

Lyon-Turin : « l'optimisation de la ligne historique va être étudiée, mais ce ne sera pas au détriment de la sécurité »

Au cœur de l'actualité la semaine précédente, le dossier Lyon-Turin s'est invité en ouverture du dernier comité syndical du Pays de Maurienne, mardi 20 juin à Hermillon (lire p.6). Cheffe de la délégation française de la Commission intergouvernementale (CIG) pour le Lyon-Turin, Josiane Beaud est intervenue afin de présenter les objectifs du Comité gestionnaire des infrastructures institué par la CIG en juin 2022. « Quatre groupes techniques ont été formés au sein de ce comité de manière à établir une photographie très précise de ce qu'il se passe sur cette ligne. Le premier va essayer de connaître le trafic exact, pour éviter une manipulation de chiffres qui font dire que si on voulait on pourrait passer 15 millions de tonnes de marchandises dans le vieux tunnel. Le deuxième groupe travaille sur la maintenance de la voie. Le troisième se penchera sur les exploitants actuels et potentiels de la ligne, quand le tunnel sera ouvert il faudra faire passer plus de trains qu'à ce jour : nous ne sommes qu'à 2,8 millions de tonnes de marchandises actuellement, soit 8 % seulement des marchandises qui transitent par la Maurienne, en Suisse c'est 78 % sur le ferroviaire. Le quatrième groupe travaille sur les besoins des personnes qui font tourner les trains sur cette infrastructure. Le comité vise donc à définir les améliorations possibles sur cet axe. Mais attention, en aucun cas le travail mené par le comité ne remplacera les accès, il faut le dire haut et fort, même quand le tunnel de base sera ouvert. Le tunnel de base ne se passera pas des accès ! », insistait-elle.

Yves Durbet : « Il y a la possibilité de faire passer plus de marchandise par le tunnel du Mont-Cenis »

Président du Syndicat du Pays de Maurienne, Yves Durbet revenait sur le tunnel historique : « Il est certes utilisé pas loin de ses capacités nominales, avec les données de fonctionnement et de sécurité qui sont celles du moment, mais je partage un avis : je suis persuadé que pour faire face à la fermeture de plus en plus fréquente du tunnel du Mont-Blanc, il y a la possibilité, en travaillant différemment avec d'autres procédures notamment de sécurité, de faire passer plus de marchandise dans ce tunnel historique et ceci assez rapidement, sans attendre l'ouverture du tunnel de base. »

Josiane Beaud répondait sans détour : « Les différents groupes de travail regardent aussi si l'on peut faire passer plus de trains, MAIS l'optimisation du système ne se fera pas au détriment de la sécurité. Il n'en est pas question que ce soit côté italien ou français, la CIG ne donnera jamais priorité à l'optimisation sans conserver les règles de sécurité. On peut faire mieux, oui, mais pour avoir visité le tunnel du Mont-Cenis il y a deux mois, je me félicite que l'on ne



« La CIG vous soutiendra, notamment sur la question de la desserte de la gare de Modane, cela nous semble la juste compensation de tout ce que vous vivez », assurait Josiane Beaud.

« fasse plus jamais se croiser des trains dans ce tunnel ! Aujourd'hui grosso modo on passe entre 40 et 50 trains par jour. Certains disent qu'il serait possible de monter à 70, d'autres qu'il y a 20 ans en arrière on en passait 90 ou 100... Les règles n'étaient pas les mêmes et l'accident tragique du Mont-Blanc n'était pas passé par là (c'était en 1999, Ndlr), et on ne peut pas creuser une galerie de sécurité dans ce vieux tunnel, c'est aberrant. Donc ma réponse est très claire : on va regarder si on peut faire un peu plus, avec ce que l'on a, mais sans marcher sur la sécurité. »

Pierre-Yves Bonnivard : « Le Lyon-Turin souffre d'un problème de crédibilité en raison des incohérences de l'État »

« La tendance est même plutôt à augmenter les contraintes qui pèsent sur ce tunnel en matière de sécurité. On ajoute dérogations sur dérogations, or, en toute franchise, ce tunnel devrait quasiment fermer », intervenait le sous-préfet Kevin Poveda.

Maire de Saint-Colomban-des-Villards, Pierre-Yves Bonnivard pointait quant à lui « les incohérences de l'État » : « Le Lyon-Turin souffre d'un problème de crédibilité, et la principale raison ce sont les incohérences de l'État sur le transport modal. Vous avez parlé de la ligne historique... Aujourd'hui, certains disent qu'elle n'est pas suffisamment exploitée. Et c'est vrai qu'il y a moins de passage en 2023 qu'il y en avait il y a de cela 5 ou 10 ans. Ok, il faut prendre en compte la sécurité. Deuxième point : on veut faire du transport modal, mais l'État continue la détaxation partielle des carburants pour les poids lourds. Troisième point : les accès ne sont toujours pas réglés. Aujourd'hui, le chantier consiste à construire un gros tuyau, mais qui est alimenté avec un petit tuyau. Le débit dans le gros tuyau sera donc le débit du petit tuyau... L'État doit se positionner. Le risque, c'est que la Maurienne soit le théâtre de ces tergiversations », pré-

« Il faut à tout prix conserver la DUP, sinon un certain nombre d'ultras, et vous êtes bien placés pour le savoir, viendra perturber une éventuelle nouvelle enquête publique »

« On oublie qu'il va falloir convaincre les entreprises de venir sur les camions. Les convaincre ou les contraindre. Ce débat-là il va falloir l'avoir. Et assez vite », répondait Josiane Beaud, rappelant que la Déclaration d'utilité publique tombe en 2028 : « Il faut à tout prix la conserver. S'il faut refaire une DUP, une enquête publique de DUP, vous êtes bien placés ici en Maurienne pour savoir qu'on aura un certain nombre d'ultras qui viendront perturber le truc... Donc il faut à tout prix conserver la DUP. Cela passe par un décret en Conseil d'État. Il faut que le Conseil d'État soit convaincu. D'où l'importance de lancer tout de suite l'avant-projet détaillé sur les accès. Tout le monde s'est mis à la bagarre donc on est assuré que l'arbitrage se fera positivement sur l'avant-projet détaillé qui fait quand même entre 100 et 150 millions d'euros sur 4 ans. Ce qui fait qu'en 2028 on devrait pouvoir présenter au Conseil d'État un dossier qui permet d'avancer. En plus, les 3 milliards d'euros mis sur la table par le ministère des Transports pour les accès font que les discussions vont s'ouvrir. Il n'y a plus aucune raison de se dire que les accès n'avanceront pas. Je suis bien plus optimiste maintenant qu'il y a un certain temps en arrière. Il me semble qu'on est sorti du surplace de l'État, mais il ne faut pas baisser la garde ! »

Le sous-préfet répondait pour sa part aux reproches adressés à l'État par le maire de Saint-Colomban-des-Villards : « Qu'on soit clair, la question de la sécurité dans le tunnel du Mont-Cenis n'est pas une responsabilité de l'État. On a entendu beaucoup d'âneries ces derniers jours sur la capacité du tunnel avec des positions un peu complottistes... La capacité du Mont-Cenis est irrévocable. » Pierre-Yves Bonnivard concluait : « C'est à vous de

vous avez peut-être mal interprété mes propos ou je me suis peut-être mal exprimé... Ce n'est pas avoir une vision complottiste des choses sur la ligne historique. On a besoin d'éléments fiables sur ce que l'on est en capacité de passer vis-à-vis des contraintes qu'on a. Il faudra bien qu'on le sache. Après, si on a la possibilité de faire passer plus de marchandise, il faudra mettre les moyens, et je suis désolé M. le sous-préfet, l'État a réduit les moyens financiers et les moyens humains. »

Quid de la desserte de Modane une fois le tunnel de base ouvert ?

Les échanges se sont clos sur l'importance d'anticiper le devenir de la liaison Saint-Jean/Modane une fois le tunnel de base opérationnel. « Cela reste une inconnue pour nous... Il doit y avoir une vraie prise en compte de ce sujet qui pour nous est vital économiquement », appuyait Stéphane Boyer, maire d'Aussois. « On a prévu d'aborder le sujet à la CIG dans 48h. L'objectif est d'essayer de ramener le plus vite possible les trains qui reliaient Bardonnecchia à Modane avant le Covid. Il faut les faire revenir le week-end pour permettre d'aller d'un côté ou de l'autre. Et, j'en ai parlé avec la députée Émilie Bonnivard, il faut que les Régions AURA et du Piémont travaillent ensemble pour qu'effectivement, au moment où le tunnel de base ouvrira, on ait trouvé des solutions. On y est sensible à la CIG, et TELT doit, dans son cahier des charges, réaliser une étude sur l'après ouverture du tunnel », expliquait Josiane Beaud.

« J'allais évoquer cet aspect-là », intervenait Yves Durbet. « On a parlé régulièrement de cette fameuse étude commune entre le Val de Suse, le Briançonnais et la Maurienne pour analyser l'impact, le rôle du Lyon-Turin pendant sa construction et lors de sa mise en exploitation, comment nos territoires seront desservis. L'objectif n'est pas de revenir en arrière mais au contraire de progresser et d'être mieux desservi. On a longtemps cherché un porteur à cette étude. TELT devait le faire en direct mais ça posait problème côté italien. C'est la Conférence des Hautes Vallées Alpines qui la porte donc. Nous en sommes un peu plus loin que le cahier des charges : la consultation est partie, on a eu quelques réponses et on devrait prochainement retenir le bureau d'études qui va travailler sur le sujet. La Haute Maurienne Vanoise sera associée pour que les problèmes spécifiques à la gare de Modane soient entendus et analysés. L'idée est de progresser avec de meilleures dessertes locales entre nos régions mais aussi avec les grands centres urbains, que ce soit Milan Turin Lyon ou Paris. On ne doit pas être comme des vaches en train de regarder passer les trains », rassurait-il.