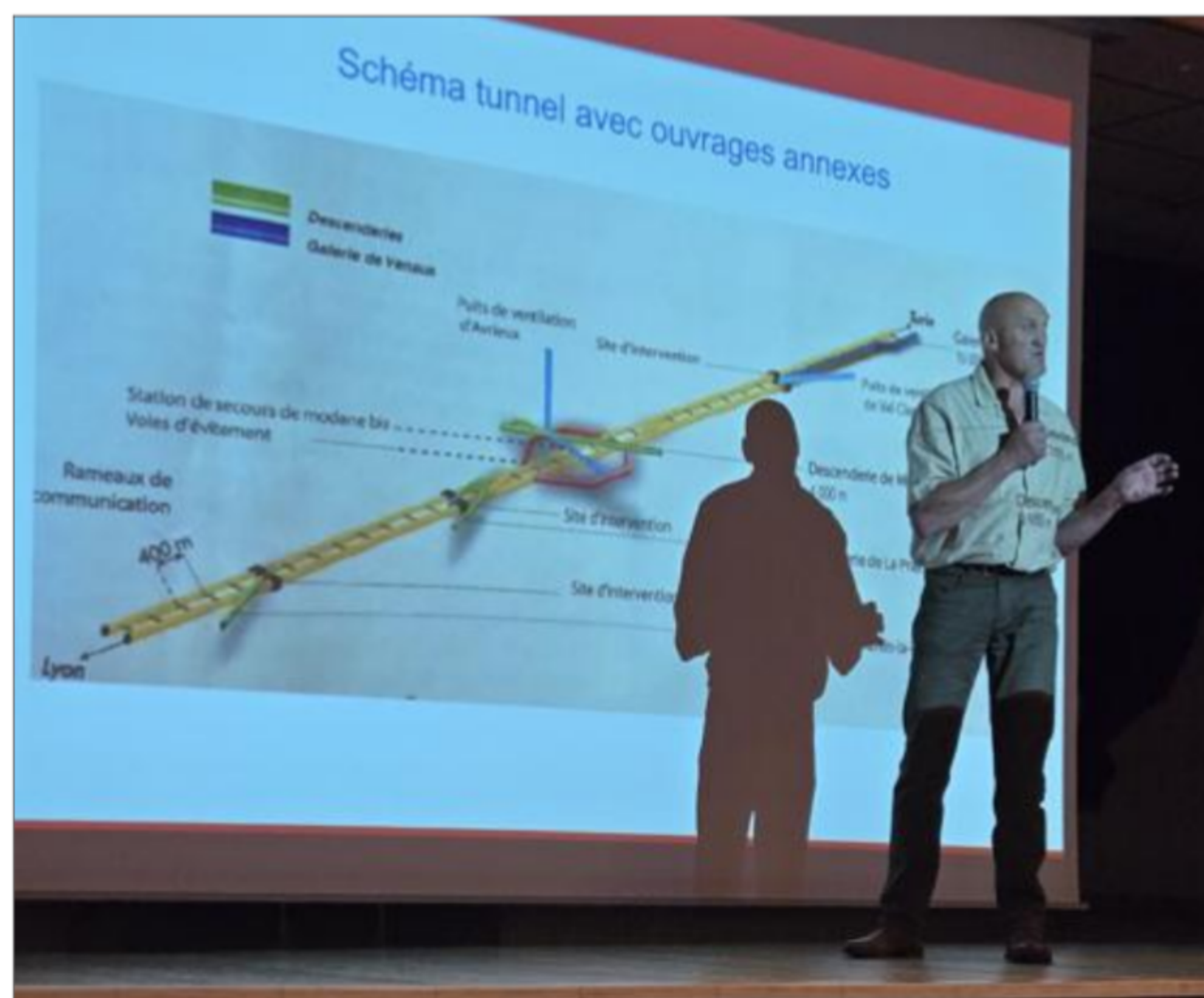


Le Collectif Contre le Lyon-Turin fourbit ses arguments



Vidéo à l'appui, les militants du collectif stop au Lyon-Turin ont présenté leurs arguments à l'encontre de la réalisation de cette liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.



La salle polyvalente de Valgelon - La Rochette a reçu une fréquentation importante d'habitants de ce territoire concerné par le creusement des voies d'accès au tunnel de base, sinon venus de la vallée de Maurienne.

La salle polyvalente de La Rochette a reçu une influence particulièrement importante jeudi 28 mai à l'occasion d'une réunion publique proposée par le Collectif Contre le Lyon-Turin. Durant plus d'une heure et demie, les orateurs se sont succédé pour exprimer leurs arguments à l'encontre de cette liaison ferroviaire entre les villes de Lyon et de Turin, 270 km dont 202 km en tunnel. Évoquant d'emblée un dérapage budgétaire et un gaspillage d'argent public, les porte-parole du collectif ont pointé un volume de transit de marchandise entre la France et l'Italie quasi identique en 2026 à celui de 1998.

Au-delà des enjeux finan-

ciers, les préoccupations portent également sur les ressources en eau, attendu que «le tunnel sous Belledonne nécessiterait par deux fois le cours du Breda, à 30 et 40 mètres de profondeur», alerte le collectif dont les bénévoles redoutent un effet similaire à celui constaté à Villarondin-Bourget : le détournement de ruisseaux souterrains engendrant l'assèchement des sources d'alimentation en eau potable. «TELT, opérateur mandaté pour réaliser la liaison internationale, évoque des répercussions à 500 m des creusements ; c'est faux, les impacts touchent un périmètre de 2 km autour du perce-

ment», certifient les bénévoles. Éleveur à Chapelle-du-Bard en vache Aubrac allaitante, Romain Ollier est sur la même ligne de pensée, redoutant la multiplication de zones de dépôts, des contraintes sur les paysages, l'eau, les ressources de surfaces. L'intéressé invite à repenser plus globalement l'organisation des filières de transformation pour limiter les flux routiers franco-italiens.

Le collectif est tout autant préoccupé par l'inflation immobilière face à l'assèchement des logements avec l'arrivée de 3 200 salariés sur les chantiers de réalisation des tunnels. Présument l'arrivée de 300 personnels sur le chantier de creusement à Détrier,

le collectif pressent une surenchère des loyers et la raréfaction de l'offre de location, au détriment des autochtones. La multiplication des chantiers pourrait également engendrer une perte de main-d'œuvre dans les TPE locales face à des collaborateurs aspirés par des salaires revalorisés sur le Grand Chantier. Et le collectif d'ajouter : « TELT nous a menti. Les salariés, souvent étrangers, ne sont pas venus avec leurs familles mais interviennent à la journée ou à la semaine. Aujourd'hui nous perdons 5 classes en Maurienne. »

Quel avenir alors pour les propositions du collectif de renvoyer vers la ligne ferroviaire actuelle 900 000 ca-

mions par une politique de fret ? Et pour l'opposition à ce chantier bien engagé ? Max Millieux apparaît rassurant. «Nous pouvons douter clairement de la réalisation des voies d'accès alors que des travaux sont aujourd'hui centrés sur la ligne historique.» Le militant pousse son analyse jusqu'à l'abandon du tunnel de base « face à l'immensité des difficultés techniques rencontrées, l'apparition d'un lac souterrain difficilement pénétrable et la quasi immobilité du tunnelier Viviana. Le creusement ne sera terminé en 2035, c'est certain », certifie l'intéressé.

Réponse dans les années à venir.

R.S.