

Les aventures de l'éléphant blanc

Hannibal

mène l'enquête :



L'interview presque imaginaire d'Hubert du Mesnil (Président de TELT)

Nota : Dans la tradition asiatique l'éléphant blanc est un animal rare et sacré, il est synonyme de ruine pour son propriétaire, contraint de le nourrir sans pouvoir le faire travailler. Il est le symbole des grands projets inutiles.

Hannibal : Hubert du Mesnil, vous venez d'être reconduit président du conseil d'administration de TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin), verrez-vous la fin du tunnel ?

Hubert du Mesnil : Je ne fais pas de pronostic !

H : Avez-vous conscience que vous êtes avec le Lyon-Turin en train d'entretenir un éléphant blanc ?

HdM : C'est un grand honneur pour moi, car cet animal est sacré il doit être protégé et vénéré. Il faut avoir la foi chevillée au corps pour mener ce projet jusqu'au bout.

H : Mais il coûte un pognon de dingue !

HdM : Pas grave ! L'Europe s'engage à payer 40% voire peut-être même plus, jusqu'à 50/55 %.

H : L'argent européen c'est quand même celui des contribuables, il ne tombe pas du ciel, notre pays donne à l'UE plus qu'il ne reçoit !

HdM : Si vous le dites ! Mais je vous l'ai dit c'est une question de foi.

H : Alors pourquoi ne pas le financer avec le denier du culte des seuls croyants, et non pas avec l'argent des contribuables ?

HdM : Les croyants font le pari de Pascal, ils ne perdent rien à croire, mais ils sont frileux, et il leur faut des garanties de retour d'investissements avant de se lancer, l'Etat est leur assurance tous risques. D'ailleurs le projet n'est-il pas d'utilité publique ?

H : L'utilité publique justement parlons-en ! Le projet a été bâti sur des prévisions de trafic délirantes, et va mobiliser des ressources financières énormes pouvant entraîner la faillite de l'entreprise. Il y a un précédent : la ligne LGV Perpignan-Figueras en faillite après 5 ans d'exploitation, la faute à un trafic insuffisant très en dessous des prévisions.

HdM : En matière de prévisions je ne suis pas Nostradamus ! Mais il s'agit de construire le couloir méditerranéen du réseau de transport européen. Ça vaut bien la peine de prendre tous les risques pour cette noble et belle cause ! L'Europe, l'Europe, l'Europe (en sursautant sur son siège) c'est notre destin !

H : Justement la LGV Perpignan-Figueras est un élément du couloir méditerranéen du réseau de transport européen !

HdM : Hum ...! (Silence embarrassé)

H : La Cour des Comptes Européenne a évalué que le bilan carbone du tunnel de base était catastrophique !

HdM : Le bilan quoi ?

H : Le bilan carbone ! Il faudrait plus de 50 ans pour, peut-être, espérer compenser un jour les émissions de CO2 de la construction du tunnel de base, à supposer que le trafic du report modal des camions sur le rail soit réel et conséquent, ce qui n'est pas assuré du tout.

HdM : Mais malheureux ! Le Lyon –Turin est un projet multi séculaire. Il ne se juge pas à l'échelle d'une vie humaine !

H : C'est pourtant dès maintenant qu'il faut réduire drastiquement la voilure des émissions de CO2, pas dans 50 ans. Après il sera trop tard pour limiter l'augmentation de la température dans des limites compatibles avec une vie humaine décente sur terre !

HdM : Vous voulez me faire dire qu'on doit arrêter le projet ? Vous êtes bien des ayatollahs de l'écologie punitive. Vous ne voyez qu'à l'horizon de votre vision minimaliste et anxiogène !

H : Mais il existe une ligne ferroviaire existante utilisée à moins de 20% de sa capacité. C'est même vous qui l'avez modernisée, quand vous étiez Président de RFF. Pourquoi ne pas y opérer le transfert modal, dès à présent, pour lutter contre la pollution des camions dans les vallées alpines. Ça urge !

HdM : Elle est obsolète ! La pente, la pente, la pente vous dis-je, voilà l'ennemie !

H : Vous savez pourtant que l'obsolescence programmée n'a pas bonne presse par les temps qui courent !

HdM : L'obsolescence est pourtant nécessaire, c'est la rançon de l'innovation et du progrès ! On ne va pas revenir à la bougie ! Et vivre au milieu des vestiges du passé ...dont il faut faire table rase. Euh pardon je m'égare ! ... Quand vous aurez visité un chantier du Lyon-Turin, vous serez convaincus du progrès qui progresse.

Comme tu étais belle Federica avec tes dents en diamant grignotant la roche sous St Martin La Porte, tu nous manque déjà (soupir nostalgique) !

H : Vous voulez faire croire qu'il suffit de faire un tunnel de base et construire un réseau de plaine pour relancer le fret ferroviaire en France. Mais le réseau français est déjà à 90% un réseau de plaine et le fret ferroviaire ne cesse de décliner. Le problème n'est donc pas le manque d'infrastructure, mais le manque de volonté politique pour les maintenir, les rénover et les exploiter !

HdM : Diantre ! Le tunnel de base sans ses accès serait une cathédrale dans le désert ! Au contraire il nous faut encore plus d'infrastructures. Un tunnel sous l'Épine, un sous la Chartreuse, et pourquoi pas un autre sous Belledonne et un autre sous le Glandon. Il faut que le fret circule toujours plus vite pour continuer à rendre les entreprises compétitives à coup de flux tendus, de juste à temps, de stock zéro. C'est essentiel pour leur survie!

H : Avec le réchauffement climatique ne faudrait-il pas redéployer l'économie, rationaliser les circuits et chaînes de production pour économiser l'énergie et s'orienter vers une consommation plus sobre et responsable ?

HdM : Quoi, mais vous rêvez ! Le niveau de vie des européens ne se négocie pas ! Et la création d'emplois, y avez-vous pensé ? Il nous faut des grands travaux et étendre le grand marché européen d'Algesiras à Kiev quoi qu'il en coûte. C'est l'avenir que dis-je, l'esprit et l'âme de l'Europe qui est en jeu !

H : Ça fait tout de même cher la création d'emplois avec le Lyon-Turin. Ne créerions-nous pas plus d'emplois locaux et durables en investissant plutôt dans l'isolation des bâtiments, les transports du quotidien, la transition énergétique, les hôpitaux, l'agriculture paysanne ...etc ?

HdM : Certes, certes ! Mais quels intérêts pour mes amis des grands groupes du BTP ?

H : La pandémie actuelle nous a montré toute la fragilité de cette économie où l'on fabrique de façon débridée tout et n'importe quoi, n'importe où et n'importe comment y compris pour les produits stratégiques. Ne faut-il pas relocaliser la production autant que possible et donc viser la limitation des transports de fret longue distance ?

HdM : (Agacé) Ah! Le démon de la décroissance vous a contaminé gravement ! Et puis vous voulez me mettre sur la paille ! Moi je crois au couloir méditerranéen du réseau de transport européen, c'est pour cela qu'on me paye et que mes amis de l'IGD dont je suis Président (Institut de Gestion Déléguée promouvant les PPP Partenariats Publics Privés) me soutiennent, il y a du blé à se faire !

H : Vous voulez dire faire du blé au détriment de l'environnement ! Le tunnel de base va drainer selon les experts l'équivalent de la consommation d'eau annuelle d'une ville de plus d'1 million d'habitants, et tarir de nombreuses sources, assécher les nappes phréatiques

HdM : Là je vous arrête ! De toute façon toute cette eau va aller à la mer ! Et s'il le faut, pour satisfaire les besoins des Mauriennais et bien nous pomperons, nous pomperons encore et encore comme les Shadocks pompaient !

H : Et tous ses déblais plus ou moins toxiques que vous allez extraire, qu'allez-vous en faire ?

HdM : Nous allons en valoriser une grande partie, le reste sera végétalisé et restitué à la nature. Nous allons faire de la Maurienne un jardin d'Eden riche en biodiversité protégée, la rendre plus belle. Mais Il faudra être patient avant que ça pousse, voilà tout !

H : J'ai du mal à vous croire, vous galéjez !

HdM : A peine ! J'ai l'habitude de faire une présentation favorable de ce grand projet écologique. Il le mérite !

H : Reste que la route est un sérieux concurrent pour le Lyon- Turin, le transport routier a bénéficié de multiples avantages concurrentiels : suppression de l'écotaxe, moindre fiscalité du diesel, autorisation de circulation pour les PL de 44T, main d'œuvre détachée pour réduire les coûts salariaux, externalisation des nuisances ...

HdM : Concurrence vous plaisantez ! Les entreprises concessionnaires des autoroutes privatisées sont les mêmes qui font les travaux préparatoires du tunnel de base, toutes des majors du BTP. Il n'y a pas de mal à se faire sa propre concurrence, On reste dans l'entre soi !

H : Mais l'Etat, hormis les déclarations d'intention de reconquête du fret ferroviaire pour verdir son discours, n'a pas de stratégie pour le report modal. Il casse l'outil de la SNCF en la démantelant. On a tous en mémoire la suppression du train de fret Perpignan-Rungis, et l'abandon du projet d'autoroute ferroviaire sur la côte atlantique Calais- Hendaye.

HdM : Bah! (Sur un ton irrité) l'Etat est en effet très mou du genou sur le sujet. S' il ne réglemente pas en faveur du transfert modal, comme cela a été fait en Suisse, alors le Lyon- Turin est inutile!

H : Bigre : et c'est vous qui le dites ! Je salue votre clairvoyance! La Suisse n'est pas dans l'UE et en matière de réglementation n'est pas assujettie au dogme de la concurrence libre et non faussée. Elle est libre de faire comme elle l'entend !

HdM : Oui ! Et elle a même réalisé trois tunnels de base au Latschberg, au St Gothard et au Ceneri, sans le concours de l'Europe. Ça devrait vous en boucher un coin !

H : Mais la belle performance du fret ferroviaire en Suisse était déjà acquise avant la construction de ces tunnels, en saturant les lignes existantes au profil comparable à celle de la Maurienne. En France pour protéger les recettes des Tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus, l'Etat répugne à réglementer pour favoriser le fret sur la ligne existante. C'est le marché qui commande en faveur de la route. Ainsi tous les appels d'offre pour relancer l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) ont été infructueux depuis 2009.

HdM : Je m'en réjouis ! Car mettre le fret sur la ligne existante, c'est démontrer l'inutilité du Lyon-Turin. Alors, plutôt la route que la ligne existante !

H : Donc les habitants des vallées alpines devront continuer à respirer les gaz d'échappement des camions en attendant l'hypothétique Lyon-Turin !

HdM : Ils devront prendre leur mal en patience. Et en attendant ils n'ont qu'à rénover leurs chauffages à bois polluants !

H : L'Etat va lancer un plan hydrogène de 7,2 Mds € d'ici à 2030 (soient près de 3 fois la quote-part française du financement du tunnel de base). Les camions du futur à hydrogène fonctionneront sans les nuisances du diesel. Tout un pan de l'argumentaire du Lyon-Turin contre les émissions de gaz à effets de serre et la pollution va en être fragilisé.

HdM : On ne peut pas aller contre l'innovation. Que la meilleure technologie gagne !

H : Malgré les déclarations de soutien indéfectible au Lyon- Turin, l'Etat n'a toujours pas défini son financement, et celui de l'UE est fragile. Les délais s'éternisent

HdM : (De plus en plus fébrile) Si ça dérape on risque de perdre des contributions de l'Europe. Ce sera la faute des politiciens qui ont trop retardé les décisions. Mais moi, je vais tout faire pour que naisse cette cathédrale, fût-elle dans le désert ! Il nous faut ce maillon manquant du couloir méditerranéen. L'Europe est notre ultime espoir !

H : Selon les accords avec l'Italie vous ne pouvez pas démarrer les travaux définitifs du tunnel de base tant que la totalité du financement n'est pas disponible.

HdM : Bof ! L'Etat nous autorise à signer des marchés.

H : Dépenser sans financement, c'est pas très orthodoxe !

HdM : Le financement c'est notre talon d'Achille en effet !

H : En attendant votre éléphant blanc piétine allègrement le fond de vallée de la Maurienne, comme dans un magasin de porcelaine !

HdM : On ne fait pas d'omelette sans casser les œufs !

Extrait de l'hebdomadaire la Maurienne du 11-03-2021

Le Lyon-Turin et la stratégie française du report modal



Hubert Du Mesnil,
actuel président de TELT.

Le 24 février dernier, TELT a renouvelé son conseil d'administration. Ainsi, Hubert du Mesnil a été reconduit à son poste de président et Mario Virano a également été reconduit à son poste de directeur général. TELT se concentre actuellement sur l'attribution des marchés pour la réalisation des prochaines tranches du tunnel de base pour un montant total de 3 milliards d'euros. Hubert Du Mesnil a par ailleurs été auditionné par la commission de l'aménagement du territoire du Sénat le 10 février. Une audition qui a mis en évidence

le fait que la stratégie globale de recours au report modal en France semble encore très floue. En effet, alors que la réalisation du tunnel est prévue pour 2030, aucun des chantiers permettant de réaliser les voies d'accès nécessaires à son exploitation n'est actuellement commencé alors que ces chantiers représentent un investissement plus important que celui du tunnel de base.

L'Europe a bien proposé de financer ces accès au même niveau qu'elle finance le tunnel mais il faudrait que les projets soient lancés rapidement

pour atteindre l'objectif de 2030. De même, les facteurs d'incitation à utiliser le rail plutôt que la route ne semblent pas définis. La Suisse, érigée en modèle de réussite dans ce domaine, a fait preuve d'une extrême rigueur dans la réglementation du trafic routier et il n'est pas certain que la France puisse user de moyens comparables. Même concernant les délais de réalisation, la Ministre des transports italienne a semé le doute en annonçant que 2032 lui paraissait plus réaliste que 2030. Le président de TELT a confirmé que pour

lui l'objectif est que le tunnel soit opérationnel en 2030 mais l'impression laissée par cette audition est néanmoins qu'il existe une structure, TELT, qui se démène pour faire avancer un projet très coûteux alors que les interdépendances qui conditionneront l'utilité de l'ouvrage réalisé sont négligées.

Il est à espérer que cette situation évoluera rapidement car sans accès et sans stratégie de report modal, ce tunnel, aussi performant soit-il, serait bien inutile.

R.T.

LMAESH1SU1005