

# Louis Besson

## «Lyon-Turin : je revendique le droit d'être militant»

APRÈS PLUS DE 25 ANS DE MOBILISATION POUR CE GRAND PROJET, L'ANCIEN MINISTRE ET MAIRE DE CHAMBÉRY – À BIENTÔT 4 FOIS 20 ANS ! – VOIT AVEC SATISFACTION LE CHANTIER DU LYON-TURIN ENTRER EN PHASE OPÉRATIONNELLE.

Propos recueillis par Philippe Claret

### Après la ratification par l'Assemblée nationale et le Sénat, peut-on dire que le Lyon-Turin est lancé ?

Tout à fait, puisque le Traité ratifiant la décision des deux pays d'engager les travaux définitifs est entré en vigueur ce 1<sup>er</sup> mars 2017... Les deux pays, la France et l'Italie, ont fait se prononcer leurs deux assemblées une troisième fois sur le lancement de ce projet après leurs accords de 2001 et 2012.

### Où en est-on aujourd'hui sur le dossier ?

Nous verrons dès les prochains mois et années se creuser la tranchée couverte de Saint-Julien-Montdenis à Saint-Jean-de-Maurienne, le puits d'Avrieux ainsi que s'ouvrir des chantiers côté Suse... Et le chantier de la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte se poursuit.

### De fait, les travaux sont déjà commencés...

Tous les travaux préparatoires ont été réfléchis pour servir également au chantier principal. Les galeries de reconnaissance deviendront des accès et serviront au système d'aération... Si le budget prévisionnel de la section internationale est de 8,3 milliards, c'est notamment parce que plus d'1 milliard d'euros sont d'ores et déjà engagés en travaux préparatoires à vocation d'usage définitif. Avec la clé de répartition financière retenue, la contribution française devrait être de 2,4 milliards d'euros courants. Pour un intérêt envi-

ronnemental et économique évident : il s'agit de la protection des Alpes et de la qualité de l'air dans leurs vallées... tout en consolidant nos échanges et notre ouverture à l'Europe.

### Au moment où les Suisses mettent en service leurs propres tunnels de base, le Lyon-Turin était-il indispensable ?

Plus indispensable que jamais, car le projet s'inscrit dans une ambition européenne de rééquilibrage. Les nouvelles percées suisses privilégient les flux nord-sud. Il était indispensable de créer un grand itinéraire du sud des Alpes pour les flux ouest-est, depuis l'Espagne jusqu'aux pays du sud danubien en irriguant toute l'Europe latine. On estime à 105 milliards d'euros par an les volumes de marchandises qui transitent sur les axes Nord-Sud, via aujourd'hui trois traversées ferroviaires alpines. Il n'y en aura qu'une pour les 70 milliards que représentent les flux d'échanges est-ouest.

### Mais pourquoi ne pas mieux utiliser la ligne historique, où des sommes importantes viennent d'être investies ?

Les travaux sur les accès au tunnel du Mont-Cenis se sont élevés à 200 millions d'euros et non à 1 milliard. Une somme valorisable d'ici à l'achèvement du tunnel de base... sachant que la ligne gardera des usages régionaux et évidemment touristiques. Mais une liaison fret de niveau international ne pourrait pas emprunter sa pente de

30 pour mille, qui aboutit à un tunnel culminant à 1 300 mètres d'altitude. Les entrées du futur tunnel international sont autour de 500 mètres, le faite de l'ouvrage à 650 mètres. Soit des pentes de 10 à 12 pour mille au maximum, permettant aux plus lourds trains de marchandises de circuler à 120 km/h avec une seule locomotive, alors qu'il en faut trois à partir de Saint-Jean-de-Maurienne sur la ligne historique. Le nouveau tunnel est la bonne solution pour concurrencer la route. Nombreux sont ceux qui applaudissent les initiatives suisses en la matière... Pourquoi les opposants voudraient-ils que nous ne fassions pas la même chose ?

### L'autoroute ferroviaire actuelle n'est visiblement pas plébiscitée par les Italiens...

C'est vrai que l'accord trouvé dès 2009 à Luxembourg pour rendre le service plus attractif en le prolongeant jusqu'à Lyon a été ratifié par la France dès 2010 et ne l'est pas encore par l'Italie, mais il y a espoir d'aboutir cette année. Cela étant, l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine a démontré que les entreprises du transport routier ont su s'adapter à cette nouvelle offre. Très bientôt, l'autoroute ferroviaire alpine devrait proposer un service depuis Lyon jusqu'à la région de Turin, une distance très proche de la pertinence économique.

### Reste que le fret ferroviaire n'a pas vraiment le vent en poupe.

Les choses sont en train de changer, car au plan mondial on assiste à un vrai retour en grâce du transport par rail sur de longues distances. Louis Armand avait prédit que si le ferroviaire survivait au XX<sup>e</sup> siècle, il serait le mode le plus pertinent du XXI<sup>e</sup> siècle. La Chine et les pays de l'Est investissent dans le

#### REPÈRES

##### Louis Besson

- Maire de Barby de 1965 à 1989
- Maire de Chambéry de 1989 à 1997 puis de 2001 à 2007
- Conseiller général de 1970 à 2001 (canton de Saint-Alban-Léysse)
- Président du conseil général de 1976 à 1982
- Député de 1973 à 1989
- Ministre délégué chargé du Logement en 1989-1990
- Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer en 1990-1991
- Secrétaire d'État chargé du Logement de 1997 à 2001
- Depuis 2001, alternativement président de la commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin et président de la Délégation française.

rail et lui donnent raison... Avec le Réseau Central Européen (RCE), l'Union Européenne est sur la même voie.

### **Mais pas la France, qui double le tunnel routier du Fréjus...**

Qui construit un second tube de circulation, nuance ! Nous allons passer d'un tube à deux voies à deux tubes à une voie. Lorsque j'étais maire de Chambéry, j'ai toujours dit que si le second tube du tunnel routier du Fréjus devait servir à augmenter la capacité globale du tunnel, j'intenterai un recours au nom de la convention alpine. Mais je suis rassuré de ce côté-là : on dédouble le tunnel existant et on ne le double pas. La sécurité en sera la grande bénéficiaire.

### **Où en est le dossier des accès français ?**

Il ne fait pas partie de ma mission, qui porte exclusivement sur la partie internationale du projet. Mais je sais qu'il avance. Au Conseil général de l'environnement et du développement durable, à la demande du ministre du Transport, un chargé de mission actualise les perspectives de trafic. Depuis 2011, le choix a été fait de passer sous l'Épine, l'enquête publique a été lancée en 2012 et l'utilité publique a été déclarée en 2013. L'itinéraire est plus court que le tunnel initialement prévu sous Chartreuse, et il améliore dès la première phase des accès les dessertes de Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy... et bien sûr des vallées.

### **En période de crise des finances publiques, la France a-t-elle les moyens de se payer un tel projet ?**

En plus de la mobilisation des résultats des tunnels routiers, il faut des mesures d'accompagnement, et donc avancer sur la directive Eurovignette. Michel Bouvard et Michel Destot ont formulé des propositions intéressantes. Je crois pour ma part que le système de l'Eurovignette doit prendre en compte la logique européenne des corridors, si l'on veut qu'elle facilite réellement le financement. Pour le reste, je veux souligner que le chantier du Lyon-Turin, ce sont d'ores et déjà plus de 600 personnes au travail, sans parler de la sous-traitance. Les retombées vont être considérables, pour la Maurienne et bien au-delà.



## **“ L'INTÉRÊT ENVIRONNEMENTAL ET ÉCONOMIQUE DU LYON-TURIN EST ÉVIDENT.**

### **Depuis quelques années, les oppositions au projet se sont multipliées. Vous les comprenez ?**

Je les trouve souvent partiales. Leurs inspirateurs se gardent de citer la convention alpine, pourtant un élément central du dossier. Le Lyon-Turin n'est pas un caprice des Etats, mais un choix mûrement réfléchi, dans le cadre d'une politique européenne des transports avec priorité au ferroviaire. Un choix lui aussi trop souvent passé sous silence... et ce n'est pas innocent ! Cela dit, tout le monde a évidemment le droit de militer pour la cause de son choix. Moi-même, je revendique le

droit d'être militant... mais en faveur du projet. Depuis 2001, ma coprésidence de la commission intergouvernementale (CIG) est une activité strictement bénévole, et j'y tiens.

### **Vous estimez que le projet est aujourd'hui sur les rails. Le temps pour vous de passer la main ?**

C'est vrai que le projet est entré dans une nouvelle phase, où les missions de la CIG ne vont plus être les mêmes. Il s'agira davantage d'un suivi de sa réalisation que de la construction du projet et cela coïncidera avec un passage de relais de ma part... J'espère pouvoir néanmoins continuer à agir, peut-être au plan associatif, ne serait-ce que pour la réussite du report des trafics de la route au rail pour lequel je souhaite que l'on ait des objectifs de plus grande ambition. ■