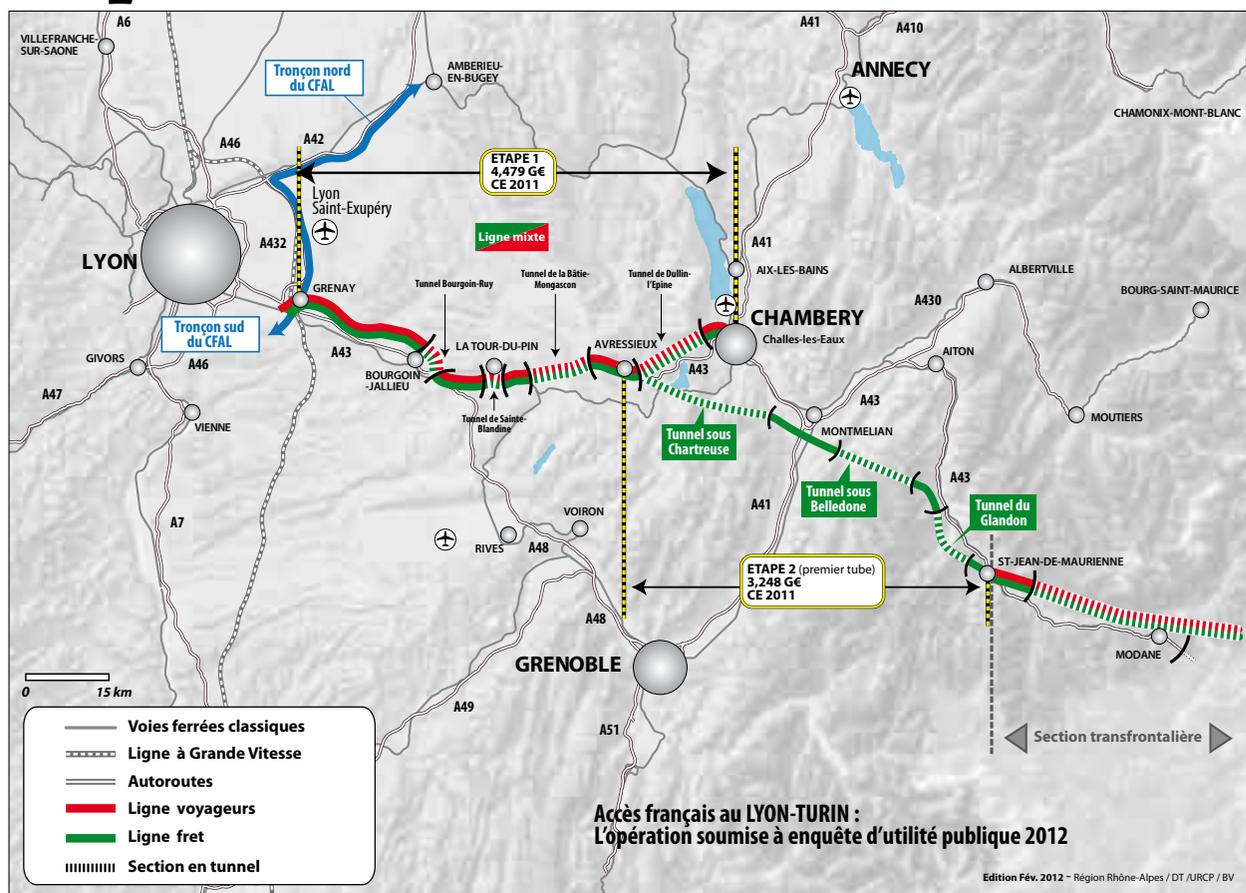


La liaison ferroviaire voit le bout du tunnel

Le Lyon-Turin sur la bonne

La liaison ferroviaire Lyon-Turin a retrouvé un nouvel élan. La fin des travaux, prévue à l'horizon 2025, permettra de reporter le trafic des camions, de la route vers le rail, et d'assurer un meilleur trafic voyageur, notamment pour les TER. Le chantier devrait générer quelque 30 000 emplois directs entre 2014 et 2021.



Les travaux du Lyon-Turin se dérouleront en trois phases d'ici à 2025. La première, de Lyon Saint-Exupéry à Chambéry, est une ligne temporairement mixte, fret et voyageurs, de 78 km de voie nouvelle. La deuxième consistera à aménager la ligne fret à grand gabarit, de 62 km dont 54 en tunnel à un seul tube. La troisième verra le doublement de cet axe fret par un deuxième tube de tunnels.

REPÈRES

- 2001 : signature du traité franco-italien décidant la réalisation de la Transalpine Lyon-Turin
- 2003 : démarrage des chantiers de creusement des galeries de reconnaissance (descenderies) en Savoie
- 2007 : déclaration d'utilité publique du tunnel international (partie française)
- Janvier 2012 : nouvel accord entre la France et l'Italie sur la base du nouveau tracé en Italie, pour définir la répartition financière entre les États et la structure de portage définitive du projet.
- 16 janvier au 19 mars 2012 : enquête d'utilité publique ouverte sur les 71 communes concernées par les accès français
- 9 février 2012 : la Région Rhône-Alpes réaffirme son soutien au projet, réclame que la réalisation des deux phases soit la plus concomitante possible, coordonnée avec la mise en service du tunnel international et demande des mesures compensatoires vis-à-vis des territoires traversés.

A comme Alpes

En traversant les Alpes de part en part, le Lyon-Turin sera le maillon central d'un axe ferroviaire reliant le sud de l'Espagne à Kiev : ce chaînon manquant, axé en priorité sur le fret, mettra aussi en réseau 5 000 km de lignes voyageurs existantes, dont l'axe Londres-Rome. Dégager les vallées alpines de la circulation des camions reste l'un des objectifs majeurs du projet.

B comme budget

Tout compris, en France et en Italie, le coût de la liaison ferroviaire atteindrait 20 milliards d'euros. Le seul tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, en Italie, est estimé à 8,5 milliards. Et les deux premières phases de travaux des accès français s'élèvent à 7,7 milliards.

C comme chronomètre

Avec le Lyon-Turin, les villes européennes se rapprocheront : il faudra moins de 4 heures pour rallier Milan depuis Paris, 5 heures pour aller de Barcelone à Turin, 1 h 40, au lieu de 4 heures, entre Lyon et Turin. Et plus près de chez nous, 50 minutes entre Lyon et Chambéry, au lieu de 1 h 30 aujourd'hui.

D comme délai

On l'annonçait pour 2012... La ligne ferroviaire Lyon-Turin ne devrait pas circuler avant 2025, voire 2030. Le calendrier prévoit la fin des travaux de la première phase, depuis l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry jusqu'à Chambéry, pour 2020-2022. La mise en service de la liaison fret à grand gabarit est annoncée pour 2025, en même temps que celle du tunnel international.

E comme enquête

Elle a commencé à la mi-janvier 2012, s'est achevée le 19 mars et ses résultats sont attendus fin juin : l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a mobilisé quinze commissaires enquêteurs chargés de recueillir les avis des habitants des 71 communes concernées par le tracé des accès français, de l'Est lyonnais à Saint-Jean-de-Maurienne. Des réserves ont été émises. Modifieront-elles la teneur du projet ? Il est trop tôt pour le dire.

F comme fret

Transporter 40 millions de tonnes de marchandises par le rail, c'est-à-dire reporter 1 million de poids lourds vers le fer... Voilà l'objectif premier du Lyon-Turin, qui doit inverser la croissance des flux routiers : aujourd'hui, 3 millions de camions traversent les Alpes franco-italiennes chaque année, et la moitié passe par Vintimille.

G comme galerie

En 2003, les travaux de creusement des galeries de reconnaissance ont démarré en Savoie. Ces descenderies de Modane, La Praz et Saint-Martin-la-Porte, destinées à accéder au chantier et à étudier la géologie et l'hydrologie du terrain, sont achevées. Une fois la liaison ouverte, elles serviront à l'aération et à la sécurité. Côté italien, le creusement de la galerie horizontale de la Maddalena a démarré.

I comme infos

Pour se familiariser avec la future liaison, voir où et comment les lignes fret et voyageurs se fraieront un

INTERVIEW



BERNADETTE LACLAIS,
vice-présidente
aux transports

« Des étapes décisives ont été franchies »

Après toutes ces années d'attente, le Lyon-Turin est-il sur la bonne voie ?

On peut dire qu'il a franchi des étapes décisives. En décembre, l'Italie et la France ont finalisé leur accord sur le financement de la portion transfrontalière. Les deux États ont aussi confirmé leur accord sur le tracé. Côté français, l'enquête d'utilité publique est achevée et devrait aboutir en 2013 à une déclaration d'utilité publique, qui marque le lancement du projet pour les accès français. Côté italien, des évolutions ont été apportées au projet pour prendre en compte les oppositions dans le val de Susse.

Qu'est-ce qui justifie votre engagement et celui de la Région dans ce projet ?

Le Lyon-Turin permettra de reporter le trafic des marchandises, donc la circulation des camions, de la route vers le rail. Il assurera au trafic voyageur une meilleure sécurité, réduira la pollution et les rejets de CO₂ dans les Alpes, très menacées par le réchauffement climatique. Les travaux effectués côté français amélioreront nettement la circulation des TER en direction des villes de Rhône-Alpes, en particulier entre Lyon, Chambéry, Annecy et Grenoble. **Enfin, ce chantier est une bouffée d'oxygène pour notre région, avec au moins 4 000 emplois supplémentaires durant les travaux.**

Qu'est-ce qui pourrait aujourd'hui empêcher sa réalisation ?

Seuls des choix politiques au plus haut niveau, des États et de l'Europe, pourraient stopper ce grand chantier. Ce serait alors le choix de la rigueur budgétaire et du repli sur soi. Mais l'Europe et la France vont être amenées à proposer un plan de relance : le projet de Lyon-Turin est aujourd'hui bien avancé pour constituer l'un des grands chantiers d'un plan de relance.

voie

chemin en Rhône-Alpes, rendez-vous sur le site www.lyon-turin.info. À la rubrique « le tracé », une vidéo donne une idée du futur chantier.

M comme maître d'ouvrage

Ils sont au nombre de trois : Réseau ferré de France pour les accès français, son homologue RFI pour le côté italien, et Lyon Turin Ferroviaire, une société commune aux deux, qui assure pour l'instant les études et travaux préliminaires et sera remplacée d'ici 2014 par une nouvelle structure pour la phase définitive.

N comme No TAV

Les « No TAV » sont les opposants italiens au Treno ad Alta Velocità. Ils contestent le projet du Lyon-Turin en manifestant, en bloquant les autoroutes et les voies de chemin de fer, en s'affrontant avec la police. Ils considèrent que, dans cette vallée de Susse, étroite, saturée de voies de passage, le TAV va créer des dommages sur l'environnement et la santé des habitants, en raison de la présence d'amiante et d'uranium sous la montagne. Ils contestent également l'intérêt économique du projet.

O comme opposants

Côté français, la majorité des élus rhônalpins a apporté son soutien au projet. Mais l'enquête pour la déclaration d'utilité publique a suscité des réactions hostiles des riverains. À Chimilin, où la création d'un viaduc inquiète les habitants. À Avressieux, où le passage de la future ligne supprime des hectares de terres cultivables...

R comme répartition

40 % attendus de la part de l'Europe, 42 % pour la France, 58 % pour l'Italie, telle est la répartition du coût du tunnel international, qui s'élève à 8,5 milliards d'euros. Pour les travaux des accès français (7,7 milliards), la participation de l'Europe n'est pas encore arrêtée et dépend de la programmation 2014-2020. L'État français devra mettre la main au porte-monnaie. Les collectivités seront aussi sollicitées. Pour la Région Rhône-Alpes, le coût total pourrait se situer entre 800 millions et 1 milliard d'euros sur une douzaine d'années.

T comme tunnels

Pas moins de six tunnels vont ponctuer le parcours français du Lyon-Turin : Bourgoin-Ruy, La Bâtie-Mongascon, Dullin-l'Épine, Chartreuse, Belledone et Glandon. Le tunnel international, avec ses 57 km, sera le plus long d'Europe, et les travaux devraient commencer à partir de 2014. Il doit passer sous 2000 mètres de montagne.

V comme voyageurs

Les accès français du Lyon-Turin feront sauter le verrou des 43 km de voie unique entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry, qui pénalisent tout TER et TGV vers la Savoie.

Texte : Élisabeth Chambard

Le chantier générera des milliers d'emplois

Il faut dès maintenant former les futurs employés pour qu'ils soient prêts.



© Jean-Luc Rigaux

Près de 30 000 emplois directs devraient être générés par le chantier du Lyon-Turin entre 2014 et 2021¹. Il s'agit de conducteurs d'engins et de poids lourds, d'ouvriers du béton, de poseurs de voies et de canalisations, de mécaniciens, d'électromécaniciens, d'ouvriers du BTP... « Or il n'y a actuellement pas assez de gens formés à ces métiers », assure Armel Gautron, directeur de l'agence Pôle emploi de Saint-Jean-de-Maurienne,

centre du dispositif prévu pour faciliter ces recrutements.

Pour la construction des descenteries en 2007 et 2009, 60 % seulement des postes ont été pourvus localement. « Pour augmenter ce taux, il faut orienter et doper la formation. » Une section « canalisations » a ainsi été créée au Centre de formation des apprentis de Chambéry, et la fédération du BTP incite les entreprises à faire passer à leurs salariés les certificats

de tir ou encore de conduite d'engins en tunnel.

D'ores et déjà, un autre chantier, la création d'une galerie de sécurité dans le tunnel du Fréjus, permet de réorienter des personnes vers ces métiers : dans le cadre d'une charte signée avec les entreprises choisies, Pôle Emploi a fait passer des tests à des cuisiniers, des pisteurs, etc., repérant ainsi ceux qui étaient aptes à travailler en tunnel : respect de consignes, travail en équipe, capacité d'attention malgré

l'absence de lumière... Après des formations en alternance dans le cadre d'un Cared (contrat d'aide et de retour à l'emploi durable) proposé par la Région, ces personnes sont embauchées en CDI. « L'idée est de reproduire cela à plus grande échelle pour le Lyon-Turin », commente le directeur.

La cellule emploi formation de la mission Grand Chantier - qui réunit la Région, le Service public de l'emploi, le Département de la Savoie et les branches professionnelles - travaille avec les entreprises pour les préparer à l'arrivée du chantier. Elle s'adresse aussi aux candidats potentiels : il s'agit à la fois d'organiser leur accès aux emplois mais aussi leur formation en amont. L'enjeu est de taille et dépasse l'activité du chantier : quelques milliers d'emplois indirects sont également attendus.

Véronique Vigne-Lepage

1. Source : « Mission Grand Chantier, chiffres 2007 »

➔ En savoir plus : www.transports.rhonealpes.fr, rubrique « grands projets »

Ceva : ça vient !

La ligne ferroviaire entre Genève et Annemasse dispose des fonds pour se lancer. Elle permettra aux frontaliers de se déplacer vite et mieux dans l'agglomération mais aussi en Haute-Savoie et vers Paris.

Côté suisse, les travaux ont démarré l'hiver dernier. Mais côté français, on en était au point mort, faute de concrétiser l'accord financier. Le fameux Ceva, la ligne Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, était dans l'impasse. Finalement, le 27 avril, à l'initiative de la Région Rhône-Alpes et de RFF (Réseau ferré de France), tous les financeurs se sont retrouvés autour de la même table et ont accordé leurs violons : RFF a réduit l'addition, l'État, la Région et le Conseil général de Haute-Savoie, les plus gros contributeurs, ont validé leur participation¹. En 2017, ce « RER » devrait donc rouler, toutes les dix minutes, sur 14,5 km entre la Suisse et la France, pour relier Genève à Annemasse en desservant cinq haltes : Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Champel, Carouge-Bachet et Lancy-Pont-Rouge et toutes les demi-



© Genève tourisme/Rudy Mareel

La gare de Cornavin à Genève. Grâce au CEVA, Annemasse sera reliée directement à Genève.

heures au-delà. « Il ne s'agit pas seulement d'une liaison entre Cornavin et Annemasse, c'est le chaînon ferroviaire manquant entre les réseaux ferrés suisses et français », souligne Christian Dupessey, maire d'Annemasse et président du Comité pro-Ceva en France. À partir de l'étoile ferroviaire de la Haute-Savoie du Nord, les rames iront jusqu'à Évian, Annecy et même Saint-Gervais avec un cadencement possible à la demi-heure. »

Chaque jour, 550 000 véhicules franchissent la frontière dans ce bassin de plus de 1 million d'habitants, qui constitue la seconde agglomération de Rhône-Alpes. Le manque de logements contraint les frontaliers à se déplacer sur des routes saturées.

« Ils sont les premiers intéressés par cette ligne. Ils gagneront du temps. Mais c'est toute la population de la région qui est concernée : le RER permettra des liaisons avec Lyon, Paris, Lausanne, Berne et Zurich et l'aéroport de Genève », expliquent les promoteurs du projet.

E. Ch.

1. Le coût de la partie française du Ceva est évalué à 231 millions d'euros (M€). La Région Rhône-Alpes et le Conseil général de Haute-Savoie s'engagent chacun sur un montant de 55 M€, l'État à hauteur de 45 M€, RFF pour 35 M€, les collectivités locales concernées pour 28 M€, l'Union européenne pour 0,6 M€ et la Confédération helvétique pour 12 M€. Par ailleurs, la Région va acquérir les rames françaises de ce RER : l'investissement est estimé à 150 M€.