

n'y aura jamais de nouvelle percée. Alpine, estime Jean-Luc Buffin, directeur de Doussard. Le ferroutage ne se développera pas, assure Maurice Megevand, transporteur de Groisy. Alors que l'audit gouvernemental tarde à rendre ses conclusions, alors qu'il semble que le projet prend froid, nous faisons la parole à ceux opposants aux projets ferroviaires alpins et à la SNCF.



Maurice Megevand y a cru, mais n'y croit plus.

Ceux qui ne croient pas au Lyon-Turin

«Vous verrez : l'expérience Orbassano va consommer beaucoup d'argent public puis s'arrêter.»

Maurice Megevand, transporteur de Groisy

Maurice Megevand croyait au transport combiné. Dur comme fer ! Jusqu'à investir ses propres fonds dans un projet industriel rail-route. Jusqu'à tout perdre. Petit retour sur une histoire édifiante.

1996 : l'entreprise de transport Maurice Megevand tourne bien. Une petite dizaine de camions, des contrats avec la grande distribution... l'entrepreneur lance une plate-forme logistique de transport combiné à Viry, près de Saint-Julien-en-Genevois. A trois kilomètres de la frontière avec la Suisse, 15 km du centre de Genève, à mi-chemin entre deux importants centres de distribution de grandes surfaces, la situation est bonne. Le transporteur bénéficie d'un kilomètre de voie ferrée privée, créée dans les années soixante par Citroën pour acheminer par rail ses véhicules neufs sur le marché suisse et de 65 000 m² viabili-

sés. Il utilise un engin de levage mis à disposition par son constructeur, ainsi que des conteneurs américains, compatibles rail, route et transport maritime.

Mauvaise volonté évidente

Tout est en place. Ne manquent plus que... les trains ! «Je n'ai jamais vu un wagon. CNC et Novatrans, les entreprises filiales de la SNCF et qui se concurrencent entre elles au lieu de tirer ensemble le transport combiné, n'ont fait aucun effort pour faire vivre le site. Je n'ai jamais réussi à développer mon projet. J'ai perdu de l'argent pendant quatre ans, puis j'ai mis la clé sous la porte.»

Autant dire que Maurice Megevand garde une dent contre le "système SNCF" : «L'entreprise n'a plus depuis plusieurs années la maîtrise du transport combiné. Des privés

peuvent théoriquement l'organiser. J'ai voulu me positionner dans ce jeu-là. Mais la SNCF comme ses filiales n'ont aucune envie de développer ce nouveau mode de transport. Avec les aides reçues par la SNCF pendant plusieurs années, on aurait dû en faire plus ! Mais la mauvaise volonté est tellement évidente que tout le monde laisse tomber». Sans compter les inconvénients propres au transport combiné. Une des seules expériences menées à bien par Maurice Megevand consistait à organiser des transports combinés Orléans-Valleiry : quatre heures et demie en camion, mais trois jours en train ! Et des wagons qui s'égareront, qui restent bloqués en gare...

«Pourtant, en principe, tout le monde a intérêt à venir au transport combiné, estime le Haut-Savoyard. Mais pas au ferroutage, qui est une mauvaise solution. Il est ridicule de transporter le poids mort du tracteur

et du camion, et l'autoroute ferroviaire ne désengorge pas les routes en amont et en aval des plateformes de chargement déchargement». Et le transporteur de prophétiser : «Vous verrez : l'expérience Aiton-Orbassano va consommer beaucoup d'argent public puis s'arrêter, faute de service fiable, faute de clients. Et on en reviendra au transport combiné».