

3.1. LA VOCATION INTERNATIONALE DU PROJET

3.1.1. La relation Nord Europe - France - Italie et l'objectif affiché d'anticiper un potentiel de relations entre Sud Europe et Italie

**Un projet à ambition internationale,
réalisé pour assurer des déplacements européens
de longue distance**

Dans un contexte de croissance particulièrement forte des trafics voyageurs en Europe,

(croissance depuis 20 ans du trafic européen de +3% par an pour les voyageurs, prévisions de doublement des trafics en 25 ans)

avec une demande ferroviaire actuelle essentiellement exprimée sur la relation Nord France - Italie du Nord,

« Pour ce qui concerne l'international, la demande actuelle concerne donc essentiellement les relations Nord France - Italie du Nord (70% des trafics).

Les trafics fer actuels concernés par le projet transalpin sont aujourd'hui liés pour 31% aux relations internationales (1,9 million de voyageurs) ».

le projet Lyon Turin a pour objectif de renforcer l'intégration de l'espace européen en reliant ses principales zones de peuplement et notamment Londres - Paris - Lyon - Turin - Venise - Naples) et en constituant un carrefour en Rhône Alpes (entre Europe du Nord et Europe du Sud).

Le projet est aujourd'hui « calibré » pour répondre à cette demande actuelle qui s'accroît, pour développer les parts de marché du ferroviaire « international » et participer de la constitution de ce réseau européen à grande vitesse.

Pour ce faire, il propose de nombreuses relations entre l'Ile de France et l'Italie.

« les missions internationales se feront essentiellement entre l'Ile de France et l'Italie : 15 à 25 relations quotidiennes par sens sur un total de 25 à 35 ».

« Il s'agira pour l'essentiel de relier:

- Paris et Turin (2h55 au lieu de 5h15) et Milan
- Paris et Gènes
- Paris et Venise
- Paris et Rome
- Paris et Genève (3h00 au lieu de 3h30)

ainsi que :

- Bruxelles et Milan
- Lille et Milan
- Lyon et Turin (1h20 au lieu de 3h35) et Milan
- Lyon et Genève (1h30 au lieu de 1h45)
- Genève et Milan
- Paris - Naples
- Barcelone - Rome
- Bruxelles - Rome
- Londres - Rome ».

Une appréciation européenne du projet

- D'une manière générale, les acteurs régionaux ne se prononcent pas sur l'amélioration des relations internationales en transit en Rhône Alpes. Les effets au plan régional de ces relations entre Paris et Rome, Bruxelles et Milan, Londres et Turin, ... seraient effectivement fort limités.

En revanche, les commentaires proposés confirment une appréciation générale du Lyon Turin comme **un projet essentiellement européen**.

« A l'inverse du tunnel sous la Manche auquel il est souvent comparé, il ne débouchera pas sur un cul de sac (la Grande Bretagne). Il "s'ouvre" sur toute l'Europe du Sud à partir de l'Italie (Turin, Milan) ».

De ce point de vue, il doit être "porté" par une ambition européenne et nationale. C'est cet enjeu qui justifiera et permettra sa rentabilité.

- Au delà de ce constat général, les acteurs rencontrés localement préfèrent mettre en avant le besoin de liaison rapide (voie nouvelle, T.G.V.) avec l'Italie du Nord (Turin, Milan) depuis Lyon Part Dieu et Satolas, mais aussi des autres territoires de la Région : Vallée du Rhône, bassin stéphanois, Sillon Alpin, ... (cf. infra).
- Enfin, il faut noter que si la relation Lyon-Genève est présentée comme une relation internationale, elle est vécue localement comme une relation régionale et, de ce fait, se satisfaisant du réseau d'infrastructures autoroutières actuelle et en cours de modernisation.

3.1.2. La relation Rhône Alpes - Italie du Nord

Développer une offre transfrontalière

Si, aujourd'hui, la relation Rhône Alpes - Italie du Nord est particulièrement favorable au mode routier ⁽¹⁾ (90% des trafics), une offre ferroviaire plus fréquente et améliorée devrait pouvoir capter de nouvelles parts de marché.

Outre les relations au départ de Lyon, c'est l'ensemble des relations internationales qui devraient profiter à la Région si le principe d'arrêter toutes les missions internationales dans l'une ou l'autre des 3 gares de Rhône Alpes est assuré.

« Au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes (Lyon Satolas, Savoie Dauphiné, Rhône Alpes Sud) des missions T.G.V. longues distances ».

Cette nouvelle offre disponible en Rhône Alpes répond à une demande aujourd'hui existante,

« Rhône Alpes-Italie du Nord est au deuxième rang des relations internationales (17%) mais reste très faible au regard du potentiel de trafic (aujourd'hui la route - VP et autocars - accueille près de 90% des trafics entre Rhône Alpes et l'Italie du Nord) ».

qui s'exprime notamment par le développement des relations transfrontalières de tous ordres, notamment économiques et commerciales, culturelles et institutionnelles, universitaires et de recherche, ...

L'Italie : premier fournisseur de Rhône Alpes (30% des importations) et deuxième client (16% des exportations) doit à ce titre être mieux relié à Rhône Alpes.⁽²⁾

L'objectif affiché de la part des responsables de l'Aménagement du Territoire d'aller vers la constitution d'un espace économique transfrontalier nécessite ces intensifications et améliorations des relations avec l'Italie du Nord, qui permettront :

⁽¹⁾ Ce déséquilibre entre les modes est aujourd'hui un frein à la constitution de cet espace économique transfrontalier et justifie en soi le projet Lyon Turin.

⁽²⁾ Le fait que l'Italie soit le premier partenaire commercial de Rhône Alpes n'a « en soi » que peu d'effets sur le projet Lyon Turin « voyageurs », il s'agit là essentiellement d'échanges et de flux de marchandises. En revanche, c'est parce qu'elle est premier partenaire et que cela induit des échanges de personnes, de savoir-faire et de compétences que le projet de liaison transalpine a de fortes raisons d'être.

- au fort potentiel de relations inter-entreprises identifié (notamment dans le bassin stéphanois et dans le département de la Loire) de se concrétiser
- et aux « capitales » Lyon et Turin d'asseoir leur rayonnement international, ainsi que Genève « tournée vers le bassin rhodanien et l'axe Paris - Milan »

Outre, les offres « régionales » directement « rattachées » à l'international :

- Lyon - Turin (1h20 au lieu de 3h35) - Milan
- Lyon - Genève (1h30 au lieu de 1h45)

... la garantie des principes de l'offre (au moins un arrêt dans une gare nouvelle de Rhône Alpes (Lyon Satolas, Savoie Dauphiné, Rhône Alpes Sud) des missions T.G.V. longues distances; desserte TERGV de Satolas; ...) permet de crédibiliser l'offre transfrontalière avec les relations suivantes:

- Paris - Rhône Alpes - Turin - Milan
- Paris - Rhône Alpes - Gènes
- Paris - Rhône Alpes - Venise
- Paris - Rhône Alpes - Rome
- Paris - Rhône Alpes - Genève (3h00 au lieu de 3h30)
- Bruxelles - Rhône Alpes - Milan
- Lille - Rhône Alpes - Milan
- Lyon (Rhône Alpes) - Turin - Milan
- Lyon (Rhône Alpes) - Genève
- Genève - Rhône Alpes - Milan

ainsi que :

- Paris - Rhône Alpes - Naples
- Barcelone - Rhône Alpes - Rome
- Bruxelles - Rhône Alpes - Rome
- Londres - Rhône Alpes - Rome

<p>Intensifier des échanges économiques, essentiels au dynamisme de la Région</p>
--

Les arguments avancés par les acteurs régionaux en faveur de cette mise en relation sont nombreux, ils concernent aussi bien les relations historiques entre Rhône Alpes et les régions du Piémont et de la Lombardie que les relations institutionnelles, professionnelles et échanges économiques actuels et en développement.

A l'heure actuelle, les échanges de marchandises et les déplacements de "savoir-faire" avec l'Italie se font par la route et la multiplication des machines-outils italiennes qui supposent un entretien, une maintenance et des réparations fréquentes devrait générer de plus en plus de déplacement physiques.

Outre ce premier élément, c'est la structure même de l'économie régionale (grands groupes européens et internationaux, tissus extrêmement denses de P.M.E., croissances fortes des parts à l'export, ...) qui conduit à cette ouverture internationale de Rhône Alpes.

De même, les caractéristiques et évolutions de l'économie des régions italiennes du Nord est mise en avant comme argument au projet Lyon Turin.

A propos des régions Piémont, Lombardie et Val d'Aoste ⁽¹⁾, l'étude SEEE a d'ailleurs précisé plusieurs éléments qui traduisent aussi des accroissements de la mobilité et des besoins de déplacements professionnels de l'autre coté de la frontière :

- « une spécialisation de l'Italie du Nord Ouest dans les services aux entreprises »
- « une croissance récente de l'économie piémontaise poussée par l'équipement de transport et de la mécanique » et « de fortes exportations dans ces secteurs leaders, ainsi que dans le textile »
- « la position leader de milan pour la recherche, les laboratoires scientifiques, les brevets et les consultants pour l'industrie »

Reste un autre élément de l'économie italienne à prendre en compte : celui des participations financières croisées et de la présence de capitaux italiens en Rhône Alpes.

Les études de la CRCI ont localisé précisément les entreprises industrielles de plus de 50 salariés à capitaux italiens dans la Région. Ces entreprises interviennent dans les secteurs et activités suivantes : chimie, matières plastiques, ciments, BTP, constructions mécaniques, électriques, électroniques, métallurgie, mécanique, pièces et accessoires pour l'automobile.

Si la RUL et le Grenoblois sont les deux territoires de concentration de ces capitaux italiens (agglomération de Lyon, bassin stéphanois, Nord Isère, agglomération grenobloise, ...), la CRCI remarque de manière générale que « la part de l'Italie, pourtant premier fournisseur et deuxième client de l'économie régionale, apparaît très modeste ».

Au delà du constat actuel, ces données permettent d'imaginer que des marges de manoeuvre et d'évolution existent et que la montée en puissance des capitaux italiens en Rhône Alpes profitera des améliorations de liaison entre les régions frontalières.

Ce besoin de rallier Rhône Alpes et les autres régions françaises pour les entrepreneurs italiens a été confirmé lors des entretiens (« il y a une forte attente coté italien »), besoin que le LET avait identifié en 1994 :

⁽¹⁾ « L'Italie du Nord joue le rôle d'échangeur entre la péninsule d'un coté et l'Europe occidentale de l'autre ».

« 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 ».

Malgré cette dernière remarque produite à l'issue d'une enquête auprès de toutes les entreprises rhônalpines en 1994, il apparaît cependant de manière très nette que de nombreux secteurs et entreprises rhônalpines sont demandeurs d'amélioration des relations avec l'Italie.

De ce point de vue, l'exemple de la Plasturgie est intéressant. ⁽²⁾ C'est un secteur d'activités mis en avant par SEEE au titre des filières dynamiques de la Région et dépendantes fortement de la variable transport :

Rhône-Alpes représente 30 % du potentiel hexagonal de la fabrication et de la transformation plastique et des activités liées. Au delà, c'est dans l'ensemble des Massifs Jurassien et Alpin que les échanges de matières et de savoir-faire sont particulièrement nombreux (« toutes les vallées du Jura travaillent le plastique »).

De l'autre côté des Alpes, Turin (avec Fiat notamment) et la plaine du Po sont très présents sur ces secteurs, notamment dans la fabrication des machines à transformer, les Allemands ayant aussi un poids important dans la fabrication de ces machines.

Les métiers de la plasturgie sont donc aujourd'hui totalement européens (échanges de marchandises, de matières, de machines et de savoir-faire permanents) et les échanges avec l'Italie sont "permanents".

De même que la Plasturgie, l'exemple des coopérations universitaires et des centres de recherche va dans le sens du renforcement des liens ferroviaires avec l'Italie.

Ainsi, l'Université de Savoie a des accords de coopération avec ses homologues italiens (notamment Turin) et suisses. Ces accords concernent aussi bien les enseignants (cours) et chercheurs, que les étudiants (diplômes binationaux).

L'Université développe une politique de coopération internationale et toute amélioration des relations avec les villes italiennes favorisera, de son point de vue, cette politique.

⁽²⁾ D'autres P.M.E. rencontrées, appartenant à d'autres filières et développant des activités très différentes (emballage, miroiterie, santé et environnement industriel,...) confirment une "problématique" économique et commerciale commune.

De même, le groupe INPG cherche à développer le concept de grande université technique à l'image de ce qui se fait à l'étranger (ex : Catalogne, Milan - Turin, Londres, Californie). A cet effet, il développe fortement ses relations avec les universités étrangères ⁽¹⁾ et a créé le réseau CLUSTER qui regroupe onze universités (Dublin, Karlsruhe, Darmstadt, Eindhoven, Londres, Stockholm, Louvain, Turin, Barcelone et Lausanne). Le réseau assure des échanges d'étudiants, des cours communs,... et ira en s'amplifiant.

Pour l'INPG, s'il existe des avantages certains à être implanté dans l'agglomération grenobloise et en Rhône-Alpes :

« C'est une concentration de centres de recherche et d'universités (masse critique de laboratoires internationaux et nationaux...), les "liaisons" industrielles sont nombreuses et quotidiennes (recherche appliquée, relations avec les entreprises,...), ... ».

les inconvénients liés à l'enclavement international sont aussi bien présents et militent fortement en faveur de l'amélioration des infrastructures et de la réalisation du Lyon Turin :

« le "désenclavement" de Rhône-Alpes vers l'Italie est très attendu, les déplacements en voiture sont trop dangereux, les déplacements aériens sont encore trop coûteux et trop rigides ».

Au delà de ces quelques exemples, c'est la quasi totalité des interlocuteurs rencontrés qui considère que :

« l'enjeu majeur du projet Lyon Turin est de pouvoir relier les territoires de Rhône Alpes et ceux de l'Italie du Nord pour accompagner l'accroissement des échanges de savoir-faire et de compétences ».⁽¹⁾

En outre, en renforçant la position internationale de Lyon, et par extension de toute la Région, le projet est un élément supplémentaire d'attractivité de Rhône Alpes, de ses villes et territoires et par conséquent des ses tissus industriels et tertiaires.

⁽¹⁾ A l'heure actuelle, les déplacements inférieurs à 300 km se font par la route; au-delà, l'avion est privilégié. Les relations sont alors :
- Grenoble St Geoir ✂ Paris Roissy ✂ international,
- Satolas ✂ international (mais l'offre est limitée),
- Genève ✂ international (l'université a des accords avec les sociétés de taxi).

⁽¹⁾ Cette volonté exprimée émane principalement des entreprises et structures implantées dans la RUL, la Vallée du Rhône et quelques secteurs du Sillon Alpin (Grenoble essentiellement). A l'opposé, pour ce qui est de la relation avec l'Italie, la CCI de Genève par exemple estime que la priorité du Lyon -Turin, qui est la relation France-Italie, n'a que peu d'intérêt pour Genève et le Genevois, déjà reliés à Turin en 3h30 par les lignes du Simplon et du Saint Gothard (13 et 14% des trafics sont respectivement des relations d'affaire sur ces 2 lignes) et par l'autoroute depuis plus de 20 ans.

Pour une ambition européenne encore plus affirmée

Certains acteurs rencontrés ont un discours encore plus tranché concernant les enjeux du Lyon Turin. Il est intéressant de le relever car il traduit bien la façon dont est perçu et appréhendé le projet de liaison transalpine :

« Les marchés se développent à l'Est des Alpes et c'est vers l'Est que les relations aériennes et ferroviaires doivent être mises en place. De ce fait, le Lyon -Turin doit se faire. Les relations entre Rhône-Alpes et le Piémont et la Lombardie vont en se développant. Le mode de transport est actuellement la voiture vers l'Italie du Nord et l'avion au-delà (ex : Rome), une offre ferroviaire grande vitesse serait un élément supplémentaire très apprécié ».

« Il existe une réelle attente des clients et des entreprises de la Région pour rallier Milan aisément. Si l'autoroute de Maurienne (échéance 2000) rapprochera Rhône-Alpes de Turin, cela ne suffira pas. Une offre ferroviaire rapide entre Lyon, Turin et Milan doit être développée ».

« Au-delà, c'est l'Europe de l'Est qui est visée (des pays comme la Tchécoslovaquie ont aujourd'hui 5% de croissance et 3% de chômage...!). Accéder à ces marchés est un enjeu majeur pour les entreprises de Rhône-Alpes ».

On remarquera à ce sujet que l'amélioration des liaisons avec l'Italie et les régions d'Europe de l'Est doit être considérée "tous modes". C'est ainsi que l'offre aérienne internationale offerte à Satolas ⁽²⁾ doit être développée.

Ainsi par exemple,

« Les "Lyon - Prague" directs n'existent pas aujourd'hui, des transferts à Cologne (aller) et Munich (retour) sont nécessaires pour y aller au plus vite ».

Cette dernière remarque concernant Prague devant cependant être relativisée car les attentes d'un ou de quelques acteurs ne résument pas l'ensemble des attentes.

Il n'en reste pas moins que l'idée générale est bien présente : il faut ouvrir Rhône Alpes sur l'Est (et donc l'Italie) en jouant sur tous les modes, le « Satolas - Prague » en est ici un exemple.

⁽²⁾ Un interlocuteur rencontré propose par ailleurs que Satolas soit rebaptisé « Rhône Alpes Aéroport ».

<p style="text-align: center;">Une Eurorégion, Communauté de destins économique et sociale</p>

Pour renforcer les atouts de la Région et résoudre les difficultés actuelles, il est essentiel que le Lyon - Turin se réalise. Ne pas réaliser cette infrastructure (au double sens d'un grand projet d'équipement du territoire et des nouvelles liaisons qu'il permettra) fera certainement reculer Rhône-Alpes dans le concert des grandes régions d'Europe.

Le Lyon - Turin a donc un intérêt majeur, celui de confirmer Rhône-Alpes dans sa dimension européenne en plaçant la Région dans un ensemble euro-régional (macro-région européenne avec Lyon, Turin et Genève).

« Cette opération d'équipement du territoire renforce cette macro-région face à des concurrences qui sont déjà en train de se mettre en place : Alsace avec Nord Allemagne, Montpellier avec Barcelone et Toulouse, Lille avec la Flandre et le Kent, etc ... »

Cette volonté d'affirmer une Eurorégion n'est pas exclusivement politique ou « communicante », elle est aussi fondée sur l'existence d'une communauté de destins économique et sociale.

« Les Alpes ont toujours été « des portes » et non « des barrières » ou frontières. C'est historiquement un espace d'accueil et de mixité. Les départements frontaliers qui les composent ont bénéficié de dynamismes dus à l'or blanc, l'industrie et la haute technologie. Les relations avec l'Italie sont nombreuses que ce soit en terme d'échanges économiques, d'échanges culturels ou de populations (l'immigration italienne y a été importante) ».

De ce point de vue **le Lyon Turin avec un pôle de connexion dans la Combe de Savoie est un équipement utile et dynamisant pour l'ensemble de la grande région alpine transfrontalière.**

On citera pour illustrer ce dernier propos l'exemple de la société des Cars Faure, qui répond aujourd'hui à une forte demande pour aller au marché de Turin les 2^{ème} et 4^{ème} samedis du mois de la part de populations majoritairement italiennes ou d'origine italienne (100 personnes tous les 15 jours).

Si cet exemple est anecdotique, nombreux sont les interlocuteurs rencontrés à avoir souligné l'existence d'un volume important de clientèle pour le projet Lyon Turin dans la communauté italienne de la Région Rhône Alpes, et d'une manière générale de tout le Grand Sud Français.

L'intérêt du ferroviaire

Rhône-Alpes apparaît pour beaucoup comme une région privilégiée, bien desservie, adossée à l'Italie qui est son premier partenaire commercial et a un pouvoir d'achat élevé (Italie du Nord).⁽¹⁾

Aujourd'hui, les relations professionnelles « physiques » sont effectués essentiellement par mode routier ou aérien et la perspective d'une offre ferroviaire de qualité est appréciée des acteurs socio-économiques rencontrés.

Ainsi les dirigeants d'une P.M.E. de la région de Grenoble expliquent que « pour les échanges entre l'Italie et le Grenoblois par exemple, les déplacements se font le plus souvent en voiture mais certains cadres et agents de Milan et de la Plaine du Po commencent à privilégier le train (Milan - Turin - Montmélian - Grenoble, puis voiture de location) pour des raisons de sécurité, moindre fatigue et confort ».

A noter en outre que les déplacements par avion avec l'Italie sont encore trop chers et que si la voiture est souvent la formule retenue, le rapport coût/temps serait très certainement favorable au T.G.V. ("concours d'éléments favorables").

La perspective de faire un Aller-Retour dans la journée vers Turin ou Milan est particulièrement appréciée.

Cet élément est confirmé notamment par le Crédit Agricole qui développe ses marchés à l'international à travers des participations et des accords avec des banques étrangères (Italie : BP de Bergame, banque Ambro i Venitto) et des délégations à Milan, Genève et en Espagne :

« 30 à 40 % des entreprises en contact avec le Crédit Agricole travaillent avec l'Italie et les relations sont aujourd'hui essentiellement aériennes avec Milan (Lyon Satolas - Milan) ».

Enfin, on retiendra les résultats des travaux du LET de Lyon en 1994 sur l'opinion enquêtée des entrepreneurs :

"En terme de déplacement, l'existence d'une ligne nouvelle devrait entraîner un report important de la voiture vers le train à grande vitesse : alors que la quasi-totalité des déplacements se fait aujourd'hui en voiture, ils se feraient en T.G.V. dès que celui-ci serait mis en service".

⁽¹⁾ A noter qu'entre 1987 et 1992, l'Italie a connu de fortes croissances (dues aux dévaluations successives mais aussi à des mutations des appareils productifs des entreprises) et que la proximité des tissus industriels rhônalpins et italiens du Nord a généré de nombreux échanges.