

3. MISE EN PERSPECTIVE DES ÉTUDES ET DES ENTRETIENS

La mise en perspective des études et des entretiens a pour objet d'apprécier la pertinence des offres de transport et territoriale au regard de la demande existante et prévisible identifiée dans les études SEEE et SEMALY et de la demande exprimée par les acteurs institutionnels et socio-économiques en Région.

Sont donc proposés ci-après, outre les effets du projet quelle que soit la vocation retenue (3.0), des mises en perspective entre offres et demandes selon les vocations du Lyon Turin :

- internationale (3.1)
- nationale (3.2)
- inter régionale (3.3)
- régionale (3.4)

et les opportunités de développement localisées (3.5).

Des éléments complémentaires apportés à l'occasion des entretiens sont ensuite développés (3.6)

3.0. LES EFFETS DU PROJET (QUELLE QUE SOIT LA VOCATION RETENUE)

Quelles que soient les vocations du projet Lyon Turin (internationales, nationales, inter régionales ou régionales), il est porteur d'effets qui sont rappelés ci-après pour mémoire.

Ces effets sont ceux de la Grande Vitesse (3.0.1) pour répondre à des accroissements de la demande (3.0.2).

Ils sont mesurables en terme de croissance et d'emplois (3.0.3).

Le projet a par ailleurs des effets d'image connus et porte aussi en lui des risques, craintes ou effets ressentis négativement (3.0.4).

3.0.1. Les effets de la Grande Vitesse

- Les T.G.V. sont conçus pour assurer une desserte rapide et fréquente entre villes éloignées⁽¹⁾ et mettre en relation des milieux socio-économiques et des populations.

Pour être rapide cette desserte ne peut être compatible avec un réseau par trop maillé (arrêts trop rapprochés). Pour être fréquente, elle ne peut mettre en relation que des villes et agglomérations de taille suffisante pour générer des potentiels de trafic justifiant de bonnes fréquences (capacité de traiter des flux massifs de déplacements).

De ce fait, il apparaît nécessaire, et cela recoupe les options choisies jusqu'alors, de limiter l'offre T.G.V. aux principales agglomérations de Rhône Alpes.

- Outre cette raison première, le T.G.V. a des atouts bien connus qui sont ceux du train avec la grande vitesse en plus, que l'on peut regrouper en deux catégories :
 - économie d'énergie, économie d'espaces au sol, absence de pollutions de l'air, des eaux et du sol du fait de l'usage de l'électricité,
 - sécurité, confort, fiabilité et vitesse, possibilité d'accéder aux centres des villes,

⁽¹⁾ L'étude SEEE précise que « la grande vitesse ferroviaire permet au train de concurrencer la route pour des déplacements supérieurs à 300 km et de concurrencer l'avion jusqu'à 1 400 km ».

Les options politiques retenues par l'Europe, l'État, la Région, les Départements et grandes agglomérations de Rhône Alpes en faveur du développement durable et d'une protection accrue des environnements sont donc confortées par ce mode de transport ferroviaire à grande vitesse.

3.0.2. Répondre à certains accroissements de la demande, soulager les infrastructures et repousser des saturations par la mise en oeuvre d'un projet « articulé »

- L'histoire récente a démontré des croissances de transports et mobilités à l'échelle européenne et dans chaque pays membre. Ces croissances se sont portées pour leur grande majorité sur les réseaux routiers et aériens (grande vitesse). Les diverses prévisions de trafic ont été quasi systématiquement dépassées.

Les hypothèses actuelles (des plus pessimistes aux plus optimistes) pour les 20 ans à venir laissent prévoir une poursuite de cette croissance de la mobilité, et cela malgré l'explosion des nouvelles technologies de la communication et de l'information et malgré des projections démographiques plus faibles que celles connues en Europe depuis 30 ans.

On table assez régulièrement sur une croissance annuelle de la mobilité de 3% et un doublement en 20/25 ans.

Parallèlement, le système de transport s'est progressivement dégradé au regard des fonds injectés dans ce secteur et des saturations générées par la croissance de la mobilité (notamment aux abords des grandes agglomérations et sur certains axes de transit et d'échange très spécifiques : transport de marchandises, pointes touristiques, ...).

Pour répondre à ces croissances de la demande et les anticiper, le projet Lyon Turin constitue une nouvelle offre de transport ferroviaire plurielle qui est progressivement calibrée au regard des projections statistiques (cf. étude SEMALY).

- Au delà de ces investigations « appliquées », c'est l'ensemble de ses vocations qui participe de l'effort des pouvoirs publics en faveur de l'amélioration des mobilités professionnelles, touristiques, domicile-travail, ... quelles que soient les échelles retenues, les territoires considérés, les secteurs d'activités, ...

Cet effet général du projet doit cependant être décomposé par mode et par nature de l'offre (T.G.V., TERGV, TER), par type de relations (transit, échanges, internes), par catégories de clientèles, ...

L'analyse des demandes et trafics existants et prévisibles (études SEMALY) et l'appréciation des intérêts du projet du point de vue d'acteurs socio-économiques régionaux conduit à cette décomposition et à la reformulation des enjeux prioritaires du projet (cf. infra).

Il est vrai que le Lyon Turin, offre globale de transport sur un territoire et offres spécifiques de relations entre territoires, ne peut et ne doit répondre à toutes les demandes exprimées, d'une part parce que ce serait d'une ambition trop démesurée, d'autre part parce que les responsabilités et compétences du transport sont diverses et recouvrent des territoires certes imbriqués mais à des échelles différentes.

Plus concrètement, s'il est un levier important qui entraîne des modifications des offres de transport régionales et urbaines, le projet Lyon Turin ne doit pas se substituer aux autres outils et procédures en cours : Schémas régionaux et départementaux des transports, PDU, Schémas directeurs des sites propres, etc...

3.0.3. Les effets globaux sur l'emploi

- L'étude sur les enjeux d'aménagement/développement met en évidence les effets du projet Lyon Turin sur l'emploi en Région. Pour résumer ce qui est développé par SEEE, on retiendra essentiellement que :
 - le projet permet d'augmenter la croissance prévisible (modèle BIPE) de 2,4% à 3,4% sur la période 1995/2015, et générerait de ce fait des surcroûts d'emplois (surcroît est employé volontairement, cela signifie que le projet ne créera pas forcément des emplois « nets » mais permettra d'en maintenir)
 - les secteurs d'activité les plus sensibles à l'amélioration de l'offre de transport devraient être la construction électrique, le tourisme, la chimie et la metal-mécanique
 - ces effets évalués spatialement se porteraient essentiellement sur les espaces les plus dynamiques économiquement (agglomération lyonnaise, Sillon Alpin et régions montagneuses de l'Est, plaine de l'Ain et vallée du Rhône moyen)
 - les principaux apports du projet apparaissent à part égale à la modification radicale de la relation franco-italienne, à l'amélioration significative de la desserte du Sillon Alpin par LGV ainsi qu'à l'optimisation de l'ensemble des relations intercités régionales
 - le projet en configuration complète, comprenant la ligne T.G.V. Lyon Turin, la LGV du Sillon Alpin et l'itinéraire fret apporterait les effets maximum sur l'emploi, effets qui seraient donc réduits de 40% sans desserte régionale intercités à grande vitesse.

- Sans remettre en cause les travaux conduits (ce n'est pas l'objet de la présente note), des précisions (sommaires) doivent être néanmoins apportées sur ces aspects liés à l'emploi.

Il doit être entendu que le projet Lyon Turin s'inscrit dans une offre territoriale globale. J.M. OFFNER a parlé d'effets réciproques ou de « congruence » à propos des effets des infrastructures nouvelles (cf. supra).

Ainsi donc, le projet Lyon Turin en tant que projet d'équipement et d'aménagement du Territoire de Rhône Alpes est un élément de la manne publique et/ou privée sur un territoire. C'est en ce sens qu'il génère de la croissance et par effets induits des emplois dans les territoires d'accueil des activités, qui sont par ailleurs les plus créatrices d'emplois et les plus dynamiques.

Autrement dit, en suivant ce type de raisonnement, on imagine mal que le projet Lyon Turin génère de la croissance et des emplois dans des territoires où les activités identifiées comme les plus porteuses ne sont pas implantées...

Or, l'exercice de calcul et de prévisions des croissances est un exercice global, qui fait appel aux outils de la comptabilité nationale (par ailleurs en défaut ...).

Ainsi, en partant de l'hypothèse d'une croissance nationale forte (2,4%) renforcée par des projets d'équipement du Territoire (canal Rhin Rhône, T.G.V. Méditerranée, T.G.V. franco-espagnol, Tunnel de Mercantour, ... et projet de liaison transalpine Lyon Turin), on peut tabler sur une croissance plus élevée (3,4%) et donc plus créatrice d'emplois, prioritairement en Rhône Alpes dans les territoires dynamiques et d'accueil des filières et des entreprises identifiées mais aussi plus globalement sur l'ensemble du territoire au gré des activités et des projets qui y sont présents.

Enfin, si le projet en configuration complète, c'est à dire comprenant la LGV Lyon Turin, la LGV du Sillon Alpin et l'itinéraire fret apporterait les effets maximum sur l'emploi, c'est parce qu'il serait le plus « porteur de richesses » en Région, et calculé comme tel dans un modèle macro-économique régional.

On peut donc dire que les effets du projet seraient réduits de 40% sans desserte régionale intercités à grande vitesse, non du fait de l'absence de ces liaisons mais du fait d'un déficit de richesses induites par rapport au projet global.

3.0.4. Les effets d'image, les risques, craintes et effets négatifs

- « Le T.G.V. n'est pas nouveau ». Il s'est progressivement imposé pour de nombreux déplacements et a généré des opportunités de développement dans les territoires desservis.

Porteur d'effets d'image valorisante mais aussi de risques, craintes ou effets négatifs, il a été étudié en de très nombreuses occasions (colloques T.G.V., études des retombées socio-économiques, analyses comparées des développements de quartiers d'affaires à proximité des gares, etc..).

- On reprendra ci-après les termes de J. de COURSON ⁽¹⁾ concernant les effets d'image et de paradoxe liés à l'arrivée des T.G.V. sur des territoires ou dans des villes:

- « Sorte d'avion au sol, le T.G.V. a « rétréci » la France (et bientôt) l'Europe et a redonné à nos concitoyens le goût du train, fait parfois exploser le « quartier de la gare » et renouvelé l'architecture ferroviaire »

- « Autrefois quartier sinistre, désert, paupérisé et mal famé (...), le **quartier de la gare** a opéré une véritable renaissance urbaine par réorganisation des réseaux de transport public existants (...), par la création de nouveaux « quartiers d'affaires » multifonctionnels (hôtels, bureaux, logements, commerces, équipements publics, musées et Palais des congrès, cinémas, ...), (...) par la réalisation d'un nouveau « centre-ville » (affaires, commerces)... »

- « l'effet du T.G.V. n'est pas exempt de **conséquences perverses ou inattendues**, tant pour l'urbaniste que pour les édiles ... ou les voyageurs :

- paradoxe n° 1 : le T.G.V. ne crée rien ... mais il est indispensable. Toutes les études montrent que le T.G.V. est un moyen de transport qui « accélère » les effets... mais ne crée pas en lui-même de valeur ajoutée directe pour la ville desservie. (...) il est d'abord une « turbine tertiaire » (...) et non un créateur de richesses (...). L'effet T.G.V. n'est puissant que s'il est accompagné, ou mieux, précédé d'un ensemble d'actions et de programmes qui le valorisent. Cependant le T.G.V. est en lui-même un accélérateur de décisions et **un outil médiatique extrêmement puissant.** (...)

⁽¹⁾ Revue « Urbanisme » de Mars/Avril 1996.

- Enfin, il importe de préciser ce qui a été souligné à l'occasion des entretiens en Rhône Alpes.

Plusieurs responsables d'entreprises ou de structures ont confirmé l'intérêt du T.G.V. du point de vue de l'image qu'il apporte. Les notions de désenclavement sont toujours systématiquement mises en avant sur un plan psychologique parfois plus important que fonctionnel :

« le T.G.V. ne sera pas forcément utilisé mais telle ville, tel secteur, ... se doivent d'être reliés « au reste du monde » par tous les modes ».

Apparaît ici la notion d'enclavement/désenclavement « relatif » des territoires les uns par rapport aux autres :

« il importe plus de poursuivre le désenclavement de Rhône Alpes, pourtant déjà bien relié, par rapport à Paris pour des raisons de positionnement externe que d'utilité renforcée au plan interne ».

Cette idée est aujourd'hui largement véhiculée à une époque de concurrence exacerbée entre les territoires et a été exprimée concrètement par certains interlocuteurs en arguant de la concurrence des projets de T.G.V.-Est, de liaisons autoroutières dans le Nord de l'Europe, de franchissements alpins entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie... toutes sortes de projets qui visent, au même titre que le Lyon Turin, à renforcer de grands espaces économiques transfrontaliers et « intégrés ». (cf. infra 3.1.2).

- En ce qui concerne d'éventuels « risques, craintes ou effets négatifs », on notera une quasi unanimité des interlocuteurs sur l'existence de tels effets mais leur extrême relativité.

Certes des risques de polarisations spatiales et territoriales du développement existent⁽¹⁾ (mais en organisant des transports de diffusion sur les territoires ils seront limités, et « de toutes manières a-t-on le choix ? ») et des concurrences nouvelles peuvent apparaître depuis l'Italie du Nord (mais la réciproque est aussi vraie et voulue).

Sur ce sujet particulier des concurrences, l'étude SEEE a d'ailleurs clairement expliqué que :

« Rhône Alpes apparaît comme ayant un fort avantage concurrentiel dans les domaines de l'agriculture, la parachimie et les matières plastiques, mais un désavantage certain dans la construction automobile, le travail des métaux, les équipements industriels, l'industrie textile et les matériaux de construction ».

⁽¹⁾ Cette opinion émise à propos d'éventuels risques de polarisation en Rhône Alpes autour de Lyon, à l'image des constructions passées en étoile autour de Paris, doit cependant être nuancée car l'objectif de développer trois gares nouvelles et pôles de transport et d'articulation du projet (Lyon Satolas, Rhône Alpes Sud et Savoie Dauphiné) va justement à l'encontre des phénomènes de polarisation dénoncés. C'est un réseau maillé qui est promu au plan régional. Cela étant, il conviendra aussi de ne pas reproduire ces phénomènes autour des trois sites identifiés.

Au delà de la mesure relative de ces risques, il est intéressant de noter que les acteurs rencontrés ont tous souligné le besoin d'intégration européenne, d'intensification des échanges avec les entreprises italiennes, d'ouverture des sites touristiques à des populations jusque là éloignées, etc... et cela pour une raison évidente mais essentielle :

« ces relations touristiques, ces échanges économiques, de maintenance des machines-outils, de sous-traitance d'opérations, de partenariats dans les montages de projet, ... existent déjà ⁽²⁾ et sont favorables aux tissus industriels et tertiaires des deux cotés de la frontière ».

A propos de l'opinion des entrepreneurs rhônalpins sur le projet Lyon Turin, le LET avait mis en évidence que:

« tout d'abord, les relations entre la France et l'Italie sont déjà importantes et cela dans les deux sens (...), actuellement elles concernent surtout des activités liées à la logistique ou à des opérations commerciales ».

« les relations entre Rhône Alpes et l'Italie ont toujours existé. La grande Vitesse ne fera que poursuivre une tendance qui perdure depuis des siècles ».

C'est donc au contraire l'amélioration des liaisons (tous modes et donc ferroviaires) qui est souhaitée comme un élément de dynamisme économique et de croissance.

⁽²⁾ « Les enjeux économiques pour Rhône Alpes de la liaison transalpine à grande vitesse », LET, 03/1994.