

PLATEFORME D'ARGUMENTAIRES ET D'ÉLÉMENTS DE LANGAGE

Chantier ferroviaire du Lyon-Turin

22 octobre 2013

Contacts :

Pierre-Jérôme Henin – [REDACTED]

SOMMAIRE

1- Un argumentaire positif	p.3
Justifier du bienfondé de cette infrastructure :	
en « quelques mots »	p.3
le temps d'un « trajet d'ascenseur »	p.4
Le Lyon-Turin –et son tunnel de base- est bon pour :	
la France	p.5
ses entreprises	p.6
son tourisme	p.7
son environnement	p.8
son développement territorial	p.9
le cadre de vie des habitants de Rhône-Alpes	p.10
2- Un contre-argumentaire	p. 11
Pourquoi le Lyon-Turin alors que le trafic de marchandises est en baisse ?	p.11
Pourquoi ne pas utiliser la ligne historique qui n'est utilisée qu'à 17% de ses capacités ?	p.12
C'est un projet trop coûteux : la Cour des Comptes le dit	p.14
Ce chantier est-il un danger pour l'environnement ?	p.16
Encore un autre grand projet imposé ?	p.17
Pourquoi tant d'argent pour une ligne pas rentable ?	p.18
Ce projet pharaonique s'inscrit à contre-courant de la tendance actuelle à la rénovation des lignes ?	p.19
Encore un TGV ?	p.20
Même la Cour des Comptes critique le Lyon-Turin.	p.21
Le rapport de la Commission Duron est un désaveu !	p.22
C'est un projet très ancien. Pourquoi n'avance-t-il pas ?	p.23
La DUP concernant les voies d'accès fait l'objet d'un recours. Sont-elles menacées ?	p.24
3- Face aux media...	p.25

1.

UN ARGUMENTAIRE « POSITIF » DU LYON-TURIN

Pourquoi la ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin – et donc son tunnel de base - est-elle bonne pour la France ?

Pour mémoire, l'argumentation actuelle des partisans du Lyon-Turin est trop technique et pas assez politique. Elle répond aux accusations plus qu'elle ne prend les devants.

Il lui manque une « mise en histoire » qui puisse accrocher l'attention des journalistes. Ces derniers sont souvent sensibles à la manière simple et efficace avec laquelle les détracteurs racontent, eux, leur histoire.

1.

Justifier du bienfondé de cette infrastructure en « quelques mots »

Le Lyon-Turin est un **investissement d'avenir** ; il est bon pour la France parce qu'il a été pensé dans **l'intérêt général**.

2.

Justifier du bienfondé de cette infrastructure le temps d'un « trajet d'ascenseur »

Le Lyon-Turin est un **investissement d'avenir** ; il est bon pour la France et pensé dans **l'intérêt général**.

- investissement d'avenir, parce qu'il prépare la France aux **défis de demain** : augmenter notre compétitivité tout en répondant aux défis environnementaux nouveaux ;
- bon pour la France, parce qu'il est bon pour nos entreprises, notre environnement et notre développement territorial ;
- pensé dans l'intérêt général, parce qu'il aura **un impact direct et positif** sur nos entreprises, leurs salariés, les habitants de Rhône-Alpes et les touristes qui souhaitent venir.

3.

Les arguments pour le Lyon-Turin et donc, pour, le tunnel de base.

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR LA FRANCE CAR :

- plus qu'une voie de chemin de fer, il constitue un véritable **projet de société** qui permettra de conforter la place de la France comme plaque-tournante des échanges commerciaux et de marchandises en Europe. **C'est un investissement d'avenir que nous nous devons de laisser en héritage à nos enfants ;**
- il n'y a pas de développement industriel sans **développement ferroviaire** ;
- c'est un investissement d'avenir pour que les **échanges commerciaux** avec l'Italie continuent de croître et que nos entreprises accèdent plus facilement aux marchés de l'est de l'Europe ;
- capter les flux de marchandises est synonyme **de croissance et de création d'emplois**. Exemple : il y a environ 160 000 emplois dans la logistique et les transports sur l'axe Rhône-Saône ;
- il faut **favoriser et stimuler** les transports propres pour préserver notre environnement et faire face aux défis énergétiques de demain.

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR **SES**
ENTREPRISES :

Car il stimulera l'activité économique de la région et du pays notamment vers l'Italie et les marchés de l'est de l'Europe. (*Une estimation du nombre d'emplois créés dans la région est encore à établir*)

- le **coût d'accès** au marché italien est actuellement le plus cher d'Europe : grâce au tunnel de base, il baissera de 40% ;
- Les liens sont anciens entre les entreprises rhônalpines et les autorités publiques et les entreprises du Nord de l'Italie. Des **secteurs majeurs** sont concernés comme la chimie, l'électronique, les équipements électriques, la pharmacie ou encore l'agro-alimentaire. Le Lyon-Turin permettra de renforcer les coopérations industrielles et de générer des **emplois** ;
- la liaison sera utile aux **centaines d'entreprises françaises** installées en Italie ; et à toutes celles à qui cette infrastructure permettra d'envisager ce développement à l'international.

-
(Témoignage de chef d'entreprise rhônalpin à venir)

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR **SON**
TOURISME :

Car il faut préparer l'avenir de **la 2nde région touristique** française.

- il facilitera le **tourisme de montagne** en rapprochant les stations de sport d'hiver de la clientèle française et étrangère ;
- pour un étranger, le **train sera concurrentiel** par rapport à l'avion et à la voiture ;
- « **décarboniser** » les transports, c'est préserver les Alpes et donc stimuler le tourisme ;

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR **SON ENVIRONNEMENT** :

Car **1 million** de camions préféreront le train à la route.

- la part modale du rail dans les trafics entre la France et l'Italie atteindront **55% en 2035** contre 10% actuellement. Sans le Lyon-Turin, en 2035, elle ne sera que de 20% ;
- **1 million de camions** quitteront chaque année la route pour le rail. De plus, près de 2 millions de voyageurs (français et internationaux) choisiront le train plutôt que l'avion ou la route ;
- ce report modal massif permettra, chaque année, une économie de CO2 d'environ **700 000 tonnes** ;

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR **SON DEVELOPPEMENT TERRITORIAL** :

Car les capitaux italiens représentent **20 000 emplois** dans la région Rhône-Alpes.

- il faut consolider les **points forts de Rhône-Alpes**. L'Italie est le second pays client/fournisseur de la région ; 400 entreprises à capitaux italiens y sont implantées pour environ 20 000 emplois ;
- les secteurs économiques phares comme le tourisme d'hiver et les activités industrielles seront mieux connectées ;
- les villes de la région seront mieux **desservies** (Chambéry, Aix-Les-Bains, Annecy, ...).

LE LYON-TURIN – ET SON TUNNEL DE BASE – EST BON POUR **LE CADRE DE VIE DES HABITANTS DE RHÔNE-ALPES** CAR :

Car **700 000 tonnes d'émissions de CO2** seront économisées chaque année.

- les transports ferrés du quotidien seront plus performants (**fréquence quotidienne** des services régionaux et régularité des services TER grâce au report fret et tgv vers la ligne nouvelle) ;
- L'air respiré sera **meilleur** (700 000 tonnes d'émissions de CO2 en moins) ;
- Les routes seront **plus sûres** avec 1 million de camions en moins en circulation.

3.

CONTRE-ARGUMENTAIRE

Réponses aux critiques les plus communément formulées par les opposants – et relayées dans les media

1.

Pourquoi le Lyon-Turin alors que le trafic de marchandises est en baisse ?

Sur l'ensemble des Alpes, depuis 10 ans, les trafics de marchandises sont **en hausse** : ils ont été **multipliés par deux** (110 millions de tonnes de marchandises par an).

Prendre en compte le trafic dans les seules Alpes du Nord revient à **mentir par omission**.

La vérité, c'est que les tarifs de passages en France sont **plus élevés** qu'en Suisse par exemple où les camions, pays par lequel les camions préfèrent passer. Nous avons la responsabilité de considérer cette vue d'ensemble, d'en tirer les conséquences pour préparer notre avenir collectif.

Et cet avenir, sans la ligne Lyon-Turin : c'est une **augmentation continue** du trafic routier et la saturation du réseau de la côte d'Azur et, dans le nord des Alpes, la relance du projet d'élargissement de l'A43 et de la rocade de Chambéry.

2.

Pourquoi ne pas utiliser la ligne historique qui n'est utilisée qu'à 17% de ses capacités ?

Je vous laisse la **responsabilité** de l'évaluation de ce pourcentage.

Mais posons-nous la question suivante : pourquoi la ligne historique (qui a eu le temps de faire ses preuves en 142 années d'existence...) est-elle encore **sous-utilisée** ?

Tout simplement parce qu'elle n'est **pas attractive** par rapport à la route : des temps de transports trop longs et trop chers (une pente à 3,3% à 1300m d'altitude). Même la RN6 – route sinueuse qui passe par le col du Montcenis – est plus compétitive.

Pour ce qui est du tunnel existant (qui date donc de 1871) et de l'aveu même des cheminots, sa capacité même à plein régime sera de toute façon **insuffisante** avec 12 Mio/T/an au maximum.

Sans parler du fait qu'elle n'offre pas toutes les **conditions de sécurité** (monotube).

Le Lyon-Turin est un **choix politique volontariste** : créer les conditions d'un report massif des camions de la route vers le rail.

Le choix d'un tunnel de base est donc la **seule solution** ; il fera baisser les coûts de transport de 40% ; d'ailleurs la Suisse, l'Autriche et l'Italie ont également fait ce choix. Pour information, le tunnel du Lötschberg en Suisse est déjà utilisé à 100%. Le tunnel du Gothard, toujours en Suisse entrera en fonction en 2016 avec un an d'avance. Quant aux Autrichiens et aux Italiens, ils ont déjà commencé la construction du tunnel de base du Brenner.

Enfin, à considérer que la ligne historique soit utilisée à pleine capacité, la ligne existante et le contournement de Chambéry seraient vite **saturés** ; sans compter l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains. Est-ce cela, que souhaitent les opposants ?

Enfin, il y a une vraie attente pour des **solutions de ferroutages performantes** (coût, rapidité, sécurité).

Un exemple : la tendance **en forte hausse** du service d'autoroute ferroviaire existant entre Aiton et Orbassano en Italie.

Après le mois de juillet dernier, le mois de septembre constitue le nouveau **record en termes de trafic** (3 060 passages en septembre, soit 23 600 depuis le début de l'année).

Sur les 12 derniers mois, le trafic est en hausse de **+ 25 %** par rapport aux 12 mois précédents.

Nous devrions ainsi, dans les prochains jours déjà, **dépasser** le volume total de trafic de l'année 2011 (26 000 passages), qui constituait jusqu'à présent l'année de plus forte activité de l'AFA.

3.

C'est un projet trop coûteux : la Cour des Comptes le dit.

De quoi parle-t-on ? Quels sont les enjeux ? Il s'agit pour Rhône-Alpes et la France de redevenir **concurrentiels** dans la compétition européenne pour capter les flux de marchandises, faciliter les échanges franco-italiens, tout en absorbant les trafics nocifs.

Pour cela, soit on reste les bras croisés en disant non à la croissance et on compte le nombre de camions qui préfèrent passer par la Suisse ou l'Autriche soit **on décide de prendre les choses en main.**

Ensuite à propos du rapport de la Cour de Comptes :

- il fait mention de données chiffrées qui n'ont **aucune existence publique**, notamment les supposés 26,1 Md € ;
- il en omet d'autres tels que ceux de **l'analyse coûts bénéfiques** rendue publique le 26 avril 2012 qui démontre la rentabilité économique de la liaison notamment grâce au gain en termes de sécurité (accidents sur les routes) et d'environnement (rejet de gaz à effet de serre) ;
- le référé propose enfin de s'inspirer de la Hongrie et la Slovénie, mais il n'y a **pas de barrière alpine** entre la Slovénie et la Hongrie.

Quels sont les coûts réels ?

Le montant est très nettement inférieur :

- coût du tunnel de base : **8,5 milliards €** (et non 10,2 milliards €) dont une provision pour risque de l'ordre de 1 milliard €
- 40% vont être pris en charge par **l'Union européenne**, le reste se partage entre la France et l'Italie ce qui fait que le coût du tunnel pour la France sera de 2,1 milliards sur 10 ans soit 200 millions / an ce qui correspond au contournement ferroviaire Nîmes Montpellier dont le coût d'envoi a été donné à l'été 2012.
- coût des **accès français** : 2 phases respectivement de 4,4 et 3,3 milliards €

- coûts des **accès italiens** (qui ne concernent pas le budget français !) : 2,5 milliards € (compte tenu du report de l'investissement du tunnel de l'Orsiera en Val de Suse).

Comme vous le savez certainement, le **Premier Ministre** a répondu en disant notamment que la différence des coûts du tunnel transfrontalier entre les études initiales de 2003 et l'accord de 2012 est de 450 M€, (**soit 5% en 9 ans !**). Cette différence s'explique par la modification du tracé en Italie et par l'évolution des normes de sécurité pour la réalisation du tunnel.

Ces chiffres sont bien sûr considérables mais ils sont à **remettre en perspective** avec les enjeux du Lyon-Turin. Par ailleurs, les dépenses d'infrastructures routières depuis le percement du tunnel du Mont Blanc jusqu'à la fin des années 2000 ont coûté 30 milliards d'euros...

4.

Ce chantier est-il un danger pour l'environnement ?

Qu'est-ce qui est nuisible pour l'environnement ? Le transport d'un million de camions supplémentaires sur le rail ou le développement continu du trafic routier ?

Ce qui sera nuisible pour l'environnement sera de **retarder la construction du tunnel** et ne pas s'engager dans une politique volontariste de report modal.

Certes, construire un tunnel n'est pas neutre pour l'environnement mais les **nombreuses études géologiques** qui ont été menées confirment que les risques éventuels sont tout à fait maîtrisés.

Et il faut mettre dans la balance ces nuisances difficilement quantifiables – mais maîtrisables comme on l'a vu en Suisse lors du percement du tunnel du Lötschberg – avec les **bénéfices avérés** : 700 000 tonnes d'émissions de CO2 par an ; 1 million de camions en moins sur les routes ; près de 2 millions de voyageurs français et internationaux préféreront le train à la voiture ou l'avion ; une baisse des nuisances sonores avec 57 km de tunnel.

De plus, c'est une solution pour affronter la **raréfaction attendue des énergies fossiles** ; elle va dans le sens de la relocalisation des économies d'ailleurs **souhaitée par beaucoup des opposants au chantier**.

5.

C'est un autre grand projet imposé ?

La seule chose qui nous soit imposée c'est de **prendre maintenant les bonnes décisions** pour notre avenir, celui de nos enfants, de la région Rhône-Alpes et du pays.

La seule chose qui s'impose à nous, c'est de **protéger les Alpes** et d'y assurer la sécurité dans les transports. Dois-je vous rappeler le **terrible bilan** enregistré à l'occasion d'accidents dans les longs tunnels routiers : Mont-Blanc (39 morts), Tauern (12 morts), Gothard (1 morts), Fréjus (2 morts), sans parler de l'accident de la route à Chambéry impliquant un poids lourd étranger qui a fait 4 morts l'année dernière ?

Maintenant, il y a **ceux qui commentent et ceux qui agissent**.

Par ailleurs, qui dit que ce projet est imposé ? Les personnes qui pensent cela sont-elles **vraiment représentatives** de l'opinion publique ?

Toutes les procédures de consultation ont été respectées (débat public, etc.). Nous constatons que le chantier rencontre une **adhésion massive** dans la classe politique, qu'elle soit de la majorité ou de l'opposition mais également **bien au-delà** : chez les syndicalistes, les organisations patronales, les chefs d'entreprise, les professionnels du tourisme, etc.

Par ailleurs, un sondage a été effectué il y a deux ans auprès d'un échantillon représentatif de la population qui montre un soutien massif à ce chantier.

Certes des réticences continuent à s'exprimer chez certains. Il faut les **entendre** ainsi que **poursuivre et accentuer le travail d'information et d'explication**. Ensemble, nous arriverons à trouver des solutions. C'est ce qui s'est passé en Italie où une vaste procédure a été mise en place qui a permis d'aplanir nombre de malentendus.

6.

Pourquoi tant d'argent pour une ligne qui ne sera pas rentable ?

La question est surtout de savoir si l'on veut oui ou non **offrir plus de compétitivité** aux entreprises de la région Rhône-Alpes et plus largement nationales. Et, par-là, même développer l'emploi.

Par ailleurs, veut-on oui ou non **capter à nouveau le flux de trafic** Europe du Nord/Europe du Sud qui nous échappe de plus en plus au profit de la Suisse et de l'Autriche ? Je vous rappelle que les Suisses vont mettre en service leur deuxième tunnel de base (Gothard) en 2016 soit avec un an d'avance. Or, capter ces flux, c'est **créer des emplois** : sur l'axe Rhône-Saône, il y a 160 000 emplois dans la logistique et les transports.

De plus, le tunnel de base est plus **compétitif** (coûts de transports, temps de trajet) que la route, l'avion ou la mer.

Par ailleurs, une **étude socio-économique** réalisée par LTF de 2012 démontre la rentabilité économique de la liaison en intégrant les gains de temps obtenus pour le fret comme pour les voyageurs, et sa rentabilité socio-économique notamment grâce aux gains en termes de sécurité (accidents sur les routes) et d'environnement (rejet de gaz à effet de serre).

Personne ne s'y trompera.

7.

Ce projet pharaonique s'inscrit à contre-courant de la tendance actuelle à la rénovation des lignes?

Cette ligne **bénéficiera à chacun** : pour les grands échanges économiques européens, certes, mais aussi aux habitants de la région puisque la ligne historique sera décongestionnée ; les services et la régularité des trains du quotidien seront améliorés.

Cette ligne alliera **compétitivité économique, sauvegarde de l'environnement et amélioration de la vie quotidienne** des habitants de la région.

Connaissez-vous beaucoup d'infrastructures « pharaoniques » qui satisfont ces **3 points** ?

Cette ligne est un **projet responsable** qui prend en compte les besoins d'aujourd'hui pour préparer l'avenir.

8.

Encore un TGV ?

Non.

C'est une ligne à grande vitesse qui servira à **80% aux transports de marchandises**. Elle vise à permettre le transfert sur le rail de la plus grande part du trafic de marchandises. Elle devra être avant tout la concrétisation d'une politique volontariste de report modal. Pour mémoire, la France est à environ **10% de transport de camions par rail** avec l'Italie tandis que la Suisse est à plus de 65% et sera à près de 80% quand le nouveau tunnel du Gothard sera opérationnel en 2016.

Par ailleurs, ce sera aussi une ligne pour faire circuler les **trains express régionaux**.

Et, ce sera aussi une ligne pour les nombreux **voyageurs internationaux** qui, pour passer de France en Italie, faute de LGV performante, n'ont d'autre choix que de prendre la route ou l'avion.

9.

Même la Cour des Comptes critique le Lyon-Turin...

Nous ne sommes pas étonnés des conclusions de ce rapport. L'histoire de cette institution montre qu'elle ne s'intéresse qu'aux **aspects financiers** des sujets qu'elle traite parfois sans prendre en compte la **dimension « investissement »** de ceux-ci.

Par ailleurs, les opposants qui agitent la caution « Cour des Comptes » en toute circonstance savent-ils qu'elle préconise de **fermer 8000 km de ligne TER en France ?**

Le **Premier Ministre** a d'ailleurs répondu de manière très claire à ce rapport qui :

- fait mention de données chiffrées qui n'ont **aucune existence publique**, notamment les supposés 26,1 Md € ;
- en omet d'autres tels que ceux de **l'analyse coûts bénéfiques de 2012** qui démontre la rentabilité économique de la liaison notamment grâce au gain en termes de sécurité (accidents sur les routes) et d'environnement (rejet de gaz à effet de serre).
- le référé propose enfin de s'inspirer de la Hongrie et la Slovénie, mais il n'y a pas de **barrière alpine** entre la Slovénie et la Hongrie :

10.

Le rapport de la Commission Duron est un désaveu !

Relisez le rapport Duron dans le détail ! Il y a eu beaucoup de **commentaires inexacts** à son propos.

Il **ne remet pas en cause** la construction du tunnel de base qui fait l'objet d'un accord international entre la France et l'Italie. De plus, depuis la parution du rapport, le gouvernement nous montre qu'il fait la part des choses (DUP, examen du projet de loi, etc.).

Le gouvernement a bien compris les **bénéfices positifs** pour la France de l'existence de cette infrastructure.

Quel est le problème à ce que la construction des voies d'accès soit reportée à 2030 ? Cela correspond à ce qui pourrait être une **date plausible** de finition des travaux de construction du tunnel de base. Et puis même s'il y avait un décalage, quel problème ? Le **tunnel sous la Manche** a longtemps débouché côté anglais sur une ligne qui n'était pas à grande vitesse...

Par ailleurs, si vous lisez ce rapport dans le détail, vous verrez qu'il stipule que ses préconisations soient réexaminées **tous les cinq ans**, elles ne sont donc pas définitives. On en reparlera donc en 2018 !

11.

C'est un projet très ancien. Pourquoi n'avance-t-il pas ?

D'abord il ne s'agit pas d'un projet mais d'un **chantier** qui existe bel et bien et qui avance.

Les Suisses ont commencé à parler de leurs tunnels de base dans les **années 60** et leur second tunnel sera opérationnel en 2016 soit 50 ans après.

Il est question du Lyon-Turin depuis le début des années 90 et, d'ores et déjà, **3 descenderies/accès** ont été construit(e)s du côté français. Les Italiens rattrapent en ce moment leur retard et leur gouvernement fait preuve d'un **volontarisme exemplaire** dans un climat autrement plus défavorable qu'en France. Les travaux de leur descenderie ont commencé à la Maddalena et ils ont d'ailleurs fait venir un tunnelier pour cela.

Cela étant, le prochain **sommet franco-italien** de Rome le 20 novembre doit être l'occasion pour les autorités françaises de donner une nouvelle impulsion :

- l'**Union européenne** vient de confirmer sa prise en charge de 40% des coûts de construction du tunnel ;
- pour prétendre à cet argent, la France et l'Italie doivent être en mesure de répondre à l'**appel à propositions** qui sera prochainement lancé par l'UE ;
- pour cela, des étapes doivent être franchies :
 - o ratification de l'**accord franco-italien** de janvier 2012 ;
 - o désignation du **promoteur public** ;

Par ailleurs, les travaux décidés fin 2012 lors du sommet franco-italien de Lyon de construction de la galerie reliant **Saint Martin la Porte à La Praz**, doivent débiter.

12.

La DUP concernant les voies d'accès fait l'objet d'un recours. Sont-elles menacées ?

Lorsqu'une décision est prise, elle peut faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat qui rendra un jugement.

Les recours contre les DUP constituent une pratique régulière et classique.

Ils font partie du droit des opposants à s'exprimer.

C'est en tout cas mieux que de pratiquer la violence en caillassant les ouvriers et en incendiant les baraques de chantier.

3.

FACE AUX MEDIA...

En interview :

- les arguments doivent aller du général au particulier. Avant de rentrer dans le « piège » des détails techniques, les enjeux doivent être replacés dans leur contexte global ;
- par exemple, il est utile de dire en tout début d'interview (et ce, quelle que soit la question) : « Avant toute chose, laissez-moi vous expliquer ce dont il s'agit vraiment. Il y a une certaine confusion autour des enjeux du Lyon-Turin, etc. » Et là, l'interviewé peut dérouler sur le projet de société qui nous concerne tous, qui « vous concerne vous aussi les auditeurs de Chambéry qui nous écoutez/regardez aujourd'hui ... ». Projet qui est bon pour la France, la région, soutenu par l'Europe, etc. et ce, avant de rentrer dans les détails beaucoup plus techniques concernant, par exemple, la désignation de l'opérateur public, LTF, les financements, etc.
- Ne jamais oublier qu'en répondant aux questions du journaliste vous vous adressez, en fait, par exemple aux auditeurs qui eux (à la différence du journaliste) ne connaissent pas ce dossier pour le moins compliqué et dont le reflet dans la presse est quelque peu négatif.... Parmi eux qui connaît LTF ? Qui sait ce que « le lancement de Saint Martin la Porte » veut dire ?

- Dans la mesure du possible, il faut garder la maîtrise de l'interview et ne pas laisser le journaliste vous entraîner là où il le veut. Pour être certain de ne pas passer à côté de l'essentiel, il faut énoncer vos 3 ou 4 messages importants dès que possible ;
- Dans un media grand public, il faut éviter de se laisser entraîner dans des sujets techniques. Exemple : « Est-ce un projet raisonnable économiquement ? ». Avant de dire qu'il n'est pas cher (alors qu'il sera toujours trop cher dans l'ambiance actuelle...) et d'aborder, par exemple, la partie sur la certification des coûts (beaucoup trop compliquée...), les coûts d'accès élevés, il faudrait quelque chose comme : « Ce qui est raisonnable et au-delà ce qu'il est de notre devoir de faire (ou celui des politiques) c'est de préparer l'avenir avec notre 1er/2ème partenaire économique car les autres ne vont pas nous attendre (et ils ne nous attendent pas (transfert de trafic vers la Suisse...)). Si on ne le fait pas aujourd'hui, il sera trop tard demain. » Une fois ce point de situation général fait, il est ensuite possible de rentrer dans une partie plus technique : « et, en plus, il n'est pas cher... » ;
- Pour le tunnel actuel du Mont Cenis, il pourrait être utile de trouver une comparaison qui parle comme : « La ligne actuelle c'est comme si l'autoroute de Maurienne n'existait pas et que vous aviez encore une route départementale entre la France et l'Italie impossible à élargir et souvent enneigée... ». Et ensuite vous parlez des trois locomotives, du tunnel monotube, etc.
