

TRANSPORTS Débat hier en Maurienne à l'initiative de la CGT

Une année cruciale pour le Lyon-Turin

DL
6-2-2011

ILS ONT DIT

- Antoine Fatiga (commission économique CÉR de Chambéry) : « on a beaucoup communiqué, on voudrait que ça attaque ».
- Louis Besson (commission intergouvernementale) : « l'hypothèse optimiste c'est 2023. Le plus tôt sera le mieux, battons-nous ».
- Patrick Le Gall (CGT) : « les politiques devraient se positionner pour cesser de mettre sans arrêt des camions sur les routes ».
- Michel Bouvard (député de la Savoie) : « les retards n'ont jamais été causés par des crédits insuffisants, mais on ne pourra pas tout financer avec de l'argent public ».
- Benoît Leclair (conseiller régional EELV) : « il faut le report modal tout de suite, les Suisses l'ont fait ».



À Saint-Jean-de-Maurienne, le chantier a déjà commencé : les premières maisons situées sur l'emprise du Lyon-Turin sont détruites. En médaillon, Antoine Fatiga. Le DL/FT et Archives Thierry GUILLOT

Avec les opposants, un dialogue très difficile

Une forte délégation d'opposants italiens était hier à Saint-Jean-de-Maurienne, ainsi qu'un petit groupe d'opposants français. Pour ces derniers, le Lyon-Turin est « ringard, prétentieux et coûteux ». Une militante iséroise revient sur les principes : « des noix de Grenoble sont envoyées en Pologne pour être décortiquées, puis au Portugal pour être emballées, avant d'être vendues dans les magasins de la ré-

gion », affirme-t-elle. Invérifiable, mais symptomatique du fossé entre les partisans de la liaison ferroviaire, ultra-majoritaires en France, et ceux qui n'en veulent pas, souvent issus des milieux d'extrême-gauche.

Le fossé est tout aussi profond en Italie, mais sépare deux camps aux effectifs plus équilibrés. « Vingt-cinq communes de la Communauté de montagne de la vallée de Suse et du Val Sangon-

ne ont délibéré contre le projet », indique une élue transalpine. Même si ce désaccord s'exprime à des degrés divers, le président de l'Observatoire technique créé par le gouvernement italien, Mario Virano, reconnaît qu'« une part significative de la population de la vallée de Suse reste opposée au Lyon-Turin ».

Le Parlement italien, lui, a approuvé le projet à l'unanimité le 18 octobre dernier. La

stratégie de l'État est aujourd'hui d'assurer que le projet peut encore être amélioré (les passages en tunnel viennent d'être prolongés pour atteindre 88 % du linéaire dans la vallée de Suse), tout en signifiant que l'issue du débat est proche. « Au moment du choix, le système démocratique devra fonctionner », prévient Mario Virano. Et ce moment, c'est au printemps prochain.

F.T.

Les premiers bâtiments situés sur l'emprise de la future liaison ferroviaire sont détruits à Saint-Jean-de-Maurienne. Le comité d'établissement régional de la SNCF posait pourtant la question, hier lors d'un colloque sur place : « Lyon-Turin, chantier du siècle, mais quel siècle ? »

Le député Michel Bouvard et Louis Besson, président de la délégation française à la commission intergouvernementale, rappellent que beaucoup a été fait (600 millions d'euros pour les chantiers de reconnaissance). Beaucoup reste à faire. Le secrétaire d'État aux transports Thierry Mariani indiquait vendredi que son homologue italien Altero Matteoli lui avait assuré que les travaux en Italie débuteraient au printemps.

La CGT s'avoue sceptique sur les capacités d'un système économique libéral à engager un chantier qui se chiffre en dizaines de milliards d'euros. « Si on ne fait pas payer à chaque mode de transport son véritable coût, la route gagnera toujours », estime Antoine Fatiga. Louis Besson assure pourtant que les négociations sur un nouveau traité franco-italien, que l'Europe exige pour cette année, progressent. Et que le texte comprendra des dispositions pour rendre le rail plus compétitif.

Frédéric THIERS