

C'est votre avis

Vous souhaitez vous exprimer sur l'actualité ?
 Vos réactions nous intéressent
 et peuvent être publiées
 si elles sont concises, lisibles, et signées.
 Merci de nous les adresser, soit par internet :
 LMAredaction@lamaurienne.fr,
 soit par courrier postal :
 La Maurienne, Forum des lecteurs,
 168, avenue Henri-Falcoz,
 73300 Saint-Jean-de-Maurienne.

Émilie Bonnivard répond à "Vivre et Agir en Maurienne"

«J'ai pris connaissance du tract diffusé par "Vivre et Agir en Maurienne" à Avrieux concernant le chantier engagé de la ligne ferroviaire nouvelle Lyon-Turin (Cf rubrique "C'est votre avis" du 19 juillet). Outre le fait que ce tract comporte de nombreuses inexactitudes et approximations, la réunion organisée le 12 juillet par le Comité de soutien d'Avrieux avait un objet précis : celui de trouver les conditions d'amélioration du chantier pour en diminuer au maximum les nuisances pour les habitants d'Avrieux, dont celles issues de la circulation de poids lourds (sécurité, etc.). Il ne s'agissait donc nullement d'un débat de plus sur l'utilité ou non du Lyon-Turin (débat déjà organisé à de multiples reprises dans la vallée et auquel les associations ont eu l'occasion de participer), mais bien d'entendre les attentes précises des habitants d'Avrieux sur l'examen de solutions alternatives à la circulation de poids lourds dans Avrieux. Comme je le fais concrètement depuis mon élection, je confirme mon attention toute particulière au program-

me d'accompagnement du chantier dans la vallée, afin d'améliorer son insertion localement, d'en diminuer au maximum les impacts pour les habitants et d'en faire un outil de développement. En revanche, si je comprends tout à fait que l'on puisse ne pas être favorable au Lyon-Turin, et si je respecte la minorité de ceux qui sont hostiles à cette réalisation, je pense que l'on peut se dispenser d'asseoir une argumentation sur des rumeurs, en citant des organismes publics disparus parmi les opposants (le Conseil des ponts et chaussées n'existe plus depuis 2008), et ce, en instrumentalisant les craintes et les inquiétudes des personnes.

Pour moi, le respect de nos concitoyens passe par une argumentation de qualité, et par la prise en compte des vrais problèmes. Il convient donc de rectifier quelques faits : cette infrastructure a été soutenue par 5 présidents de la République successifs dont l'actuel ; elle a fait l'objet de 3 traités internationaux en 2001, 2012 et 2015 qui ont été ratifiés à chaque fois par une large majorité des Parlements français et italiens (le dernier, autorisant l'engagement des travaux définitifs ayant été ratifié début 2017) ; l'État français a engagé 270 M€ de crédits en début d'année pour les travaux définitifs 2018/2019 du tunnel de base ; le Président de la République, lors du Sommet Franco-Italien du 27 septembre 2017 a « réaffirmé les engagements, c'est-à-dire les calendriers et les montants pour le tunnel de base », et enfin la position de l'actuel Gouvernement italien penche pour une continuation du chantier, mais de manière différente, côté italien (les deux mouvements de la coalition gouvernementale, la Lega et 5 Étoiles, ayant une position différente sur le sujet, il faut bien trouver un compromis).

Il est également important pour moi de rappeler que l'objectif de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est de renforcer massivement le report modal, en repor-

tant 1 million de poids lourds sur le rail sur les 2,8 millions de poids lourds qui franchissent chaque année les Alpes, au Nord et au Sud. Nos vallées et le littoral deviennent des couloirs à camions, avec des conséquences désormais dénoncées par tous en matière d'émission de CO₂, mais aussi de sécurité routière (trafic, transport de matières dangereuses, etc.).

Si l'Italie est le premier partenaire commercial de la France, les infrastructures qui nous lient sont essentiellement routières, et le trafic aussi : 92 % des échanges de marchandises entre la France et l'Italie sont routiers, alors qu'entre l'Italie et la Suisse, la part du rail est supérieure à 70 %, nos voisins Autrichiens et Suisses ayant réalisé des tunnels ferroviaires à peu près similaires au tunnel de base du Lyon-Turin ces dernières années.

Or, la ligne ferroviaire fret existante, historique et aérienne, entre la France et l'Italie et entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, que nous connaissons en Maurienne, passe par un tunnel, le Mont Cenis, qui date de 1870. Pourquoi n'est-il pas crédible d'assurer que nous pouvons reporter massivement les marchandises sur la ligne existante ? Tout d'abord parce qu'elle a 150 ans, et qu'elle comprend des limites techniques incompatibles avec un report modal massif, sûr et performant : un tunnel à 1 300 mètres d'altitude, aux fortes pentes, qui nécessite la mobilisation de deux ou trois locomotives pour tracter de faibles tonnages, qui implique un surcoût de 40 % par rapport à une ligne moderne, qui ne permet pas le croisement des trains de fret de voyageurs (!) pour des raisons de sécurité. Toutes ces contraintes sont autant de limites aux exigences de sécurité, de fiabilité et de performance nécessaires à un réel report modal, que nous sommes en droit d'attendre au XXI^e siècle. »

Émilie Bonnivard, députée de la Savoie

Vivre et Agir en Maurienne répond à Émilie Bonnivard

suite à l'article paru dans la Maurienne du 09/08/2018 dans la rubrique « C'est votre avis »

Madame Bonnivard prétend que le débat public sur l'utilité du Lyon-Turin a déjà eu lieu, mais il n'y en a pas eu. **Vivre et Agir en Maurienne constate que la connaissance du dossier Lyon Turin et de ses enjeux véritables est très limitée.** À titre d'exemple, ce n'est qu'à l'occasion de la réunion publique organisée le 18 avril 2018 à Avrieux que beaucoup d'habitants de cette commune et d'Aussois ont appris qu'ils allaient être impactés par le Lyon-Turin, avec le chantier du puits d'aération du tunnel de base.

Elle nous dit : « *Je pense que l'on peut se dispenser d'asseoir une argumentation sur des rumeurs, en citant des organismes publics disparus parmi les opposants (le Conseil Général des Ponts et Chaussées n'existe plus depuis 2008...)* » Ce Conseil est intégré dans une nouvelle structure : le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Les conclusions de cet organisme public ne peuvent en aucun cas être qualifiées de rumeurs. La pertinence de ses analyses sur le Lyon-Turin en 1998 et en 2003 demeure donc toujours d'actualité, comme la mort d'Albert Einstein n'a pas rendu caduque les lois de la relativité ! Elle aurait pu aussi citer la Cour des Comptes ou l'Inspection générale des Finances qui ont chiffré à plusieurs reprises ce projet à 26 milliards d'euros et mis en évidence la non-pertinence socio-économique du projet. Mme Bonnivard omet de rappeler le rapport du Comité d'Orientations des Infrastructures du 1^{er} février 2018, disant à propos des accès au tunnel de base que : « *la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables* ». Il recommandait que la réalisation de ces travaux s'envisage « *dans le cadre d'une chronologie ajustée à l'augmentation réelle du trafic de fret de la liaison Lyon-Turin* ». Donc, si les conditions ne sont pas favorables aux accès pourquoi le seraient-ils pour le tunnel de base ?

Oui le projet fait l'objet d'accords internationaux. Mais encore faut-il que ceux-ci soient respectés dans leur intégralité. Est-il normal que Madame la députée soutienne la société TELT qui voudrait lancer des travaux définitifs du tunnel de base en violation de l'article 16 de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 ? Celui-ci stipule que pour les ouvrages définitifs : « *la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale* ». Or à ce jour, ce financement n'existe pas.

Non l'Italie n'est pas le premier partenaire commercial de la France, elle arrive au 5^e rang (Insee 2017), loin derrière l'Allemagne. Oui **92% du trafic des marchandises se fait par la route**, alors qu'en Suisse la part du rail est de 67%. Mais Mme Bonnivard oublie qu'en Suisse ce résultat remarquable est obtenu grâce aux lignes historiques ferroviaires comme au St Gothard (1881) dont le profil est identique à notre ligne existante du Montcenis. Ce n'est donc pas une question d'infrastructure, mais de volonté politique. En France, on favorise le transport routier en créant un deuxième tube de circulation au tunnel routier du Fréjus, en supprimant l'écotaxe, en défiscalisant le diesel pour les PL et en abandonnant le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique pourtant sur un réseau de plaine.

Mme Bonnivard dénigre la ligne existante, obsolète selon elle. Pourquoi avoir investi près d'un milliard d'euros pour sa mise au gabarit européen et renforcer sa sécurité ? Elle n'est utilisée qu'à 20% de sa capacité. Cette modernisation a été conduite par Réseau Ferré de France sous la présidence de M. Hubert du Mesnil entre 2005 et 2012. Aujourd'hui Président de TELT, il dit aussi que cette ligne est obsolète... Dans une interview faite au journal La Tribune le 22 janvier 2015, il reconnaît d'ailleurs : « *L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de*

grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution. » Toutes les prévisions de trafic de TELT s'avèrent aujourd'hui fausses.

Pour lutter contre la pollution des camions dans les vallées alpines, le transfert modal sur la ligne existante est la seule solution qui puisse être mise en place rapidement. **La santé des habitants et des touristes pourrait ainsi être préservée** et améliorée immédiatement sans attendre un éventuel nouveau tunnel dans 20 ans.

En Italie, le gouvernement actuel s'engage à « *rediscuter intégralement le projet en application de l'accord entre la France et l'Italie* » et lance une analyse coûts/bénéfices pour évaluer la pertinence du projet. Surtout dans un contexte où les finances publiques de nos deux pays sont mises sous pression. **Des deux côtés des Alpes, l'utilité du Lyon-Turin est de plus en plus contestée.** Ces dépenses se font au détriment des services publics, comme en Maurienne, avec la fermeture de gares et ses suppressions d'emplois. Nous souhaitons que Madame la députée se mobilise sur le devenir de la gare de Modane qui sera déclassée et dont l'avenir sera mis en péril avec la construction du tunnel de base, impactant également la desserte de la Haute Maurienne.

Nous invitons en toute sérénité Madame Emilie Bonnivard à venir débattre en public avec nous de toutes ces questions et sommes disponibles pour en définir les modalités avec elle.