



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

*Commission intergouvernementale franco-italienne
pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin*

Chambéry, le 2 décembre 2014

*Le Président
Louis Besson*

LE CANARD ENCHAÎNÉ
Monsieur Michel GAILLARD
Directeur de la Publication
173 rue Saint Honoré
75051 PARIS

Monsieur le Directeur,

Dans votre édition du 12 novembre dernier, vous parlez par erreur d'un TGV LYON/TURIN alors qu'il s'agit d'une liaison mixte à dominante fret et vous mettez en cause tout à la fois la mafia et la position développée par le Premier Ministre VALLS.

Au nom des relations d'amitié que j'entretenais avec mon regretté compatriote Roger FRESSOZ, je crois devoir réagir à la légèreté de certaines de vos appréciations. Je le fais avec un total désintéressement car, antérieurement élu de la République, mon état-civil ne me donne aucune vocation à l'être à nouveau et j'accomplis à titre bénévole la tâche pour laquelle j'ai été sollicité.

Comme vous ne pouvez l'ignorer, ce sont 3 « tunnels de base » –de même nature que celui du LYON/TURIN- qui voient le jour progressivement pour franchir les Alpes suisses et autrichiennes dans le sens **Nord/Sud**... créant ainsi des communications très performantes et à haute capacité pour les échanges économiques entre l'ALLEMAGNE et son premier partenaire l'ITALIE :

- avec 2 traversées des Alpes suisses : le LOETSCHBERG en service depuis 7 ans et le GOTHARD qui sera mis en service dans 25 mois,
- avec une traversée des Alpes autrichiennes avec le BRENNER qui est en chantier.

Dans un souci d'équilibre on ne peut que comprendre la volonté de l'Union Européenne d'accompagner des pays comme la FRANCE et l'ITALIE pour qu'existe au moins une traversée ferroviaire de nouvelle génération dans le sens **Est/Ouest** entre Léman et Méditerranée : le LYON/TURIN...

Il se trouve que quelques opposants bien connus à ce projet tentent d'accréditer un certain nombre d'accusations dont aucune ne me semble mettre en cause un quelconque laxisme de dirigeants dont j'ai en revanche observé la détermination à protéger rigoureusement cette opération de pratiques bien évidemment inacceptables.

Je suis, pour ce qui me concerne, le témoin de la constante vigilance des Présidents successifs de cette Société LTF et notamment du Président en exercice qui n'est autre que l'ancien Président de RFF, Monsieur Hubert du MESNIL, dont tout le monde reconnaît la compétence et la rigueur.

Je sais aussi que dans leur prochain accord à venir les deux Gouvernements de FRANCE et d'ITALIE seront à nouveau à l'unisson pour porter une extrême attention à tout ce qui pourrait renforcer encore la prévention d'éventuelles infiltrations mafieuses et faire en sorte que si, malgré tout, des situations condamnables se présentaient les sanctions les plus impitoyables soient appliquées dont l'exclusion immédiate et définitive de la Société en cause de tout marché.

Sous l'angle des enjeux que représente cette importante réalisation, votre publication me semblerait avoir toute raison d'en faire une présentation la plus large à ses lecteurs.

Pour aider éventuellement l'un de vos collaborateurs, je me permets de vous faire tenir une note succincte que j'ai cru devoir rendre publique après un rappel par la Cour des Comptes de ses interrogations, voire de ses réserves, sur la grande vitesse ferroviaire.

Il se trouve que dès le premier Accord conclu entre la FRANCE et l'ITALIE, signé à TURIN le 29 janvier 2001, il n'a nullement été question d'un TGV et de grande vitesse ferroviaire entre LYON et TURIN mais d'une **liaison ferroviaire mixte** à dominante marchandises car devant contribuer significativement à la mise en œuvre du Traité protecteur du massif alpin : la Convention Alpine signée le 7 novembre 1991 à SALZBOURG.

A ce jour, c'est-à-dire 7 ans après l'ouverture du tunnel de base du LOETSCHBERG, la SUISSE confie au mode ferroviaire 65 % des marchandises la traversant pour rejoindre l'ITALIE ou l'ALLEMAGNE... alors que la FRANCE compte au travers des Alpes moins de 10 % de son transport de marchandises par le rail ! Cette donnée se suffit à elle-même pour démontrer à la fois l'obsolescence d'infrastructures existantes tout à fait inefficaces et l'urgence d'un ouvrage ferroviaire de nouvelle génération pour traverser les Alpes franco-italiennes.

En janvier 2001, nous étions à moins de deux ans du drame survenu dans le tunnel routier du MONT BLANC qui a fait –vous en avez le souvenir- 39 morts et dont les conséquences ont été une coupure de cet itinéraire entre la FRANCE et l'ITALIE pendant trois ans.

La création d'une infrastructure ferroviaire performante c'est donc à la fois –grâce au report modal qu'elle permettra de la route au rail- une assurance de préservation de la qualité de l'air dans les Alpes et une sécurité dont on ne peut douter de la nécessité après le sacrifice de leur vie par les 39 victimes du 24 mars 1999.

Outre les **objectifs écologiques** de protection du Massif alpin et les **objectifs économiques** de sécurisation d'une traversée Est/Ouest des Alpes entre la FRANCE et l'ITALIE, l'Union Européenne a le souci bien légitime de vouloir atteindre des **objectifs européens**.

C'est ainsi qu'avec le LYON/TURIN serait réalisé un maillon majeur du « Réseau Central Européen » qu'elle a adopté le 19 octobre 2011 (voir carte ci-jointe des 9 corridors) pour mettre en communication des réseaux nationaux mais aussi pour doter le Sud de l'EUROPE d'un axe ferroviaire structurant et concourant à un meilleur équilibre au sein du continent.

Il me semble important qu'un organe d'information comme le vôtre ait bien connaissance de ces enjeux mais aussi des décisions prises au niveau de BRUXELLES comme de l'engagement des deux Etats (FRANCE et ITALIE) avec un appui massif recueilli des Parlements tant à ROME qu'à PARIS lorsqu'il s'est agi de ratifier les accords conclus au niveau des Gouvernements et d'en faire désormais des Traités internationaux.

Nous sommes fort heureusement dans un pays de liberté et la contestation de tous les projets à toutes les étapes de leur mise en œuvre est évidemment possible mais il serait fâcheux que ceux des opposants qui nient les intérêts des objectifs (écologiques, économiques et européens) poursuivis puissent rallier à leurs caricatures non pas tel ou tel professionnel au titre de sa liberté citoyenne mais un organe de presse réputé pour son sérieux et son esprit de responsabilité.

Persuadé que vous ne m'en voudrez pas de m'exprimer aussi librement et restant à votre entière disposition au besoin, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à mes sentiments les meilleurs.

Louis BESSON

PJ : 1 + une carte des corridors européens

