

Accueil ■ Interview ■ **Le Lyon-Turin avance-t-il sur de bons rails ?**

recherche...

Météo Savoie

Vos produits savoyards



3°C

Couverture nuageuse partielle

Humidité : 65 %

Vent : N à 3 km/h

[Prévision à 4 jours](#)

Contact

[Contactez La Voix](#)

L'association

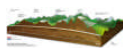
[Rejoignez l'association "La Voix"](#)

Liens

[Académie de Savoie](#)
[ACALP](#)
[Aix Hebdo](#)
[Blog de Rémi Mogenet](#)
[Envois du gros](#)
[Fantasmons la Savoie](#)
[Gélules TV](#)
[Journal d'Aix les Bains](#)
[Journal de bord d'une annexion](#)
[La région Savoie j'y crois](#)
[La Salevienne](#)
[La vie nouvelle](#)
[Le blog de Renée Alice](#)
[Poussard](#)
[Le cri du lac](#)
[Le dauphiné](#)
[Le messager](#)
[Le plit démocrate](#)
[Notre députée européenne](#)
[Radio Alto](#)
[Radio Ellebore](#)
[Sentiers Citoyens](#)
[Skipass](#)
[Société savoisienne d'histoire et d'archéologie](#)
[Thonon écologie](#)
[Tribune de Genève](#)
[TV 8 Mont Blanc](#)
[Zarmateurs](#)

Le Lyon-Turin avance-t-il sur de bons rails ?

Mercredi, 03 Mars 2010 09:15



Alors que le trafic stagne en Savoie et que la Suisse attire déjà les transporteurs, le Lyon-Turin est-il toujours indispensable ? Oui, certifie Louis Besson. L'ARSMB l'invite néanmoins à en discuter.

Après avoir publié une tribune contestant la pertinence de gigantesque projet ferroviaire Lyon-Turin (LTF), nous vous proposons le face à face que nous avons organisé en 2008 entre Louis Besson, ancien maire de Chambéry, ancien ministre et président de la délégation française dans la commission intergouvernementale franco-italienne (CIG) chargée de mettre en œuvre ce projet, et Jean Martinetti, vice président de l'Association pour le respect du site du Mont-Blanc. L'ARSMB posait alors certaines conditions à la poursuite du projet et souhaitait relancer un débat que Louis Besson considère comme clos côté français depuis une dizaine d'années. Pourtant, tandis que le Lyon-Turin n'avance guère, la donne a changé et l'opposition est toujours forte, même si Louis Besson a tendance à ne pas la prendre en considération. Il avait d'ailleurs refusé de débattre avec les opposants qu'on lui avait proposé, notamment Olivier Cabanel, l'auteur de la tribune que l'on vient de publier. La Voix s'était donc chargée de porter dans la discussion les arguments des absents.

Jean Martinetti, pourquoi l'ARSMB s'interroge aujourd'hui sur le Lyon-Turin ?

Jean Martinetti : Nous n'admettons pas le double jeu des politiques qui, d'un côté, parlent de ferroutage, de Lyon Turin, et, de l'autre, maintiennent le développement des projets autoroutiers et, d'une manière déguisée, favorisent le doublement du tunnel routier du Fréjus. C'est pourquoi nous sommes sceptiques sur le LTF, d'autant que le nouveau maire de Chamonix nous a dit que le projet a un peu de plomb dans l'aile actuellement.

Louis Besson : Beaucoup de faux procès sont faits, y compris dans les mesures que vous évoquez. Avec le tunnel du Lyon-Turin, on est dans une opération qui est le plus grand chantier que l'Europe envisage et souhaite. Tout cela dans un contexte où les infrastructures routières, à la différence des accès du Brenner en Autriche, sont déficitaires et non saturées.

C'est une des raisons qui remettent en question l'intérêt prioritaire de ce projet...

JM : Oui.

LB : Non, il est indispensable. N'oublions pas que, alors que les raisons financières portaient à choisir la voie routière, dix fois moins lourde en investissement, une étude de 800 millions de francs a été lancée en 1997 à Chambéry, aboutissant en 2001 à un traité franco-italien prévoyant sa réalisation et ratifié par les deux Parlements. Cela engage deux pays. Et malgré une période de flottement en 2002 où un audit remis au gouvernement Raffarin



envisageait d'attendre 2020 pour voir l'évolution du trafic, les conclusions de la commission d'audit ont été écartées en 2003. A partir de là, il ne s'agissait plus de savoir si on faisait le LTF, mais comment on le faisait.

Durant cette période de flottement, vous avez déclaré que le LTF était le test indispensable concernant la crédibilité des autoroutes ferroviaires en Europe. Ce test n'est-il pas en train de se réaliser en Suisse ?

LB : Ce n'est pas un obstacle.

Mais les nouveaux tunnels suisses vont concurrencer le Lyon-Turin au niveau des transporteurs qui utilisent déjà celui du Lötschberg...

LB : Pour les trafics nord-sud, mais auront-ils le choix pour sud-sud ?

JM : Oui, avec la mer.

LB : Une autoroute maritime, c'est aujourd'hui l'équivalent de 300 000 camions, quand on est à 3 millions sur les Alpes franco-italiennes. Tout ce que prendra la mer de Barcelone à Gênes, on y applaudira, mais ce n'est pas l'alternative. Maintenant, je me sers souvent de l'argument que les Suisses ont fait passer une votation alpine. Ils ont eu le courage d'en faire une modification constitutionnelle et ont ouvert la voie en réalisant des liaisons ferroviaires alpines, mais aussi en mettant en place une batterie de taxations et de contingentements qui financent le rail.

Ils ont, eux, une politique cohérente...

LB : Mais chez nous ça va venir ! Et le gouvernement français a tenu ses engagements, car le programme du traité de 2001 a été exécuté. On a même eu de l'avance dans la descenderie de Modane, mais du retard sur les deux autres, dû à des considérations géologiques plus difficiles que prévu.

Un responsable de la CIPRA (commission internationale pour la protection des Alpes), qui regroupe les principales associations alpines de défense de l'environnement, m'a dit que ces descenderies ont été réalisées de façon illégale car avant toute déclaration d'utilité publique...

LB : Non, en France, il y a deux régimes d'autorisation : l'autorisation temporaire et la DUP. Mais si vous voulez écouter tous ceux qui veulent trouver des obstacles... Ce sont des obstacles farfelus, inexistantes juridiquement.

JM : Vous ne pouvez pas qualifier de farfelue l'argumentation des gens qui s'opposent...

LB : Etes-vous pour ou contre ? Parce que, si vous soutenez les opposants, il faut me le dire.

JM : Laissez-moi terminer. Les deux parties ont des arguments valables, alors comment trouver un point d'entente pour avancer ?

LB : Il n'est pas justifié de valoriser des arguties qui ne tiennent pas. Je ne perdrai pas de temps avec des voies de traverse proposées par des gens dont le vrai objectif est que ça ne se fasse pas.

Ce n'est pas légitime d'être aujourd'hui opposé au tunnel du Lyon-Turin ?

LB : Non, pas quand on est savoyard.

JM : Et quand on est italien ?

LB : Quand on est alpin.

Pourquoi ?

LB : L'exposition *Alpes 2020* était une réponse éclatante. Elle a été faite pour ça.

C'était de la communication, vous vendiez votre projet...

LB : Pas du tout, c'était de la pédagogie. Notre région a besoin de ce projet. Alors pourquoi grossir les difficultés ?

JM : On doit prendre acte des véritables difficultés, et pour ça être informé.

Ce projet a été lancé il y a vingt ans. Depuis, les Suisses nous ont largué...

LB : C'est pas le problème.

Mais c'est un fait. Et alors que la justification du LTF était une augmentation du trafic routier, depuis dix ans, il stagne en pays de Savoie. Les pronostics de doublement du trafic se sont révélés faux...

LB : Ils se sont révélés inexacts passage par passage, mais pas pour le trafic global. Et c'est nous qui avons eu les pépins, notamment le drame du Mont-Blanc.

JM : C'est derrière nous, regardons devant. Et notons que les promesses faites par nos interlocuteurs, ministres voire président de la République, n'ont pas été tenues.

LB : En tant qu'élu chambérien membre de la CIG, je peux dire que nous avons constamment indiqué que la légitimité de cette grosse dépense, c'est le transfert des marchandises de la route vers des modes maritimes et ferroviaires.

JM : Tous les documents du LTF ont évoqué ce report modal des camions traversant les Alpes du Nord françaises, mais en ce qui concerne l'augmentation du trafic. Et on parle toujours d'après le Lyon-Turin, mais... et avant ? En 2002, on nous a dit : « En 2006, il y aura 300 000 poids lourds sur les trains. » Et en 2008, on nous dit que ce ne sera pas avant 2009 qu'on pourra augmenter les 20 000 camions qui passent actuellement par la ligne historique. C'est chaque fois pareil.

LB : Ça, c'est vrai, mais si les délais ne sont pas tenus, la progression est continue. Et c'est 66 000 camions qui utilisent l'autoroute ferroviaire.

Le projet LTF peut-il s'adapter aux évolutions du trafic ou à l'arrivée des tunnels suisses ?

LB : S'est constitué ce qu'on appelle le groupe de Zurich, qui est un lieu d'examen de tous les trafics dans les pays de l'arc alpin.

JM : Et tout monde constate que le trafic stagne.

LB : Tant mieux, mais ce n'est pas pour ça qu'il faut renoncer au Lyon-Turin. Ce serait du mépris pour les Savoyards qui ont besoin de libérer leurs routes. Le Lyon-Turin par la route, c'est 360 tonnes de CO2 par jour.

Les gens de CIPRA disent que, en modernisant les infrastructures, on peut faire transiter 20 millions de tonnes de marchandises par le rail au Mont-Cenis, ce qui équivaut au trafic actuel cumulé du Mont-Blanc, du Fréjus et du Mont-Cenis ferroviaire. Donc ils ne comprennent pas pourquoi, alors que ces aménagements coûteraient un milliard d'euros, on commence par vouloir en dépenser dix pour faire un nouveau tunnel. Pour eux, la priorité dans le transfert de marchandises entre Lyon et Turin, ce n'est pas ce tunnel. Or tous les efforts portent là-dessus...

LB : Ils ont arrêté les compteurs au raisonnement de Cavour. Les installations dont on dispose datent de 1855.

Ils arrêtent plutôt les compteurs à 20 millions de tonnes de marchandises...

LB : Ce n'est pas la quantité qui compte, c'est la géopolitique, la géostratégie, des objectifs environnementaux à tout autre échelle que tel ou tel lieu où on échange des idées à cinq ou six. A 20 millions de tonnes, on résout les problèmes savoyards, mais ce qui justifie le LTF, c'est l'Europe. Et sur une carte, on voit bien que l'Italie industrielle, c'est la plaine du Pô, qui intéresse le nord de l'Europe, mais aussi tout le sud.

JM : Quelle idée de faire monter le trafic ibérique à Lyon pour redescendre en Italie !

LB : Entre Barcelone et Milan, que vous passiez par le Lyon-Turin ou par la côte, il y a dix kilomètres d'écart, mais avec tellement plus de facilité ici en termes de pente.

JM : Mais la mer est une infrastructure gratuite.

LB : Vous ne m'avez pas entendu ? Par la mer, ils en sont à 300 000 camions, alors qu'il y en a 1,8 million à Vintimille.

JM : Je vous ai entendu, mais c'est une question de volonté politique, comme pour le LTF.

LB : L'avantage de venir en Savoie, c'est que l'ensemble des passages alpins se regroupent sur une infrastructure performante.

JM : Ecoutez, nous, étant pour le transfert modal, on ne peut qu'être pour le LTF, mais pas à n'importe quelle condition. D'abord, il faut que ce projet se fasse dans le respect des populations concernées et de l'environnement des territoires traversés.

LB : Ça veut dire quoi ? Si c'est Réagir en Maurienne disant : « On doit établir un péage à Aiguebelle et ne laisser passer que ce qu'on veut car on est des Mauriennais. », je dis non.

JM : Ne me faites pas de procès d'intention. Cette condition veut dire que nous avons pris acte des problèmes côté italien et que, dans un ouvrage transfrontalier, on est deux et les deux doivent être d'accord.

LB : Absolument.

JM : Ensuite, dans la mesure où la France a les caisses vides, que le tunnel de base n'est pas financé et vu qu'on passerait d'un tunnel de deux à un tube car on n'a pas l'augmentation espérée du trafic fret pour amortir l'investissement, nous voulons savoir si la version fret est toujours prioritaire.

LB : Le Lyon-Turin, dont le tunnel a deux tubes, doit être une réponse à un problème d'environnement de la planète, à un problème de sécurité des populations. Et je trouve que c'est une juste compensation pour l'économie des pays de Savoie que, à cette occasion, on sécurise la desserte de nos stations de sports d'hiver ou thermales, car on est à la merci d'un pépin sur la voie unique.

JM : La question, ce n'est pas la desserte des stations, mais la fonction fret.

LB : Le tunnel mixte ferroviaire sera essentiellement justifié par le trafic fret. Mais il y a des Savoyards à la vue assez courte qui disent « marchandises, marchandises », et passent sous silence le fait qu'on n'a pas fait d'investissement ferroviaire performant depuis plus d'un siècle pour les voyageurs.



A l'origine, le Lyon-Turin était un projet de TGV. On a mis le fret pour le légitimer...

LB : Non, non.

Ce que j'ai dit est faux ?

LB : Je ne dis pas que c'est faux, mais ce projet a d'abord été étudié par la SNCF, qui avait des déficits, mais moins sur les voyageurs que sur le fret. Elle n'osait même pas proposer des investissements pour développer le fret. C'est un vrai choix politique qui a été fait.

JM : Il ne s'agit pas d'opposer fret et voyageurs, mais de faire

avancer le schmilblick. Donc, en tant que Savoyards, de Maurienne et du Mont-Blanc, on souhaite savoir s'il s'agit bien d'enlever les camions des vallées de montagne.

LB : C'est totalement l'objectif.

JM : Même si le trafic plafonne à 1,5 million de camions, ce qui va contre l'intérêt des sociétés autoroutières ?

LB : C'est un point qui devra être traité, mais il faut aller dans ce sens. Même à situation inchangée, il faut le LTF.

JM : Finalement, on se dit que, une nouvelle infrastructure, c'est bien, mais encore faut-il qu'elle soit utilisée. Et donc que les transporteurs soient incités voire obligés à mettre les camions sur les trains. On a rencontré le conseiller de Borloo lors du Grenelle où l'on a parlé de l'écotaxe. On a demandé si ça allait se faire, mais il a répondu qu'il y avait bientôt les élections municipales... La Suisse, elle, a mis en place un quota de camions et a su imposer aux différents lobbies une redevance sur les poids lourds.

LB : La France et l'Europe seront obligées d'y venir.

JM : On nous le dit depuis longtemps. Un ministre nous a aussi dit que tout ce qui était autre que le LTF était contre le LTF. Mais en attendant ce Lyon-Turin, qu'est-ce qu'on fait ?

LB : Aujourd'hui, dans le nord des Alpes, si vous additionnez le Mont-Blanc et le Fréjus, vous êtes à peu près à 12 millions de tonnes sur la route. Et on est dramatiquement tombé à 6 millions de tonnes sur le rail. Au total, on est donc à 18 millions, c'est le creux. Mais le rail peut repartir et, avec le recalibrage du tunnel historique, on peut passer de 6 à 12 millions de tonnes qui passent par le rail.

La CIPRA dit que, en aménageant le réseau ferré, on peut même faire transiter 20 millions de tonnes par le Mont-Cenis...

LB : Je n'y crois pas, mais admettons. Reste que le vrai verrou est dans le contournement ferroviaire est de Lyon. Si vous avez ce contournement et un développement de l'autoroute ferroviaire nord-sud, un embranchement se fait tout naturellement là-bas.

Mais s'il ne se fait pas, les poids lourds pourraient débarquer à Lyon, à Chambéry voire en Maurienne pour fournir les 40 millions de tonnes de marchandises promises au LTF, qui deviendrait alors un aspirateur à camions...

LB : Attendez, l'hypothèse la plus optimiste de l'ouverture du tunnel de base, c'est 2022-2023.

Vous dites qu'on a le temps ?

LB : Non, je dis qu'on perd du temps. J'ai travaillé depuis vingt ans sur ce dossier et je n'ai trouvé que du scepticisme de gens me disant qu'on ne ferait jamais ce tunnel. Aujourd'hui, je ne vois pas qui prendrait la responsabilité politique de ne pas le faire. Après, il faut dix ans d'un chantier dont le vrai départ sera plutôt 2013. Alors la bonne question, c'est : comment on arrive en Savoie sur le rail, que l'on vienne de Barcelone, de Lyon ou de Paris ? Cela pose la question du contournement de Lyon.

C'est surprenant qu'on ait tout misé sur le tunnel sans savoir ce qu'il y aura autour...

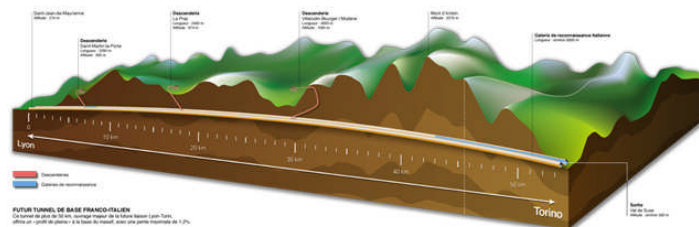
LB : La CIG n'a de compétence que pour la partie commune franco-italienne. Je m'occupe de ce dont j'ai la charge.

Ce n'est pas dirigé contre vous. En revanche, ce qu'on vous reproche souvent, c'est de vous battre pour le LTF pour que Chambéry ait une belle gare...

LB : Par-dessus le marché, oui. Mais l'histoire et la géographie ont rendez-vous à Chambéry et en Maurienne. Autrefois, les colporteurs passaient des cols à plus de 2 000 m. Grâce à la technique de l'air comprimé de Sommeiller, on est descendu à 1 280 m au tunnel historique. Là, on va tomber à 600 m. Quatre Rhônalpins sur cinq doivent voir St-Jean-de-Maurienne à l'altitude de Chamonix, mais la nature a fait qu'on est à 550 m. Entre Chambéry et St-Jean, on ne voit pas qu'il y a une pente. Et c'est la seule vallée électrifiée si proche de la frontière. La géographie impose ce tracé.

JM : Et par le mont Genève, un tracé qui a été évoqué ?

LB : C'était une réponse du xix^e siècle, en termes d'altitude et de pente. Alors que celle du xxi^e passe par St-Jean-de-Maurienne. Elle ne peut pas physiquement être ailleurs.



La réponse du xxi^e siècle, n'est-ce pas surtout de limiter le transport de marchandises ?

LB : C'est d'abord d'opter pour le mode ferroviaire pour la voie terrestre, sans oublier que les libertés ont progressé dans le monde quand les murs sont tombés et quand les échanges se sont multipliés.

Mais on arrive à une époque où on devrait tendre à relocaliser l'économie...

LB : Il faut le faire, et on développe les circuits courts. Mais si on n'entre pas dans un monde en récession, ça jouera sur quelques pour-cent. Il faut les gagner, mais bon, j'ai connu les néoruraux post-soixante-huitard. Combien ont survécu ?

Ils ne vivaient pas à l'ère de la fin du pétrole...

LB : Cette fin du pétrole est bénéfique, car la facilité n'est jamais un bon conseil. La prochaine directive européenne « greening road transport » devrait avoir pour objectif d'internaliser les coûts externes de la route. On aura ainsi une incitation très forte en touchant au porte-monnaie. Transporter des choses inutilement deviendra trop coûteux, et ceux qui seront près seront beaucoup plus compétitifs.

En même temps, avec ce Lyon-Turin, vous incitez à transporter plus de marchandises...

LB : Si vous préférez le statu quo, vous prenez le risque d'une dangereuse impasse.

Entretien : Brice Perrier

Article publié dans le n°16 de la VDA, printemps 2008

Ajouter un Commentaire

Nom (obligatoire)



Rafraîchir

Enregistrer

1 Comments

[Reportage](#) | [Politique](#) | [Environnement](#) | [Sport](#) | [Portrait](#) | [Histoire](#) | [Culture](#) | [Interview](#) | [Science](#) | [Montagne](#) | [Tribune libre](#) | [Recettes](#) | [La voué](#)

[Mentions Légales](#)

Copyright ©La Voix des Allobroges - Site propulsé par Joomla!