

Projet mobilité de demain : TGV Lyon-Turin

M. RIVOIRARD Lucas - M. TINEL Thomas - M. WALKER Raphaël

1^{er} mars 2013



Table des matières

I	Introduction	3
1	Présentation du projet	3
2	Historique du projet	4
II	Aspects économique du projet	4
III	Aspects sociaux du projet	5
1	La création d'emploi	5
2	La diminution du temps de trajet	5
3	Les réactions des habitants	6
IV	Aspects environnementaux	7
1	Le respect de l'environnement	7
2	La limitation du rejet de CO ₂ par le report modal	7
3	La destruction du paysage	8
4	La segmentation de l'habitat	8
V	Aspects de gouvernance du projet	9
1	Caractère binational	9
2	A l'échelle de la France	9
3	Rôle de l'UE	10
VI	Les contradictions du projet	10
VII	Conclusion	11

Première partie

Introduction

1 Présentation du projet

La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin s'inscrit dans la continuité des lois Grenelles de l'environnement. En effet, ce projet vise à mettre en place un report modal dans les Alpes françaises et italiennes. Ce projet consiste à construire une ligne ferroviaire entre Lyon et Turin efficace afin d'inciter les voyageurs mais surtout le fret à choisir le train pour traverser les Alpes au lieu d'employer la route.

Cette liaison doit répondre à plusieurs attentes. Elle doit réduire le temps de trajet pour les voyageurs dans la région pour permettre un développement du ferroviaire et être attractive pour le fret afin de concurrencer la route. Par ailleurs, cette liaison fait partie du nouveau «réseau central de transport» de la commission européenne, ce qui explique le soutien de l'UE.



FIGURE 1 – Tracé définitif du projet

Ce projet se compose de 2 tranches principales du côté français. La 1ère tranche est la liaison Lyon-Chambéry qui sera mixte fret-voyageurs alors que la seconde partie relie Avressieux à Saint-Jean-de-Maurienne pour le fret. La liaison se poursuit par le tunnel de base franco-italienne partant de Saint-Jean de Maurienne jusqu'en Italie et la partie italienne du tronçon. Par ailleurs, de nombreux ouvrages d'art sont prévus dans le projet. En effet, une grande partie du trajet se fait sous terre.

2 Historique du projet

- 1990 : première études
- 2010-2011 préparations à la déclaration d'utilité publique
- 2012 enquêtes publiques
- 2013 la déclaration d'utilité publique est programmée pour 2013
- vers 2023/2025 mise en service d'une 1ère phase avec la fin du tunnel franco-italien et suivi de la mise en service de la 2ème phase du projet



FIGURE 2 – Sommet Franco-Italien - 03/12/2012

Deuxième partie

Aspects économique du projet

Un accord bilatéral entre la France et l'Italie a été signé le 3 décembre 2012. Le projet de ligne ferroviaire transfrontalière est donc validé. L'une des principales critiques émise par les opposants porte sur le coût du projet, qui est élevé comme tous les grands projets d'aménagement.

En effet, le projet est évalué à un peu plus de 25 milliards d'euros à répartir entre la France, l'Italie et l'Union Européenne. Le seul tunnel transalpin coûtera 8.5 milliards d'euros, qui pourront être pris en charge à hauteur de 40% par l'UE. L'Italie et la France déboursent respectivement 2,9 et 2,2 milliards d'euros.¹

Répartition des coûts

Tronçon de	Lyon	St-Jean-de Maurienne	Val de Suse
À	St-Jean-de-Maurienne	Val de Suse	Turin
Estimation coût (milliards)	8,7 (2011)	8,5 (2010)	7.8
Gestionnaire	RFF	LTF	-RFI

1. Les échos - 03/12/2012 - <http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/020425348337-sommet-france-italie-signature-de-l-accord-sur-la-lgv-516747.php>

Troisième partie

Aspects sociaux du projet

1 La création d'emploi

Dans ce projet, l'aspect social le plus important est bien évidemment la création d'emplois locaux durant la construction des ouvrages d'arts mais aussi durant l'exploitation de la ligne TGV et en particulier pour les emplois de maintenance et d'entretien de la voie ferrée. Ces nouveaux emplois, entre 6000 et 10000², seront complétés par tous les emplois indirects comme ceux liés au logement des personnes venant effectuer les travaux. Ainsi une nouvelle dynamique devrait se mettre en place dans ce secteur, ce qui n'est pas négligeable en temps de crise quand on compte plus de 10%³ de chômeurs dans la population active en France.



FIGURE 3 – Taux de chômage en France - donnée de l'INSEE⁴

2 La diminution du temps de trajet

Ce projet aura aussi pour but de diminuer le temps de trajet pour les voyageurs. En effet, Paris ne sera plus qu'à 2h25 de Chambéry et Lyon-Turin seront reliées en 2h environ au lieu de 4h aujourd'hui, tandis qu'il ne faudra que 4h30 pour relier Paris et Milan.⁵

Ainsi il sera plus commode de voyager entre la France et l'Italie, ce qui permettra d'augmenter les échanges et notamment le tourisme.



FIGURE 4 – Offre ferroviaire futur et actuelle

2. D'après le site <http://www.lyon-turin.info/le-projet/le-trace>

3. D'après les chiffres de l'INSEE - <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=14>

4. D'après les chiffres de l'INSEE - <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=14>

5. D'après le site <http://www.lyon-turin.info/le-projet/le-trace>

3 Les réactions des habitants

Finalement, ce projet paraît très intéressant pour la population puisqu'il réduira considérablement le temps de trajet entre Lyon et Turin. Il créera également de nombreux emplois directs ou indirects. Néanmoins la population a réagi en lançant de nombreuses manifestations aussi bien en Italie qu'à Lyon.

En effet d'autres problèmes d'ordre environnementaux que nous traiteront dans la prochaine partie sont pointés du doigt par la population locale. Il en résulte des affrontements parfois violents durant les manifestations notamment en Italie. En effet les habitants bloquent les voitures et essaient de perturber les travaux.



FIGURE 5 – Manifestation contre le projet TGV en Italie⁶

La dernière manifestation a eu lieu à Lyon le 3 décembre 2012 lors du sommet Franco-Italien comptant plus de 300 manifestants (les manifestants italiens venus en car ont été bloqués à la frontière française pour éviter tout risque de débordement).⁷

Finalement on peut dire que ces manifestations ne regroupent qu'une minorité de personnes, ce qui montre bien l'utilité du projet même s'il présente quelques problèmes aussi bien économiques qu'environnementaux.

6. Article sur internet - 20 minutes - 03/12/12 <http://lesactualitesdudroit.20minutes-blogs.fr/archive/2012/12/03/lyon-turin-le-tunnel-qui-est-une-impasse.html>

7. Article sur internet - Lyon people - 03/12/12 - <http://www.lyonpeople.com/derniere-minute/lyon-turin-manifestation-sous-tension-aux-brotteaux.html>

Quatrième partie

Aspects environnementaux

1 Le respect de l'environnement

Le projet du TGV Lyon-Turin s'inscrit dans une volonté de respect de l'environnement et d'intégration dans le territoire, c'est finalement un projet de développement durable en soi. En effet il va permettre de rétablir un proportion équitable entre les modes de transports. De plus des études ont déjà été réalisées afin d'analyser les effets indésirables tels que :

- Le bruit
- La pollution des eaux
- Les risques naturels : inondations, chutes de pierres
- L'impact sur les espèces animales et végétales

2 La limitation du rejet de CO₂ par le report modal

L'enjeu principal du TGV Lyon-Turin correspond au report modal de la route vers la voie ferrée, pour le transport de personnes ou de marchandises. Nous pouvons commencer cette analyse par une comparaison simple. En effet, les activités de fret s'effectuent actuellement à 10% via le train au niveau des échanges entre Lyon et Turin alors qu'elles sont de 60% en Suisse.⁸

Ainsi le report modal permettra de limiter d'un million⁹ le nombre de camions circulant au niveau de l'autoroute A43 qui présente déjà des problèmes de congestion notamment à cause du tunnel du Fréjus mais aussi du fait que cette autoroute est limitée à 2*2 voies. De plus étant donné que le rejet de CO₂ par camion est de 133g par tonne-km contre 6g par tonne-km pour le train¹⁰, on peut dire que l'impact écologique en terme de rejetCO₂ sera nettement amélioré.

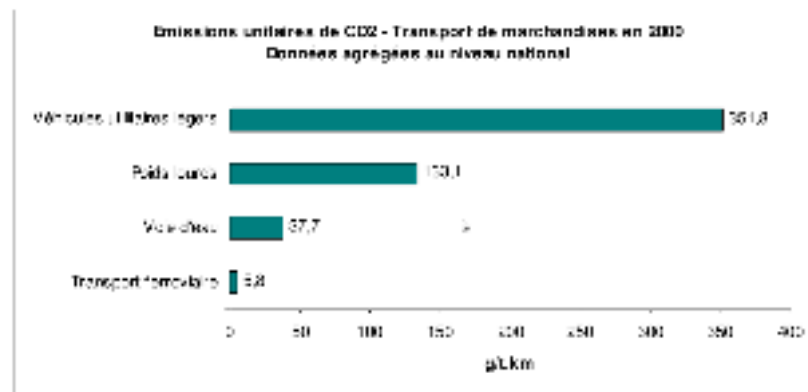


FIGURE 6 – Comparatif des émissions de CO₂ entre les différents modes de transports¹¹

8. Le Figaro - Article sur internet - 03/12/2012 - <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2012/12/03/20002-20121203ARTFIG00680-nouvelle-tentative-pour-le-tgv-lyon-turin.php>

9. Le Point - Article sur internet - 30/11/2012 - http://www.lepoint.fr/societe/le-tgv-lyon-turin-verra-t-il-vraiment-le-jour-30-11-2012-1535613_23.php

10. D'après les chiffres ADEME 2002 - http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=ademe%202002%20rejet%20co2%20fret&source=web&cd=2&ved=0CDsQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww2.ademe.fr%2Fservelet%2FgetBin%3Fname%3D24C7625FA9D8472C366A28BDD77EB1341144246653825.pdf&ei=4ogfUd-1B4nOhAf_5YHACg&usg=AFQjCNGWu98vnYiJZetXMv73YWvQwJwGhQ&bvm=bv.42553238,d.ZG4&cad=rja

11. D'après les chiffres ADEME 2002 -

3 La destruction du paysage

Comme le rappellent souvent les habitants proches de la nouvelle voie ferrée, les travaux de construction du projet vont détériorer le paysage et notamment la vallée dans le Val de Suse.¹² La construction des différents ouvrages d'arts et notamment des tunnels, risque de déformer à jamais le paysage. De plus, étant donné que le TGV ne peut supporter des dénivelés trop importants, des ponts doivent souvent être construits dans les vallons pour construire les voies ferrées, tandis que les collines sont rabotées. Ainsi ces travaux engendrent de nombreux débris et poussières qui peuvent être très nocifs autant pour les habitants que pour la faune et la flore locale notamment à cause de l'amiante.¹³



FIGURE 7 – Exemple de destruction de paysage par une ligne TGV

4 La segmentation de l'habitat

La création de cette ligne TGV peut également poser des problèmes de segmentation de l'habitat naturel puisqu'elle fragmente le territoire en deux parties. De plus, compte tenu de la présence d'une autoroute et d'une voie fluviale, cela ne ferait qu'amplifier le phénomène, engendrant des modifications importantes au niveau des écosystèmes. Ainsi, la ligne TGV se comporterait comme une barrière infranchissable pour un grand nombre d'espèces.

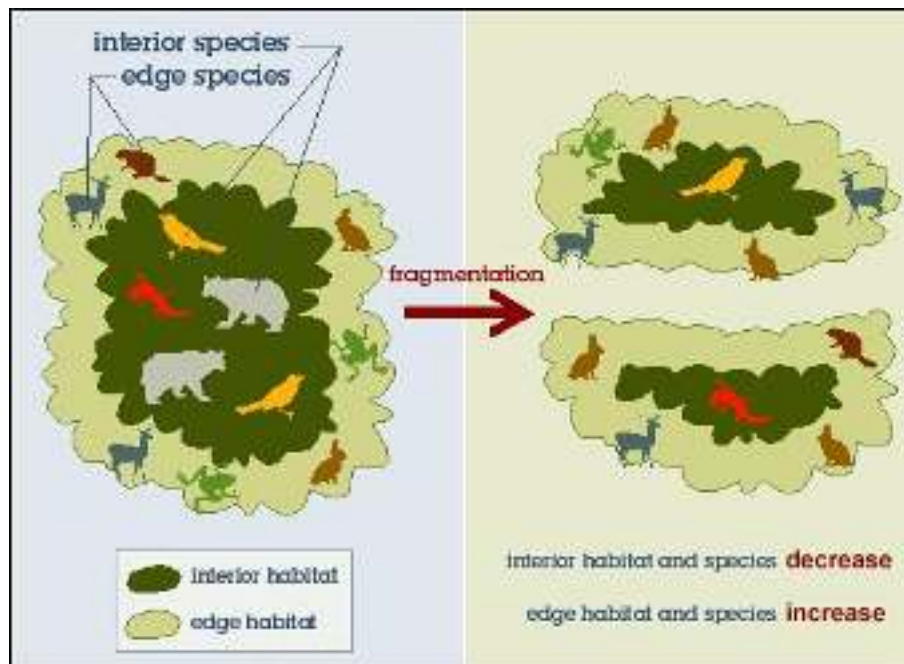


FIGURE 8 – Représentation schématique de la fragmentation de l'habitat

12. Reportage sur internet - 03/07/2011 - <http://www.youtube.com/watch?v=6yKEirL4LDA>

13. Reportage sur internet - AFP - 21/01/2010 - http://www.youtube.com/watch?v=1Aeuc_0TvZ8

Cinquième partie

Aspects de gouvernance du projet

Ce projet pose plusieurs enjeux au niveau de la gouvernance. En effet, plusieurs acteurs publics entrent en jeu dans le cadre du TGV Lyon-Turin.

1 Caractère binational

Tout d'abord, ce projet binational implique des contraintes spécifiques. Cette ligne doit relier la France à l'Italie. Ainsi le financement et les choix de trajet résultent d'une négociation entre ces deux pays, ce qui rend la gestion de ce projet très compliqué puisqu'un blocage de la part d'un des pays mettrait en suspens le projet. On remarque que les divers documents¹⁴

issus de l'accord entre François Hollande et Mario Monti le 3 décembre 2012 restent encore relativement vagues et laissent une large marge de manœuvre et de changement. Ainsi dans l'annexe 3 de cet accord, relatif à la promotion du report modal, seules des pistes de travail sont évoquées sans qu'une possibilité soit clairement choisie. L'influence du caractère binational est important d'autant plus qu'en période électorale, de tels projets sont suspendus. Ainsi, ce projet risque d'être influencé par la campagne électorale italienne car l'Etat Italien mène en ce moment une politique d'économie budgétaire remise par l'opposition. Les différences de point de vue entre partis au pouvoir et d'opposition en Italie peuvent influencer ou retarder ce projet.

Par ailleurs, les différences entre les systèmes juridiques des deux pays peuvent influencer le déroulement du projet. En effet, les recours administratifs contre les projets des opposants ne sont pas les mêmes d'un côté ou de l'autre de la frontière. Ces recours peuvent donc entraîner un retard bien plus conséquent d'un pays par rapport à l'autre, voire une modification du trajet. Ceci constituerait un contretemps majeur pour le TGV Lyon-Turin puisque tout le projet prendrait du retard.

2 A l'échelle de la France

Le caractère binational est un enjeu majeur de la gouvernance de ce projet. Cependant, il existe aussi des enjeux à l'échelle du territoire français. En effet, ce projet est porté majoritairement par l'état à travers la déclaration d'utilité publique. Il est alors imposé dans une certaine mesure aux collectivités territoriales puisque selon l'arrêté inter-préfectoral¹⁵

relatif à cette déclaration d'utilité publique, les collectivités locales concernées sont tenues de mener ce projet à bien. Or celles-ci vont essayer de défendre les intérêts de leurs territoires qui peuvent différer de l'intérêt global. Cela est donc source de tensions, modifications et retard du projet. De plus, avec la volonté de l'Etat de réduire son implication dans les projets au profit des collectivités locales et du secteur privé, le déroulement de ce projet pourra grandement varier.

Par la suite, l'exploitation de cette ligne posera une question de gouvernance. En effet, cette ligne sera détenue par trois acteurs, RFF-réseau ferré de France, RFI (son pendant en Italie) et une entreprise privée. Par ailleurs, pour la construction, selon les plans en annexe de l'accord et la notice produite par RFF, il y aura des parties sous la responsabilité de la France ou de l'Italie et une partie transfrontalière. Il s'agira donc de trouver un consensus pour la construction et l'exploitation de cette ligne entre ces acteurs de nature différente (publique ou privée) et de nationalité différente (française ou italienne). De plus, ce consensus devra pouvoir suivre l'évolution future de cette ligne. Par exemple, si des travaux doivent être effectués, la répartition des responsabilités peut s'avérer compliquée.

14. Annexe 3 en français - Ministère du Développement durable - www.developpement-durable.gouv.fr/document125097

15. Arrêté inter-préfectoral qualifiant la liaison ferroviaire Lyon -Turin - http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=arrete%20interprefectoral%20qualifiant%20la%20liaison%20lyon%20turin&source=web&cd=1&cad=rja&ved=OCC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rhone.equipement.gouv.fr%2FIMG%2Fpdf%2FAIP_PIG_03-01-2012_cle5468f6.pdf&ei=qGpUe3dN5S6hAevvIHQCA&usq=AFQjCNGV_H9LBtuSFjSFvfhB1hn30cd-CA

3 Rôle de l'UE

Enfin, la question de la gouvernance européenne se pose car l'UE est un des soutiens financiers majeurs de ce projet et source de nombreuses réglementations en matière d'environnement. Ainsi, une instabilité de la politique européenne ou de son budget peuvent grandement affecter le TGV Lyon-Turin. Or, en ce moment, le budget européen est en train d'être négocié à la baisse. Il est possible que l'UE réduise sa participation pour de tels projets. De plus, un porte-parole du l'eurodéputé François Alfonsi, membre de la commission du budget, a déclaré que "nous sommes dans une situation financière plus complexe et on peut réfléchir sur le meilleur usage de l'argent public »¹⁶

et que "le financement de ce projet par l'UE n'était pas acquis". D'un point de vue de la gouvernance, le TGV Lyon-Turin se situe dans la continuité de la construction européenne et de la décentralisation. En effet, de multiples acteurs (aussi bien à grande échelle comme l'UE que les collectivités locales) entrent en jeu, entraînant une grande complexité du projet. Tous ces acteurs sont indispensables à la réalisation de ce TGV mais avec des intérêts différents.

Sixième partie

Les contradictions du projet

L'accord entre les deux chefs d'Etat François Hollande et Mario Monti a été signé le 3/12/12, mais précédemment, la cour des comptes¹⁷ avait émis un avis défavorable un mois auparavant quant au percement de ce tunnel. En effet, selon le rapport publié « d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été explorées de façon approfondie ». Ce projet, imaginé il y a plus de 30 ans, était justifié par des prévisions de trafic de fret et de voyageurs qui ont été revues à la baisse : la nouvelle ligne pourra accueillir 40 millions de tonnes de fret alors que la ligne actuelle, une fois rénovée, pourrait en faire transiter 15 millions et que les prévisions de trafic ont montré que le trafic de marchandises a diminué dans les Alpes Françaises en étant actuellement de 4 millions de tonnes par an . En réalité les études initiales ne prennent pas en compte les projets d'aménagement ferroviaire en Suisse qui a séparé le trafic.

D'autre part, un manque de concertation sur l'ensemble du projet est pointé du doigt par de nombreux opposants au projet ainsi que par la Cour des Comptes dans son référé au Premier ministre pour qui « le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaire dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité. » , et ceci des 2 côtés de la frontière : « Du côté italien, l'insuffisance de la concertation initiale a conduit au blocage du projet. ». Depuis son origine, le projet a été porté par les élus aussi bien nationaux qu'au sein des collectivités locales pour qui cette infrastructure promet un rayonnement de leur territoire au niveau international.

La protection de l'environnement est avancée comme argument pour la mise en œuvre du projet. En effet, sur le long terme, cette ligne ferroviaire doit permettre de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre (notamment le CO2) et ainsi contribuer à limiter le réchauffement climatique grâce au report modal qui en découlera. Mais à court et moyen terme, ce projet va être une source de pollution importante : tout d'abord, les travaux nécessitent des machines fonctionnement avec des moteurs thermiques qui consomment autant voir plus qu'un camion, ensuite le tunnel transalpin va traverser certaines couches de roches comme de l'amiante et de l'uranium. L'amiante est connue depuis des années pour son caractère cancérigène, et l'uranium pour ses propriétés radioactives. Ces deux minerais vont être extraits de la montagne par la percée du tunnel et il va ensuite falloir soit les traiter et les recycler, soit les stocker tout en veillant à ce qu'ils ne polluent pas l'environnement, notamment avec les radiations émises par l'uranium.

16. Le Progrès - 02/12/2012 - <http://www.leprogres.fr/actualite/2012/12/02/duflot>

17. Référé de la Cour des Comptes au Premier ministre daté du 5/11/2012

Septième partie
Conclusion

Références

Articles de presse

- [1] Les échos - 03/12/2012
<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/0202425348337-sommet-france-italie-signature-de-l-accord-sur-la-lgv-516747.php>
- [2] 20 minutes - 03/12/12
<http://lesactualitesdudroit.20minutes-blogs.fr/archive/2012/12/03/lyon-turin-le-tunnel-qui-est-une-impasse.html>
- [3] Lyon people - 03/12/12 -
<http://www.lyonpeople.com/derniere-minute/lyon-turin-manifestation-sous-tension-aux-brottes.html>
- [4] Le Figaro - 03/12/12 -
<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2012/12/03/20002-20121203ARTFIG00680-nouvelle-tentative.php>
- [5] Le Progrès - 02/12/2012
<http://www.leprogres.fr/actualite/2012/12/02/duflot>
- [6] Le Point - 30/11/12 -
<http://www.lepoint.fr/societe/le-tgv-lyon-turin-verra-t-il-vraiment-le-jour-30-11-2012-1523.php>

Documents officiels

- [7] Annexe 3 en français - Ministère du Développement durable - www.developpement-durable.gouv.fr/document125097
- [8] Référé de la Cour des Comptes au Premier ministre daté du 5/11/2012
- [9] Arrêté inter-préfectoral qualifiant la liaison ferroviaire Lyon -Turin - http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=arrete%20interprefectoral%20qualifiant%20la%20liaison%20lyon%20turin&source=web&cd=1&cad=rja&ved=OCC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.rhone.equipement.gouv.fr%2FIMG%2Fpdf%2FAIP_PIG_03-01-2012_cle5468f6.pdf&ei=egQpUe3dn5S6hAevvIHQCA&usg=AFQjCNGV_H9LBtuSFjSFvfhB1hn30cd-CA

Statistiques

- [10] Chiffres de l'INSEE - <http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=14>
- [11] Chiffres de ADEME http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=ademe%202002%20rejet%20co2%20fret&source=web&cd=2&ved=OCDSQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww2.ademe.fr%2Fservlet%2FgetBin%3Fname%3D24C7625FA9D8472C366A28BDD77EB1341144246653825.pdf&ei=4ogfUd-1B4nOhAf_5YHACg&usg=AFQjCNGWu98vnYiJZetXMv73YVwQwJwGhQ&bvm=bv.42553238,d.ZG4&cad=rja
- [12] <http://www.lyon-turin.info/le-projet/le-trace>

Reportage vidéo

- [13] Reportage sur internet - AFP - 21/01/2010 - http://www.youtube.com/watch?v=1Aeuc_0TvZ8
- [14] Reportage sur internet - 03/07/2011 - <http://www.youtube.com/watch?v=6yKEirL4LDA>