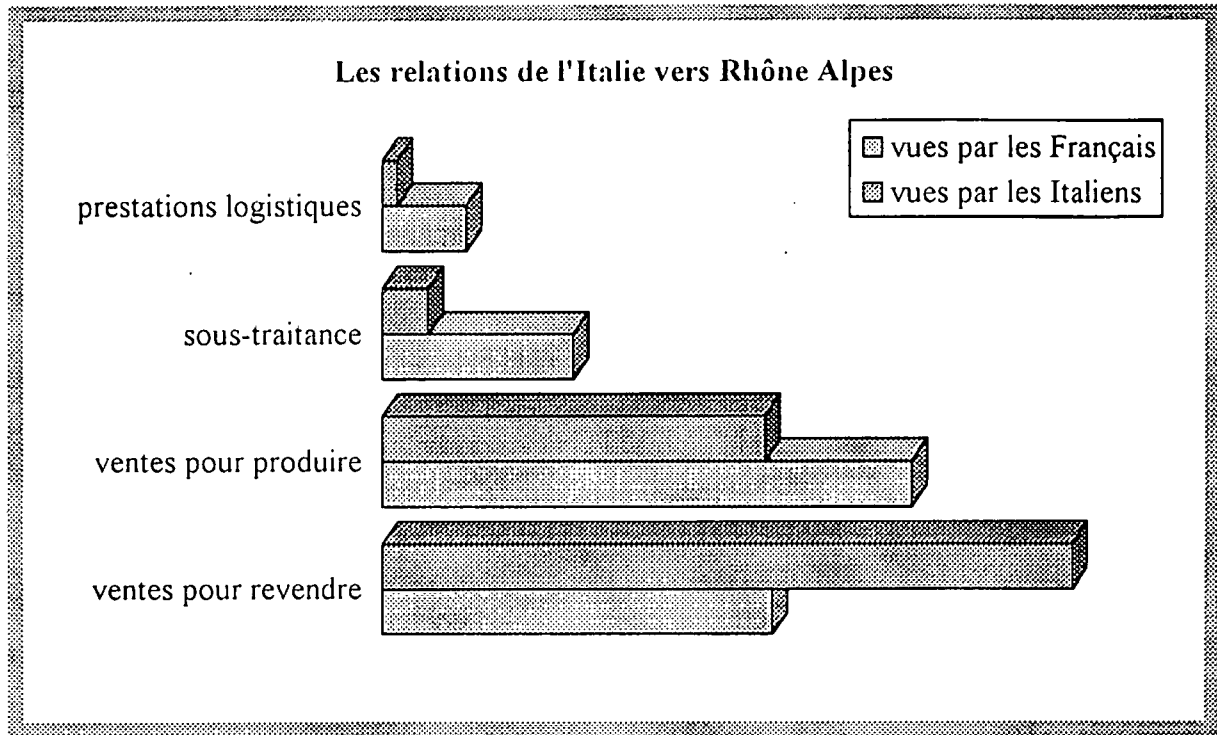
La structure des relations des entreprises piémontaises et lombardes est très différente : leur interlocuteur principal est la région parisienne, et la région Rhône-Alpes n'attire que le quart environ des relations entre entreprises. ■



L'intérêt de cette enquête est de fournir sur le même phénomène les **évaluations éventuellement contradictoires** des entrepreneurs français et italiens.

Globalement on peut dire que les relations de la France vers l'Italie concernent très peu la logistique et les opérations de sous-traitance, mais qu'en revanche il s'agit pour l'essentiel d'activités d'échange très classiques : acheter pour produire ou pour revendre.

Mais alors que les deux premiers groupes sont évalués de façon concordante par les entrepreneurs des deux pays, il y a **divergence** pour les achats des Français aux Italiens : les Français sous-estiment la pénétration de leurs produits intermédiaires alors qu'ils surestiment leurs exportations destinées à la vente. ■

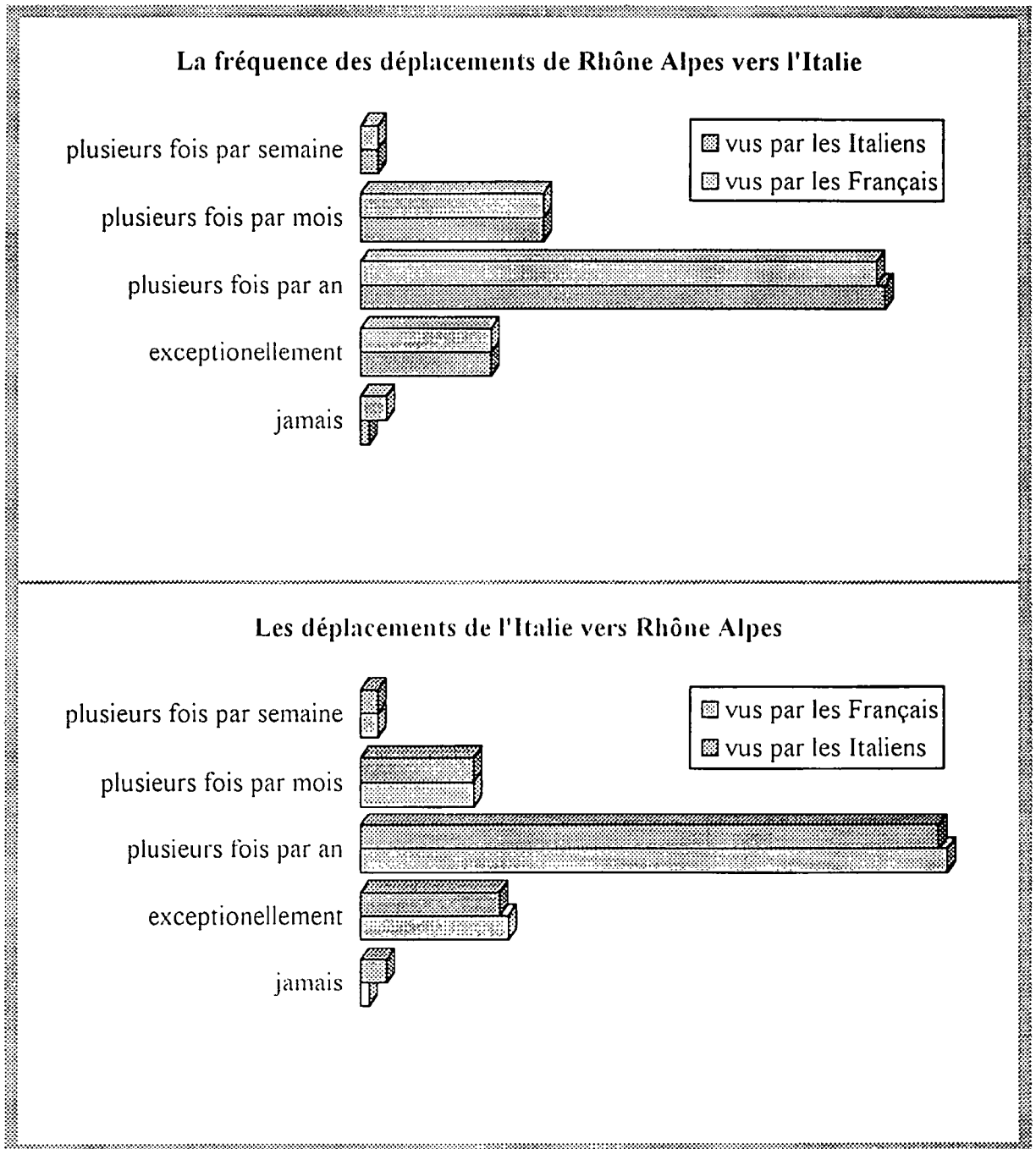


Si l'on fait exception des divergences d'appréciation par les Français et les Italiens, la structure des échanges en provenance de l'Italie est très semblable à celle des échanges en provenance de France : **les échanges semblent perçus comme assez symétriques.**

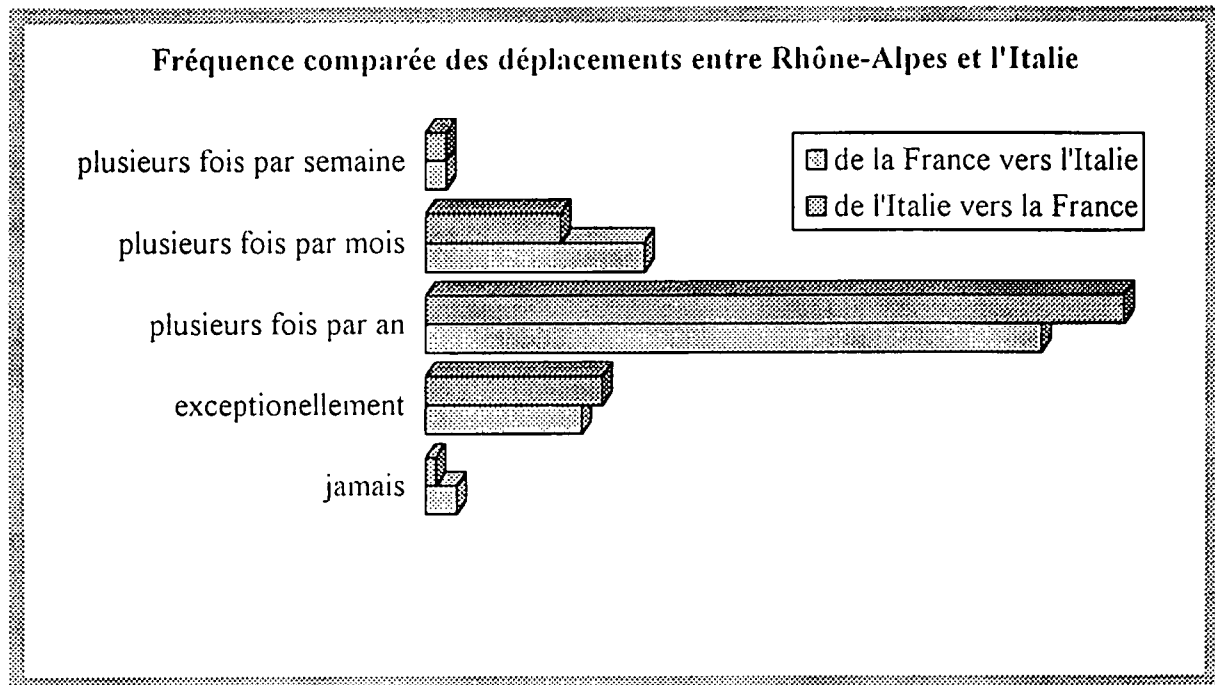
En revanche, comme pour les échanges de Rhône-Alpes vers l'Italie, il y a divergence dans l'appréciation des entrepreneurs selon leur nationalité. On découvre que les entrepreneurs italiens se comportent comme les entrepreneurs français : **ils sous-estiment la pénétration de leurs produits intermédiaires alors qu'ils surestiment leurs exportations destinées à la vente.** ■

Les déplacements

La plupart des entreprises ont des relations de part et d'autre des Alpes. La fréquence de ces relations permet d'évaluer les changements potentiels liés à une forte augmentation de l'accessibilité.



La première remarque qui s'impose est que les entrepreneurs français et italiens évaluent de façon tout à fait **convergente** la fréquence, et donc l'importance, de leurs déplacements transalpins. ■



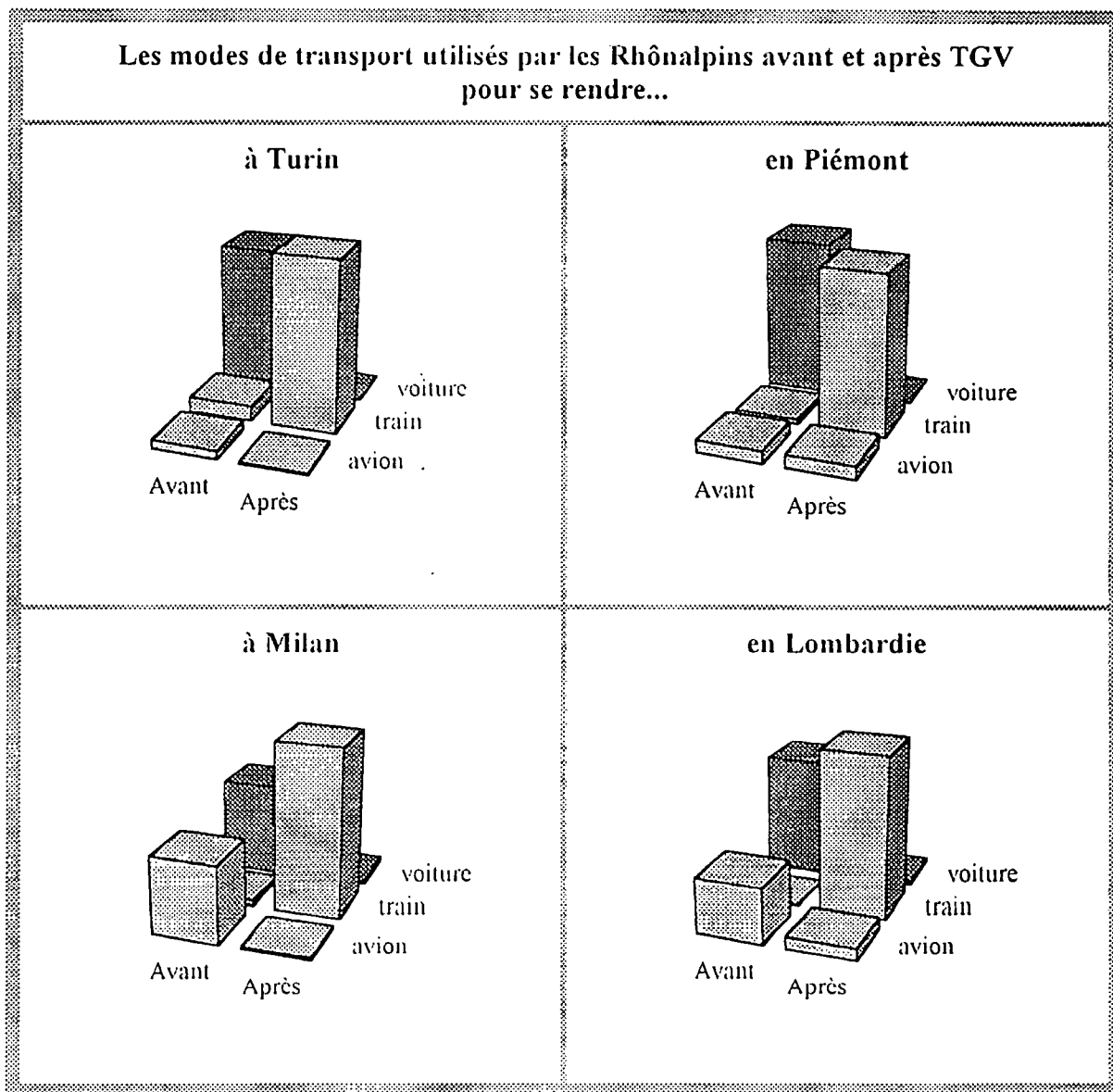
Il n'en est alors que plus remarquable de constater que **les entrepreneurs italiens se déplacent moins vers la France que leurs homologues rhônalpins.**

Il est difficile de traduire ce déséquilibre des déplacements en avantage pour l'une ou l'autre région. Toutefois, si l'on se réfère aux analyses déjà faites sur le trafic entre la région Rhône-Alpes et la région parisienne, on constate que les Rhônalpins se déplacent plus vers Paris que les parisiens vers Rhône-Alpes. Si les relations entre dissymétrie du trafic et dépendance sont les mêmes, il y aurait une très légère domination des régions italiennes du Piémont et de Lombardie sur Rhône-Alpes.

L'arrivée de la grande vitesse a renforcé cette dissymétrie du trafic entre Paris et la région parisienne. Faut-il attendre les mêmes conséquences de l'ouverture d'une ligne transalpine ? ■

Les modes de transport utilisés

Ces différents déplacements ne concernent pas également tous les modes : la faible qualité globale de la liaison entre Saint Jean de Maurienne et Turin, qu'il s'agisse de l'autoroute, du chemin de fer ou de l'avion, laisse une marge de transformation très importante à la répartition modale après la mise en service de la grande vitesse.



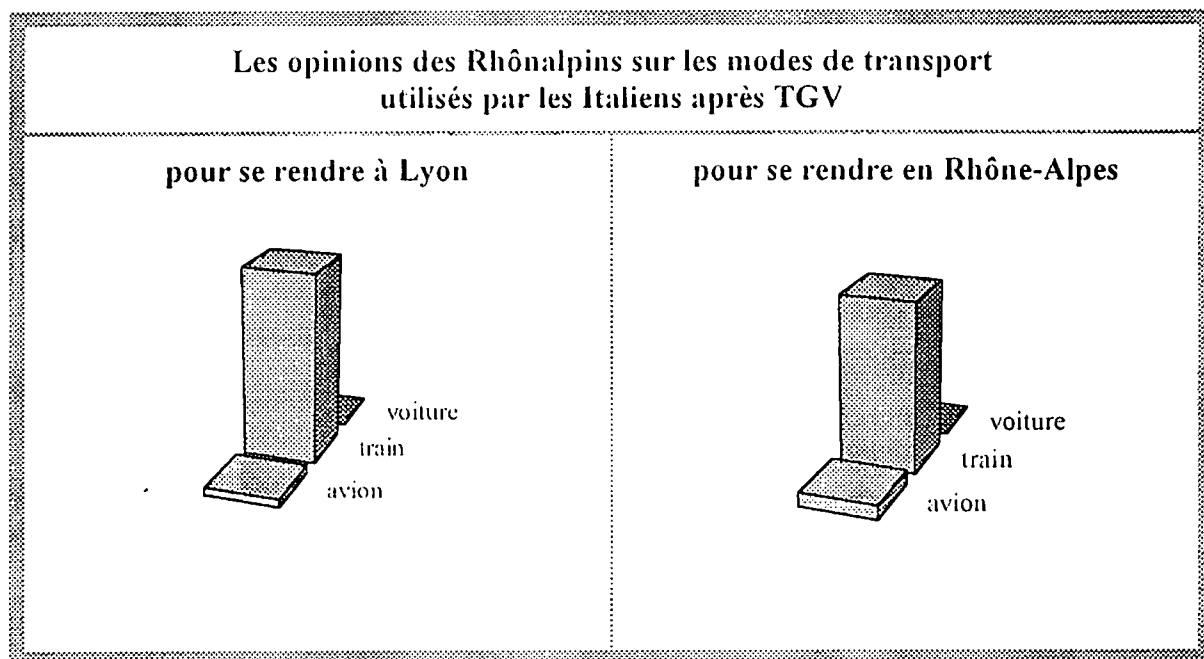
Comme le montrent les graphiques de la page de droite, à l'heure actuelle les Rhônalpins se rendent à **Turin** surtout en voiture, un peu en train et quasiment pas en avion. Les modes utilisés changent peu quand il faut se rendre dans une localité du Piémont autre que Turin : le train est un peu moins utilisé en raison de la difficulté des parcours terminaux dès que l'on n'a pas de véhicule sur place.

Pour se rendre à **Milan**, les Rhônalpins utilisent pratiquement autant l'avion que le train ; mais la part de l'avion diminue dès qu'il faut atteindre une autre destination de la Lombardie. Là encore la voiture permet de résoudre les problèmes éventuels d'accès à la destination finale.

Ces informations sont tout à fait cohérentes avec les informations dont on dispose sur la faiblesse des trafics ferroviaires entre Lyon et Turin ou Milan.

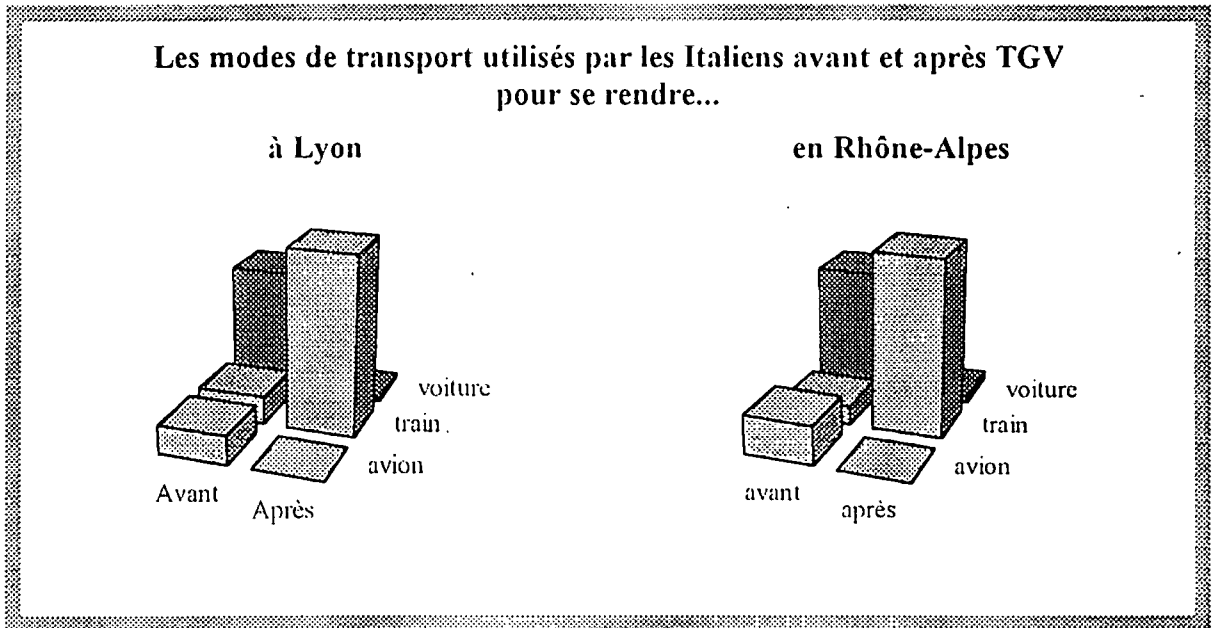
Quand ils envisagent la possibilité d'utiliser la grande vitesse ferroviaire entre Rhône-Alpes et Turin ou Milan, les Rhônalpins pensent qu'ils vont se reporter massivement de la voiture vers le train. Même l'avion en direction de Milan voit sa part de marché baisser.

Mais il ne faut pas oublier que ces informations ne correspondent qu'à des intentions, et que l'ouverture de la nouvelle ligne peut entraîner des reports moindres. L'exemple du TGV Sud-Est montre que le TGV a beaucoup de mal à mordre sur les usagers de l'automobile : ce report sera encore plus difficile dans le cas de la ligne transalpine puisque les distances en jeu sont plus courtes. ■

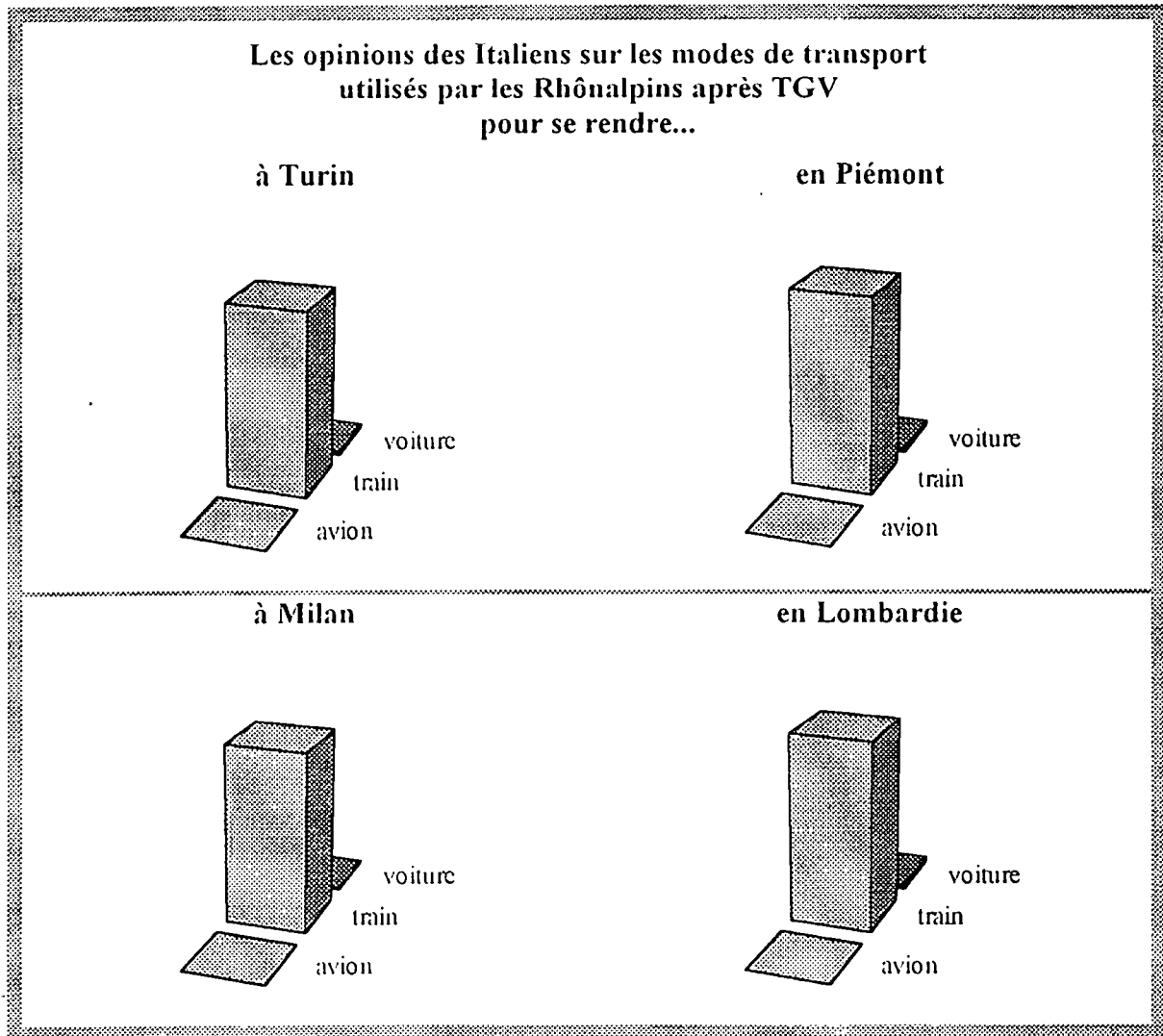


Les Rhônalpins prêtent à leur homologues italiens un comportement identique au leur puisqu'ils estiment que la plupart d'entre eux utiliseront la grande vitesse ferroviaire.

Même si ces informations ne doivent pas être interprétées comme des prévisions de trafic, elles montrent clairement l'intérêt que présente cette ligne pour les chefs d'entreprise rhônalpins, dans la mesure où elle améliore de façon considérable une liaison assurée dans des conditions médiocres par les transports publics. ■



Du côté italien, les informations sont parfaitement concordantes avec celles fournies par les entrepreneurs rhônalpins : utilisation massive de la voiture pour se rendre en Rhône-Alpes et perspective de passage tout aussi massif sur le ferroviaire si la ligne à grande vitesse est ouverte. ■



Les Italiens n'envisagent pas de différence dans les comportements de leurs homologues français en fonction des diverses destinations en Italie du Nord. Dès que la grande vitesse sera mise en service, ils estiment qu'elle aura de fait un quasi monopole sur les déplacements.

Face à cette opinion, il faut faire la même remarque que précédemment : il ne s'agit pas d'une prévision de trafic. Mais cette opinion très massive exprime bien toute l'importance du projet de ligne à grande vitesse pour les entrepreneurs italiens, et sur laquelle nous reviendrons. Cette amélioration apparaît comme vitale aux Italiens, alors qu'elle est simplement considérée comme utile par les Rhônalpins. ■

les déplacements sont effectués par...

Mais il ne suffit pas de connaître la fréquence des déplacements ou les modes utilisés pour comprendre la logique des relations entre la France et l'Italie ; la qualité des personnes qui se déplacent est un bon indicateur des changements de stratégie possibles liés à la mise en place de la grande vitesse sur la liaison transalpine.

Les graphiques de la page de droite montrent clairement que, dans le sens France -Italie comme dans le sens inverse, les structures des déplacements sont globalement très proches. Trois groupes ont une mobilité sensiblement identiques : la direction, les commerciaux et les ingénieurs et techniciens. En revanche les responsables financiers des entreprises se déplacent beaucoup moins.

On retrouve là les trois fonctions de l'entreprise sensibles à la variation de l'accessibilité :

- la direction stratégique de l'entreprise,
- la recherche d'une clientèle nouvelle et la fonction marketing,
- et enfin le service après-vente et les échanges liés à la production.

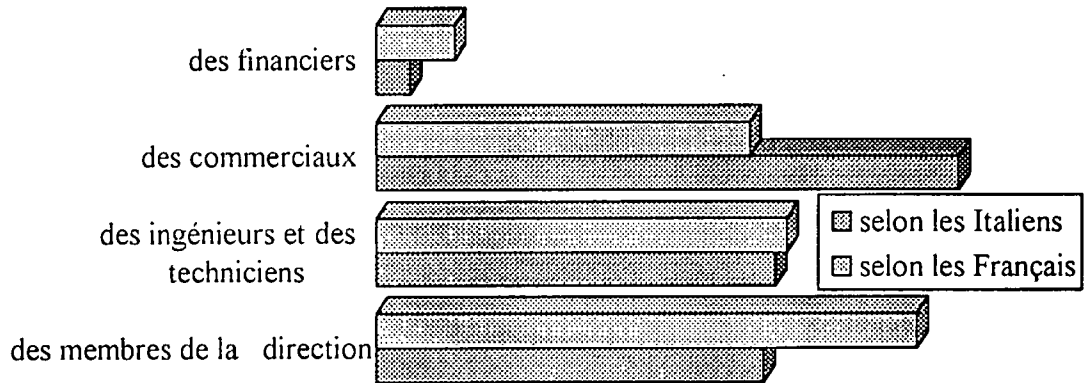
Cette interprétation est confirmée par les opinions, étudiées plus loin, sur les conséquences éventuelles de la grande vitesse sur l'activité des entreprises : ce sont la possibilité de nouer de nouvelles relations commerciales, d'étendre sa clientèle et de trouver de nouveaux partenaires qui sont cités en premier.

Pour les **déplacements de la France vers l'Italie**, c'est à dire concernant les entreprises françaises :

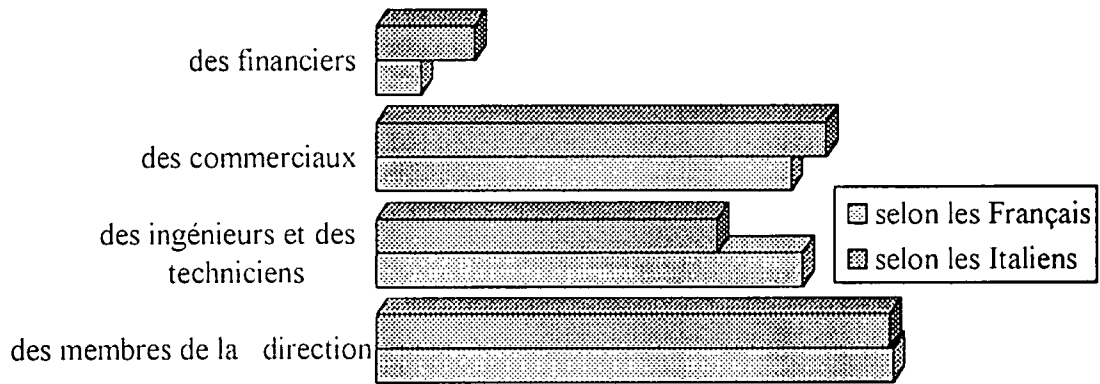
- il y a **convergence** sur l'appréciation de la mobilité des ingénieurs et techniciens et sur la faible mobilité des responsables financiers,
- mais il y a **divergence** pour les commerciaux et la direction : les Français estiment faire voyager beaucoup leur direction, et de façon moindre les commerciaux, alors que leurs homologues italiens ont l'impression de rencontrer surtout les commerciaux et beaucoup moins les directeurs.

Pour les **déplacements de l'Italie vers la France**, les appréciations des Français et des Italiens sont très convergentes : c'est la direction qui se déplace le plus, suivie des commerciaux, et des ingénieurs et techniciens. ■

Les déplacements de la France vers l'Italie sont effectués par...

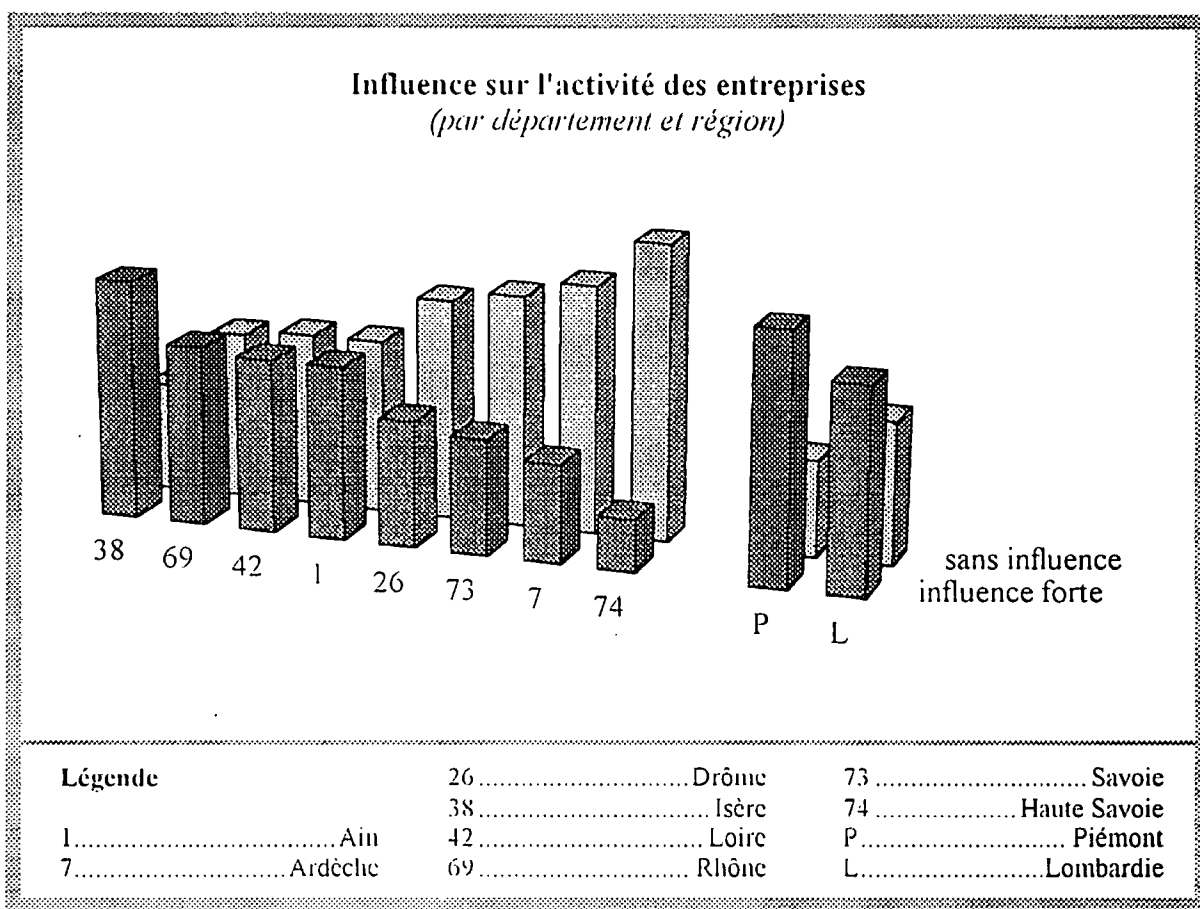


Les déplacements de l'Italie vers la France sont effectués par...



L'influence de la grande vitesse sur l'activité

Enfin les chefs d'entreprises ont été invités à se prononcer sur l'effet que pourrait avoir la mise en service de la grande vitesse sur l'activité de leur entreprise. Compte tenu de la faible taille de l'échantillon, il n'a pas été possible de trier les réponses par grande branche d'activité pour faire des recoupements avec les informations du chapitre 2 sur les structures sensibles de Rhône-Alpes. Les informations recueillies permettent de donner une image très contrastée de l'espace régional.



Une première constatation s'impose : les entrepreneurs italiens attachent en moyenne beaucoup plus d'importance à la liaison à grande vitesse que leurs homologues français : près de 70% des entrepreneurs italiens pensent que la grande vitesse aura une influence forte ou très forte sur leur activité contre 45% en moyenne en Rhône-Alpes. Les autres informations tirées de cette enquête confirment toutes cette forte dissymétrie entre Rhône-Alpes et l'Italie.

Du côté italien, les Piémontais sont plus intéressés par le tunnel que les Lombards. Même s'il ne faut pas exagérer cette différence en raison du petit nombre d'entreprises lombardes qui ont répondu, cet écart peut s'expliquer par le grand nombre d'opportunités dont dispose Milan en dehors de la grande vitesse. En revanche cette dernière est vitale pour Turin qui a besoin de cette liaison pour améliorer ses liaisons vers l'ouest.

Du côté de **Rhône-Alpes**, la situation est perçue très différemment dans les divers départements :

- malgré leur réticence à répondre au questionnaire, les entrepreneurs de l'**Isère** sont les plus sensibles à l'arrivée de la grande vitesse : mais il est possible que seuls aient répondu ceux qui étaient particulièrement motivés, et que l'influence du TGV soit de ce fait exagérée ;
- dans le **Rhône**, la **Loire** et l'**Ain**, la situation est comparable et proche de la moyenne régionale ; un entrepreneur sur deux attache de l'importance à la nouvelle ligne à grande vitesse ;
- la **Drôme** est peu sensible à l'ouverture de nouvelles liaisons vers l'Italie ;
- le plus surprenant est sans doute l'opinion des entrepreneurs de **Savoie** qui pensent majoritairement que le TGV ne modifiera pas leur activité ;
- l'**Ardèche** se sent encore moins concernée que la Drôme, bien qu'elle ait beaucoup répondu à l'enquête ;
- enfin la **Haute-Savoie**, très tournée traditionnellement vers Paris et Genève, dispose déjà de telles facilités d'accès vers l'Italie par le tunnel sous le Mont Blanc que l'ouverture d'un nouveau tunnel plus au sud ne la concerne que faiblement ■

Les conséquences éventuelles du TGV sur

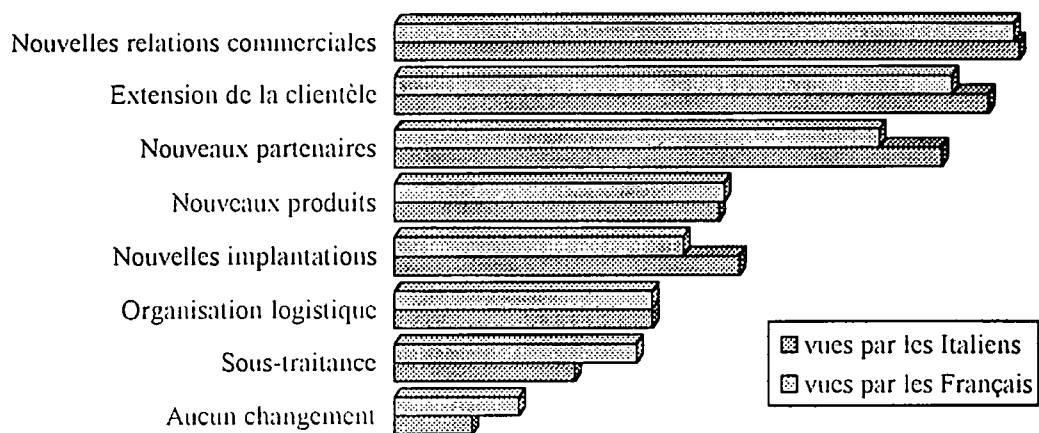
L'examen des deux tableaux de la page de droite suscite **trois remarques** :

1. globalement il y a accord entre les entrepreneurs italiens et les entrepreneurs français sur la nature des activités sensibles à la grande vitesse ;
2. ces activités sont les mêmes de part et d'autre de la frontière ;
3. on retrouve le moindre intérêt des entrepreneurs français pour la grande vitesse : ils sont plus nombreux que leurs homologues italiens à penser qu'elle n'entraînera aucun changement aussi bien en Rhône-Alpes qu'en Italie.

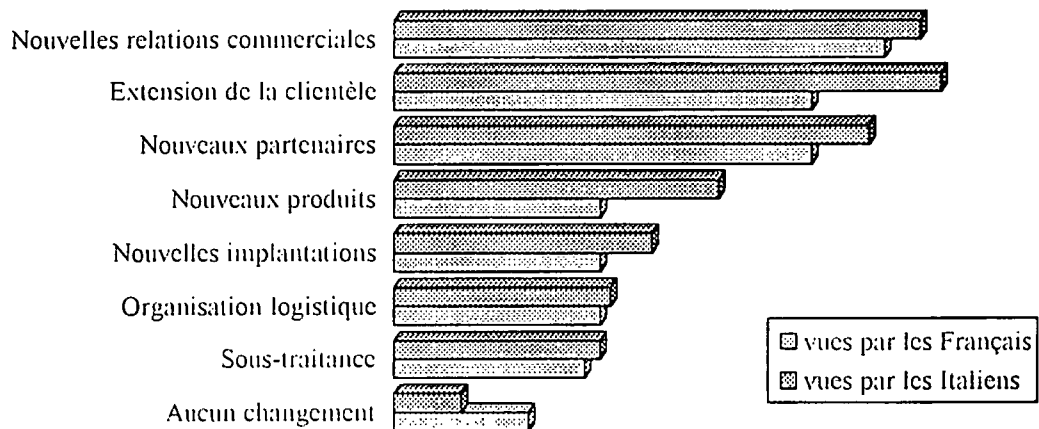
Si l'on examine attentivement les domaines d'activité sensibles à l'introduction de la grande vitesse, on distingue clairement trois grands domaines, qui réagissent de façons très différentes à une forte variation de l'accessibilité.

1. Les domaines qui impliquent des **rencontres avec des personnes** sont les plus sensibles : établir de nouvelles relations commerciales, étendre la clientèle, trouver de nouveaux partenaires sont des activités qui dépendent largement des facilités de circulation.
2. A l'autre extrémité, le choix des sous-traitants, les stratégies logistiques ou les choix de localisation sont beaucoup **moins sensibles** aux conditions de transport car ils relèvent des **choix stratégiques** de l'entreprise.
3. Enfin toutes les activités portant sur **les produits** sont dans une position de sensibilité intermédiaire : elles dépendent plus des conditions de transport des marchandises et le TGV est perçu ici davantage comme un moyen de transport des personnes, dans la mesure où la questionnaire ne faisait aucun allusion aux améliorations possibles dans ce domaine. ■

Les conséquences éventuelles du TGV sur Rhône-Alpes



Les conséquences éventuelles du TGV sur le Piémont et la Lombardie

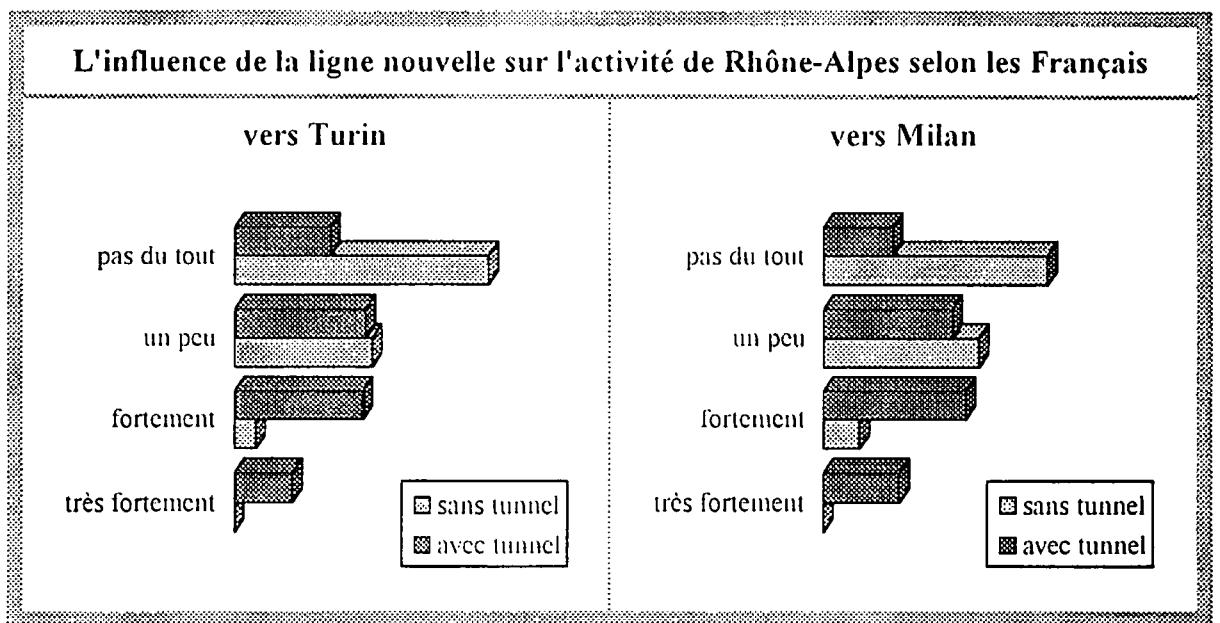


Le rôle décisif du tunnel sous les Alpes

Les projets de construction de la ligne nouvelle entre Lyon et Turin prévoient de réaliser l'opération en deux phases :

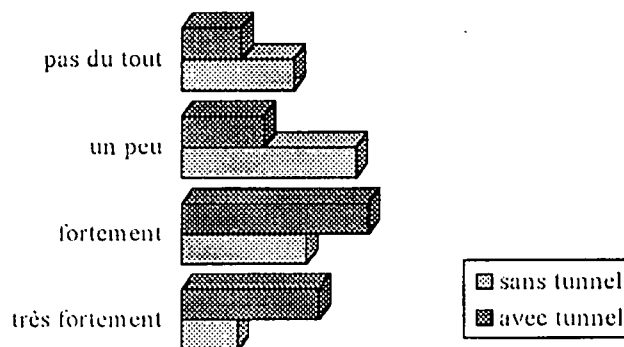
- la construction de la ligne entre Satolas et Montmélian,
- puis plus tard le percement d'un nouveau tunnel de base sous les Alpes d'une longueur d'un peu plus de 50 km, partant de Saint Jean de Maurienne pour déboucher à Suze.

Tant que le nouveau tunnel ne serait pas construit, la ligne actuelle et le tunnel du Fréjus seraient utilisés entre Montmélian et Turin. Nous avons voulu vérifier quelles étaient les conséquences de ce phasage sur les opinions des chefs d'entreprises. En effet la construction du seul tronçon Lyon-Montmélian laisse Turin à 3 heures de Lyon et Milan à 3 heures et demie, alors que la réalisation du tunnel fait baisser ces temps respectivement à 1 heure 30 et 2 heures.



Les réponses des entrepreneurs rhônalpins sont sans ambiguïté : pour les relations avec l'Italie, c'est la construction d'un nouveau tunnel apte à la grande vitesse qui est l'élément déterminant. Qu'il s'agisse de se rendre à Turin ou à Milan, moins de 10% des chefs d'entreprises rhônalpins estiment que le passage à la grande vitesse sur le seul tronçon Lyon-Montmélian aura une influence significative sur leur activité ; en revanche ils sont environ la moitié à penser que la ligne nouvelle complète, incluant le tunnel, aura une influence forte ou très forte.

Comme on pouvait le prévoir, la différence des opinions ne varie pas sensiblement selon que l'on envisage de se rendre à Turin ou à Milan. Tout au plus on remarque que l'absence de tunnel est ressentie plus négativement pour Turin que pour Milan. Tout fonctionne comme si les entrepreneurs rhônalpins, ou du moins certains d'entre eux, ressentiaient comme une nécessité de se rendre à Milan et que toute amélioration facilitera ces relations, et qu'en revanche les relations avec Turin étaient moins assurées et dépendaient plus largement des conditions de circulation. ■

L'influence de la ligne nouvelle sur l'activité du Piémont et de la Lombardie selon les Italiens

Du côté italien, les entrepreneurs souhaitent beaucoup plus fortement une amélioration des conditions de déplacement vers Rhône-Alpes. Aussi la construction d'une tronçon à grande vitesse entre Lyon et Montmélian est déjà perçue comme une amélioration significative. Et ils sont près des trois quarts à penser que la construction de la totalité de la ligne à grande vitesse aura des conséquences fortes ou très forte sur leur activité. ■

Conclusion

A travers les opinions des chefs d'entreprises français et italiens, quatre grandes conclusions se dégagent très clairement.

1. La ligne à grande vitesse n'est pas perçue de la même façon en Rhône-Alpes et en Italie : les entrepreneurs italiens attachent une beaucoup plus grande importance à l'amélioration de la liaison transalpine que leurs homologues français.
2. Les entrepreneurs rhônalpins attachent une importance relativement faible à cet investissement, puisque seuls 50% d'entre eux estiment que la ligne complète aurait de l'influence sur l'activité de Rhône-Alpes.
3. En termes de déplacements, l'existence d'une ligne nouvelle devrait entraîner un report important de la voiture vers le train à grande vitesse.
4. Les activités sensibles à cette amélioration sont celles qui concernent des rencontres avec des personnes ; les localisations devraient être très peu affectées.

Annexe 1. Les questionnaires français et italien

Certaines pages ne figurent pas dans ce rapport.

Tableau 1.
Composition des échantillons français et italiens

Département ou région	Nombre d'entreprises
1	13
7	8
26	13
38	16
42	28
69	71
71	1
73	19
74	23
P	75
L	17

Tableau 2.
Répartition des entreprises de l'échantillon selon la taille

Effectifs	Entreprises françaises	Entreprises italiennes
< 10	8	6
10 à 50	22	8
50 à 200	31	51
200 à 1000	30	22
> 1000	8	5

Tableau 3.
Relations des entreprises rhônalpines avec l'Italie par département
et des entreprises italiennes avec la France par région

Département	01	07	26	38	42	69	73	74
pas de relation	8%	63%	23%	6%	11%	27%	11%	23%
relations	92%	37%	77%	94%	89%	73%	89%	77%

Région	Piémont	Lombardie
pas de relation	17%	12%
relations	83%	88%

Tableau 4.

*Les relations des entreprises rhônalpines avec l'Italie
(nombre de citations, plusieurs réponses possibles)*

Aucune	39
Piémont	48
Lombardie	54
Vénétie	23
Autre	27

Tableau 5.

*Les relations des entreprises italiennes avec la France
(nombre de citations, plusieurs réponses possibles)*

Aucune	14
Autre	26
Paris	37
Rhône-Alpes	25

Tableau 6.

*Les relations entre Rhône Alpes et l'Italie vues par les Français
(nombre de citations, plusieurs réponses possibles)*

	de la France vers l'Italie	de l'Italie vers la France
achats pour revendre	64	51
achats pour produire	36	69
sous-traitance	14	25
prestations logistiques	9	11

Tableau 7.

*Les relations entre Rhône Alpes et l'Italie vues par les Italiens
(nombre de citations, plusieurs réponses possibles)*

	de la France vers l'Italie	de l'Italie vers la France
achats pour produire	31	24
achats pour revendre	13	43
sous-traitance	7	3
prestations logistiques	3	1

Tableau 8.
L'opinion des Rhônalpins sur
la fréquence des déplacements entre Rhône Alpes et l'Italie

	de la France vers l'Italie	de l'Italie vers la France
jamais	3%	1%
exceptionnellement	15%	17%
plusieurs fois par an	59%	67%
plusieurs fois par mois	21%	13%
plusieurs fois par semaine	2%	2%

Tableau 9.
L'opinion des Italiens sur
la fréquence des déplacements entre Rhône Alpes et l'Italie

	de la France vers l'Italie	de l'Italie vers la France
jamais	1%	3%
exceptionnellement	15%	16%
plusieurs fois par an	60%	66%
plusieurs fois par mois	21%	13%
plusieurs fois par semaine	2%	2%

Tableau 10.
Les opinions des Rhônalpins sur les modes de transport
utilisés par eux-mêmes avant et après TGV pour se rendre

	à Turin		en Piémont	
	Avant	Après	Avant	Après
avion	5%	1%	7%	7%
train	9%	99%	3%	93%
voiture	85%	0%	90%	0%

	à Milan		en Lombardie	
	Avant	Après	Avant	Après
avion	44%	1%	32%	7%
train	3%	96%	0%	92%
voiture	53%	2%	68%	1%

Tableau 11.
Les opinions des Rhônalpins sur les modes de transport
utilisés par les Italiens après TGV pour se rendre

	à Lyon	en Rhône-Alpes
avion	5	11
train	117	128
voiture	0	0

Tableau 12.
Les opinions des Italiens sur les modes de transport
utilisés par eux-mêmes avant et après TGV pour se rendre...

	à Lyon		en Rhône-Alpes	
	Avant	Après	Avant	Après
avion	16%	0%	21%	0%
train	16%	99%	11%	97%
voiture	69%	1%	68%	3%

Tableau 13.
Les opinions des Italiens sur les modes de transport
utilisés par les Rhônalpins après TGV pour se rendre...

	à Turin	en Piémont	à Milan	en Lombardie
avion	0%	0%	0%	0%
train	99%	98%	100%	98%
voiture	1%	2%	0%	2%

Tableau 14.
Selon les Français, les déplacements entre la France et l'Italie sont effectués par

	Français	Italiens
des membres de la direction	38%	37%
des ingénieurs et des techniciens	29%	30%
des commerciaux	27%	30%
des financiers	6%	3%

Tableau 15.
Selon les Italiens, les déplacements entre la France et l'Italie sont effectués par

	Français	Italiens
des membres de la direction	28%	37%
des ingénieurs et des techniciens	28%	24%
des commerciaux	41%	32%
des financiers	2%	7%

Tableau 16.
Influence sur l'activité des entreprises

Département	01	07	26	38	42	69	73	74
influence forte	50%	29%	36%	69%	50%	52%	33%	15%
sans influence	50%	71%	64%	31%	50%	48%	67%	85%

Région	Piémont	Lombardie
influence forte	72%	59%
sans influence	28%	41%

Tableau 17.
Les conséquences éventuelles du TGV sur l'activité selon les Français
(nombre de citations)

	en Rhône-Alpes	en Piémont et Lombardie
Aucun changement	24	26
Sous-traitance	47	37
Organisation logistique	50	40
Nouvelles implantations	56	40
Nouveaux produits	64	40
Nouveaux partenaires	94	81
Extension de la clientèle	108	81
Nouvelles relations commerciales	120	95

Tableau 18.
Les conséquences éventuelles du TGV selon les Italiens
(nombre de citations)

	en Rhône-Alpes	en Piémont et Lombardie
Aucun changement	15	13
Sous-traitance	35	40
Organisation logistique	50	42
Nouvelles implantations	67	50
Nouveaux produits	63	63
Nouveaux partenaires	106	92
Extension de la clientèle	115	106
Nouvelles relations commerciales	121	102

*Tableau 19.
L'influence de la ligne nouvelle vers Turin sur l'activité de Rhône-Alpes
selon les Français*

	sans tunnel	avec tunnel
très fortement	0%	14%
fortement	5%	31%
un peu	33%	32%
pas du tout	61%	23%

*Tableau 20.
L'influence de la ligne nouvelle vers Milan sur l'activité de Rhône-Alpes
selon les Français*

	sans tunnel	avec tunnel
très fortement	0%	18%
fortement	9%	34%
un peu	37%	31%
pas du tout	54%	17%

*Tableau 21.
L'influence de la ligne nouvelle sur l'activité du Piémont et de la Lombardie
selon les Italiens*

	sans tunnel	avec tunnel
très fortement	12%	29%
fortement	27%	40%
un peu	37%	18%
pas du tout	24%	13%