

La grande marche NO TAV en Maurienne (du 7 au 10 juillet 2015).

GRANDE MARCHE CONTRE LA NLF LYON - TURIN



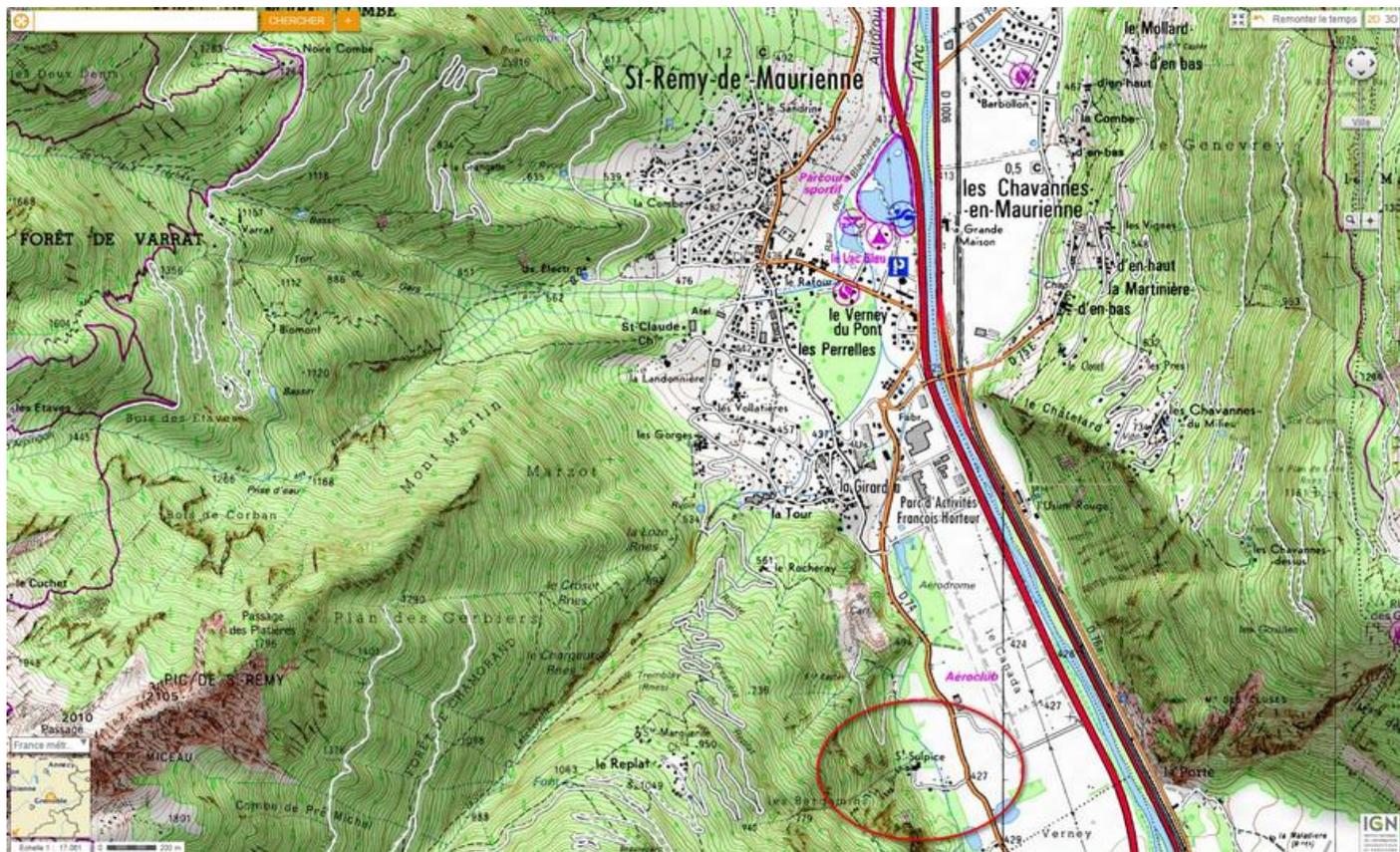
Pour + d'infos
et/ou pour participer
marchenotav@rebellyon.info
marchenotav.noblogs.org

DU 30 JUIN AU 12 JUILLET SUR LE TRACÉ DU TAV



Mardi 7 juillet.

C'est à St. Sulpice (petit hameau situé sur la commune de St. Rémy de Maurienne) que c'est posé le groupe de marcheurs et manifestants de la marche NO TAV. A cet endroit, le dit hameau devrait être rasé pour accueillir la sortie du tunnel qui franchirait ainsi la chaîne de Belledonne. Le convoi s'est ensuite acheminé à vitesse réduite sur St. Jean de Maurienne, puis sur Saint Julien Montdenis pour y planter son camp de tentes sur le terrain prêté par la mairie.

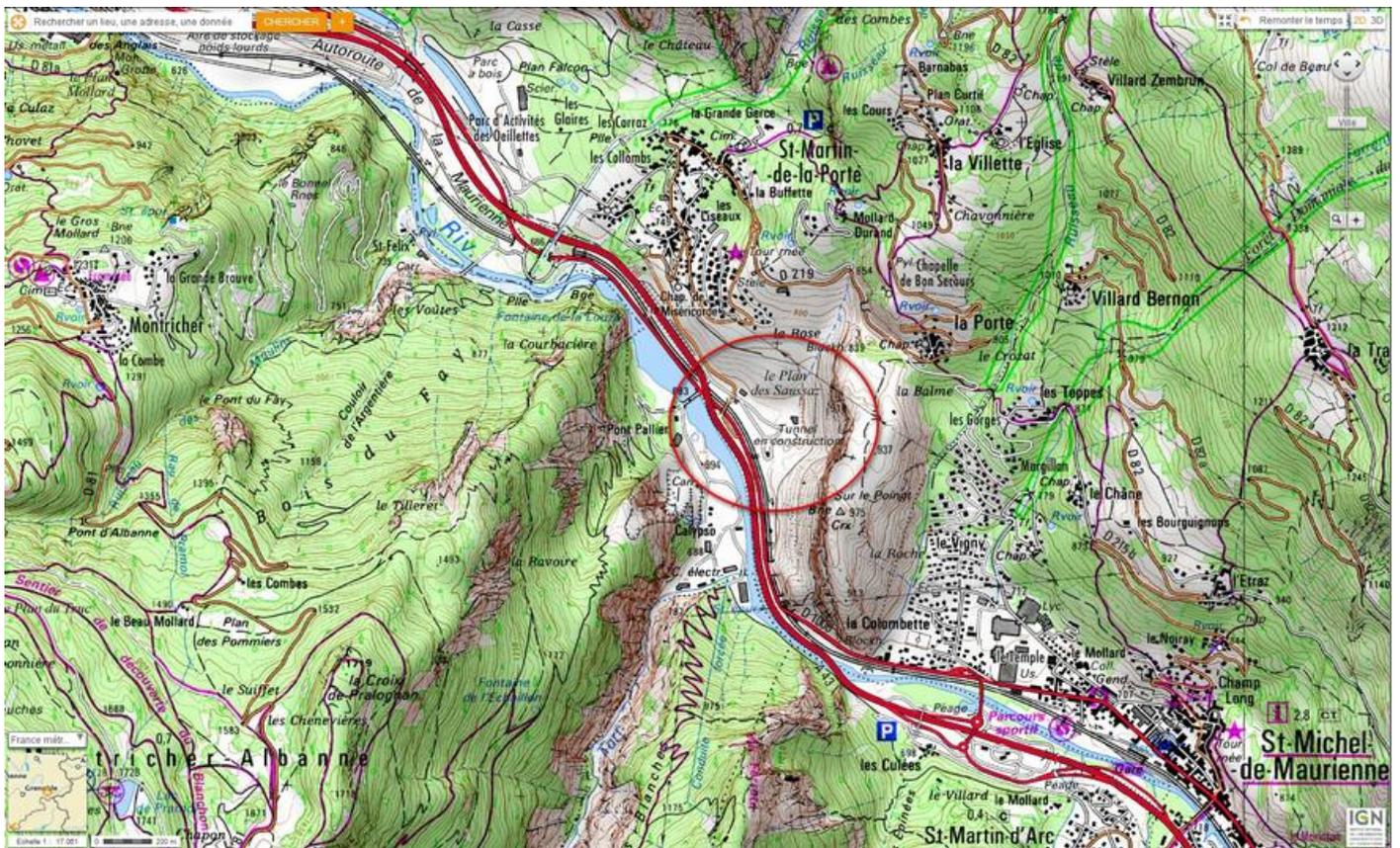






Mercredi 8 juillet.

Le groupe de marcheurs s'est acheminé à pied vers l'entrée du tunnel de base de Saint Martin la Porte. Surveillé « discrètement » le long du trajet par les forces de police, c'est devant l'entrée du chantier que l'ambiance s'est tendue durant quelques instants. La caravane a ensuite repris sa marche en direction de la commune de Villarodin-Bourget où le camp a pu être planté.











Lyon-Turin : l'opposition essaie de sortir du tunnel

La ligne qui doit relier Lyon à Turin via un tunnel de 57 km à la base de la montagne déchaîne les passions. Depuis le 30 juin, des opposants, appelés les No-Tav, essaient de gagner en visibilité en marchant et en campant aux points clés du tracé. Lundi soir, ils étaient au « hameau sacrifié » de Saint-Sulpice. Leur pèlerinage doit les conduire au Val de Susse, zone historique de la contestation contre cette liaison ferroviaire. Beaucoup d'entre eux, marcheurs ou pas, regrettent la chape de plomb pesant sur ce projet. Michel Chiaberto, Mauriennais : « on dirait qu'on veut cacher tout ça, pourquoi dans le Dauphiné, dans La Maurienne, à la télé, on n'en parle pas ? ». Le premier débat sur ce projet a eu lieu jeudi 2 juillet à Hermillon en présence du sénateur Michel Bouvard, désigné par le gouvernement pour trouver des financements pour le chantier. Les détracteurs du projet ont fait entendre leur mécontentement. Aujourd'hui, même si les travaux ont commencé à Saint-Martin-La Porte, beaucoup s'interrogent encore sur l'utilité d'un tel chantier.

Concurrencer le trafic nord-sud

Pour Mario Virano, le directeur général de Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT), « c'est un peu curieux de se demander aujourd'hui s'il y a des justifications pour le faire ». Selon lui, l'engagement des acteurs et l'avancement des



La gare d'Épierre-Saint Léger porte les stigmates de la contestation contre le Lyon-Turin.

travaux suffisent à justifier le Lyon-Turin. Pour Pierre-Marie Charvoz, maire de Saint-Jean-de-Maurienne, le projet se résume en trois mots : « sécurité, développement durable ».

Pourtant, chez les promoteurs du projet, la sécurité n'est pas vraiment le mot d'ordre. On entend davantage parler de corridor est-ouest (fret). Hubert Du Mesnil, président de TELT, Mario Virano et Michel Bouvard, affirment à l'unisson leur volonté de ne pas se faire dépasser par le trafic nord-sud. Cela semble être aujourd'hui la raison d'être du tunnel : faire transiter par le train les produits du corridor méditerranéen et à terme de l'Asie. Chantal et Max Millieux, dont la scierie est sur le tracé de la ligne, s'insurgent : « l'intérêt général [selon TELT] est de transporter les produits chinois par la Maurienne ».

Il est important de souligner aujourd'hui que l'argumentation autour du projet du Lyon-Turin a changé depuis les an-

nées 90. Au départ, la volonté de créer une ligne à grande vitesse était mise en avant ; tout comme l'objectif de gérer le trafic dans la Maurienne, qui selon les estimations de l'époque devait augmenter au point de saturer totalement la vallée. De tels raisonnements font dire à Philippe Delhomme, vice-président de Vivre et Agir en Maurienne, que cette ligne « est une idée du XX^e siècle ». Depuis, les responsables du projet ont revu leurs arguments.

En janvier 2015, Hubert Du Mesnil confessait dans La Tribune du 15 janvier 2015 : « Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. L'utilité est le report modal. » Concernant le trafic, la réalité a fait mentir les prévisions. « Il n'y a plus d'accroissement des flux », admet Michel Bouvard. Hubert Du Mesnil confirme et va même plus loin : « L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a

plus lieu d'être ». Le tunnel existant, c'est celui du Mont Cenis, sur le trajet de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA), ligne de fret ouverte en 2003 en Maurienne et qui relie Aiton à Orbassano dans la banlieue de Turin. L'AFA est l'un des principaux points de débat entre les pros et les anti.

L'AFA, alternative réelle ou utopique ?

Les opposants affirment que l'AFA n'est pas exploitée à 100 %. Lorsqu'on regarde les chiffres, difficile de leur donner tort : l'objectif avoué de la ligne est d'atteindre les 100 000 passages par an en attendant le Lyon-Turin. Or, il n'y en a eu que 30 000 en 2014 selon les chiffres communiqués par le directeur général de l'AFA.

Pour Philippe Delhomme, rentabiliser l'AFA n'est qu'une question d'organisation. Depuis 2012, elle est aux normes et au gabarit européens. Christian Rochette, maire de Saint-Rémy, est favorable au Lyon-Turin, mais il reste néanmoins septique et « ne comprend pas qu'on ne puisse pas mettre plus de camions sur les trains très rapidement en allongeant l'AFA ». La modernisation de la ligne a demandé des investissements importants qui deviennent énigmatiques si on considère que cette ligne devrait être mise de côté dès l'entrée en service du Lyon-Turin. Le problème de l'AFA par rapport à la ligne moderne, c'est son tunnel situé à 1 300 mètres d'altitude. Mario

Virano ne manque alors pas de souligner que « les trains sont faits pour circuler en plaine ». C'est aussi ce qui fait dire à Michel Bouvard qu'« on ne fera pas de la ligne historique une ligne moderne ».

L'objectif du Lyon-Turin, avoué par Mario Virano, est d'atteindre un million de passages par an. Un chiffre ambitieux mais pas utopique selon lui. Cependant, en cumulant le trafic de l'AFA et du Fréjus, on arrive à environ 700 000 camions transitant entre la France et l'Italie en 2014, soit moins d'un million. Pierre-Marie Charvoz veut cependant voir plus loin : « Faut-il attendre qu'on soit à saturation pour agir ? » L'ambition affichée, de renforcer le corridor est-ouest, laisse penser que le Lyon-Turin ne s'inscrit plus dans une logique unique de gestion des flux existants, comme à ses débuts, mais qu'il veut changer les modes de trafic pour concurrencer les flux nord-sud. Le changement de discours à de quoi inquiéter. Christian Rochette veut rester vigilant car « il pourrait bien arriver en Maurienne qu'on récupère des camions supplémentaires sur le Lyon-Turin, et avoir toujours des camions sur nos routes, puisque ça deviendrait un itinéraire européen ».

Malgré les dires des responsables, qui affirment que la machine est lancée à pleine vitesse, les opposants veulent croire que tout est loin d'être fini. « Il ne faut pas se désarmer, ce n'est pas encore fait », répète Max Millieux.

Baptiste Madinier

Les autres points d'achoppement du projet

Les No-Tav cherchent à remettre en cause tous les aspects du projet. Ainsi, au-delà de l'utilité même du Lyon-Turin, ils critiquent sa réalisation. Leurs arguments sont nombreux mais pas toujours bien étayés. En premier lieu, l'environnement est un point important du projet car le développement durable est l'une des clés avancées par les défenseurs du projet : lutter contre la pollution en mettant des camions sur les trains. Pourtant, des voix s'élèvent de chaque côté pour débattre, autour du bilan carbone par exemple. Selon une étude, il sera positif après sept ans. Selon les opposants, ce ne sera pas avant 2050. « La catastrophe écologique est déjà là et ils en rajoutent », pestent des No-



Le chantier de Saint-Martin, la galerie de reconnaissance est en cours.

Tav itinérants. En face, Michel Bouvard parle d'un « souci de protéger la taune et la flore dans le massif alpin ». Chaque partie se targue donc de défendre l'environnement. Les écologistes dénoncent aussi la présence d'uranium et d'amiante sur le tracé du tunnel, surtout du côté piémontais, en Italie, ce

qui mettrait en danger les travailleurs. Les No-Tav ont peu de preuves pour affirmer leur critique. De son côté, Mario Virano, le directeur de TELT, connaît le dossier sur le bout des doigts. Il reconnaît qu'« on ne peut pas exclure de rencontrer des petites quantités d'amiante », mais il affirme que « le par-

cours évite les agglomérations importantes » et que toutes les méthodes de contrôle sont maîtrisées.

En 2012, la Cour des Comptes avait dénoncé « des coûts prévisionnels en forte augmentation » et surtout « un financement non défini ». Aujourd'hui, le coût officiel du tunnel est de 8,5 milliards d'euros (même si les opposants laissent entendre qu'il est bien plus élevé), financé par l'Italie, la France et l'Europe. La commission européenne a accepté de financer une phase de travaux portant jusqu'à 2019, à hauteur de 41,08 %. Un engagement qui « honore » Mario Virano et « récompense le grand travail de LTF et des deux États ». Cependant, la somme représente

813 millions d'euros et le financement du reste du projet n'est pas encore acquis. En effet, outre le tunnel, il y a aussi les accès qu'il faut prévoir. « On fait le tunnel et les accès sont prévus pour après. Pendant les 20 ans de travaux sur la ligne d'accès, le tunnel fonctionnera en amont et en aval avec la ligne actuelle, donc il ne pourra pas monter en capacité », souligne Chantal Millieux, opposante au projet. Michel Bouvard a expliqué que les voix d'accès pouvaient se faire progressivement. L'autre problème concernant cette partie du dossier est le financement. Le sénateur a lui-même reconnu qu'il allait « falloir à un moment financer les accès ».

B.M.

LMAESH1SU1005

Jeudi 9 juillet.

Le camp de base étant établi sur la commune de Villarodin-Bourget, le convoi des marcheurs s'est rendu sur le marché de Modane pour une rencontre avec les habitants et les commerçants. Malgré quelques discussions tendues, l'accueil a été bon d'une manière générale. Une marche « aux flambeaux » s'est ensuite déroulée à partir de 22 h, avec chants et musique pour accompagnement jusqu'à la gare de Modane. S'en est suivi un concert improvisé de Rap avec karaoké pour les plus vaillants.



Vendredi 10 juillet.

Départ matinal pour la grande majorité des marcheurs, qui déposés en voiture au pied du refuge du Suffet dans le Val d'ambin, ont alors pris le chemin de pèlerinage de Compostelle qui monte au col du Petit Mont-Cenis. La jonction avec les amis Italiens s'est opérée en mi-journée au bord du lac du Mont-Cenis sous l'ancien fort de Variselle. Et c'est après une solide collation, fournie par une équipe de cuisine dont l'efficacité ne s'est pas démentie tout au long de ce périple, que le convoi a repris sa route cette fois-ci de manière motorisée jusqu'à la petite commune de Venaus en Italie.





[Petit extrait d'un chant NO TAV ...](#)

C'est ainsi que s'est achevé le périple de la grande Marche NO TAV en Maurienne, et sur sa partie Française.

Merci à vous tous, soutiens de bien des régions de France et de pays étrangers de la part de Vivre et Agir en Maurienne ...