

En Maurienne, le village qui dit non

PAR ELIANE PATRIARCA (MEDIACITES)
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 7 FÉVRIER 2018

Privée de ses sources d'eau, menacée par des mètres cubes de remblais : en Maurienne, la commune de Villarodin-Bourget, 520 habitants, paie un lourd tribut à la construction de la ligne ferroviaire. L'opposition au Lyon-Turin s'y organise.

Villarodin-Bourget (Savoie), envoyée spéciale.

L'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes (NDDL) les fait rêver. À quelques kilomètres en amont de Modane, à l'entrée de la Haute-Maurienne, les habitants de Villarodin-Bourget combattent eux aussi un de ces grands projets qu'ils étiquettent « *inutiles et imposés* » : le Lyon-Turin ferroviaire. « *NDDL, c'est un peu une jurisprudence. Peut-être va-t-on arrêter de décider à notre place et enfin s'interroger sur le bien-fondé d'un projet décidé en 1991 sur la base de prévisions de trafics surestimées ?* », espère le maire adjoint Philippe Delhomme. Le parallèle avec l'aéroport avorté du Grand Ouest s'arrête toutefois là. Dans les montagnes savoyardes, nulle ZAD pour incarner l'opposition et attirer l'attention des autorités publiques et des médias. Nul signe extérieur d'insurrection. Juste une commune pacifiquement rebelle, la seule de la vallée de la Maurienne à oser s'opposer à ce projet d'une ligne à grande vitesse dont 80 % de l'activité serait consacrée au fret, et qui nécessite le **perçement d'un tunnel** de 57 kilomètres sous les Alpes.

Et pourtant... Les autorités surveillent avec attention Villarodin-Bourget, actuellement recouverte par la neige, tombée en abondance depuis décembre. Fin janvier, Philippe Delhomme a reçu dans son chalet la visite surprise des gendarmes. « *Ils avaient appris que j'avais lancé une invitation pour une conférence aux élus italiens NO TAV du val de Suse*, raconte celui qui est aussi professeur d'histoire-géographie à Modane. *Ils voulaient savoir ce qui se tramait. Ils redoutent qu'une ZAD s'installe ici.* »

Le conflit de « la descenderie »

Car Villarodin-Bourget, qui compte 520 habitants (près de 6 000 l'hiver), présente les caractéristiques d'un foyer de contestation potentiel. « *Commune support d'ouvrage* » pour le chantier du Lyon-Turin ferroviaire, elle est celle qui a le plus souffert des travaux préparatoires, et qui sera, côté français, la plus affectée par le chantier. À l'été 2016, la caravane cycliste contre les « *Grands Projets inutiles* », partie du val de Suse, y avait d'ailleurs **fait étape**.

Étendue sur deux versants, la commune est située dans le parc national de la Vanoise. Côté ubac, le village de Villarodin et la station de ski de La Norma ; côté adret, Le Bourget. Et au milieu coule une rivière, l'Arc. Sous la neige, on aperçoit vaguement un terre-plein bétonné, en contrebas du Bourget. C'est l'entrée de la « *descenderie* », l'objet du premier conflit. Cette galerie, réalisée entre 2003 et 2007 par la société Tunnel euralpin Lyon-Turin (Telt), le promoteur chargé de la réalisation de la section transfrontalière, s'enfonce sous la montagne pour rejoindre le tracé du futur tunnel. En phase de construction, la descenderie sera utilisée pour excaver le tunnel de base et remonter les déblais. Une fois l'ouvrage en fonction, elle servira à la ventilation et à l'accès des équipes de maintenance et de secours.

Les quatre années de chantier de la descenderie restent un cauchemar pour les habitants : ballet incessant de camions, de jour comme de nuit, tirs de mines, flots de poussière lâchés par l'unité de concassage... « *Ils [les promoteurs du Lyon-Turin] avaient dit que les déblais seraient évacués par bande transporteuse*, rappelle le maire, Gilles Margueron, *mais elle n'a fonctionné que trois mois, ils ont tout transporté en camions.* » « *Ils avaient promis de ne pas faire de tirs d'explosifs la nuit, mais on était sans arrêt réveillés* », ajoute Philippe Delhomme.

Un beau matin, Villarodin-Bourget s'est aussi retrouvée « *à sec* », les fontaines taries, tout comme une partie du réseau communal d'eau potable. « *En creusant, ils avaient capté les sources qui alimentaient le village* », explique le maire adjoint. Telt reconnaît la responsabilité du chantier dans l'assèchement de la commune et, en compensation, construit un aqueduc

de cinq kilomètres pour acheminer l'eau d'une source d'altitude, sous le col de la Masse. Mais trop peu minéralisée, celle-ci doit être mélangée à de l'eau venue de La Norma pour être potable.

Pas de quoi rassurer les élus locaux. « *La source du col de la Masse n'est pas pérenne car elle provient de névés. Or ici, nous sommes dans le pôle de sécheresse de la Savoie, avec un déficit pluviométrique marqué. S'ils ont préféré financer une nouvelle canalisation plutôt que de nous rendre les sources, avance Philippe Delhomme, c'est qu'ils vont avoir besoin d'eau en quantité phénoménale pour le forage du tunnel et l'avancée du tunnelier.* » Une interprétation que Telt rejette vigoureusement. « *L'eau ne disparaît pas, rétorque Éric Vaillaut, responsable de la concertation avec les collectivités locales. Elle reste dans le massif. Elle est pompée en permanence dans la descenderie, puis rejoint des bassins de décantation, avant d'être rejetée dans l'Arc.* » « *D'ailleurs, l'association de pêche de Villarodin utilise les bassins pour élever des truites* », souligne-t-il.

Après les poissons, les moutons

Au bord de la rivière, justement, se dresse une drôle de colline aux contours bien réguliers sous la neige : c'est là que Telt a entassé 500 000 mètres cubes de déblais. « *Ils avaient promis qu'ils seraient stockés provisoirement puis enterrés ou valorisés pour les voies ferrées* », affirme le maire. Malgré l'opposition vigoureuse des habitants et de la direction du parc de la Vanoise, le dépôt est resté « *dans une zone à fort risque d'inondation* ». « *On ne peut plus s'en débarrasser car la butte a été terrassée, végétalisée* », soupire l' élu. Là encore, Telt se défend en jouant la carte écolo. Après les poissons, les moutons : « *Aujourd'hui, grâce au succès de la revégétalisation du site, des agriculteurs y font paître leurs troupeaux* », vante Éric Vaillaut.

La commune n'en a pas fini avec les avanies : Telt va implanter la zone de chantier du tunnel de base dans le secteur des Moulins, un terrain composé de dizaines de parcelles de jardins en cours d'expropriation. « *On aura une carrière à ciel ouvert au cœur des trois villages et cela durant dix à quinze ans, sans parler du défilé des camions*, déplore Gilles Margueron.

Pour nous qui vivons essentiellement du tourisme, c'est un coup dur. » Les élus s'opposent aussi à l'ensevelissement de la commune sous le monceau de déblais que Telt leur réserve : 3 à 4 millions de mètres cubes devraient être entreposés sur une zone aujourd'hui recouverte de pins sylvestres. « *Telt va revaloriser un maximum de déblais, sous forme de granulats pour le béton ou les chaussées*, minimise Éric Vaillaut. *Notre objectif n'est pas de les mettre en tas.* »

Les élus de Villarodin ont beau se battre pied à pied contre le projet, ils enchaînent les défaites : malgré une majorité de voix contre, qui se sont exprimées durant l'enquête publique en 2010, et la preuve apportée que les enquêtes d'impact environnemental avaient été bâclées, le préfet délivre la déclaration d'utilité publique. La commune écope des déblais honnis. « *On a été obligé par l'État d'inscrire dans notre plan local d'urbanisme une zone réservée Lyon-Turin* », se résigne le maire. Conséquence, Telt peut racheter les terrains expropriés pour une bouchée de pain : « *De 50 centimes d'euro le mètre carré pour la bonne terre des jardins de la zone des Moulins, on a seulement obtenu de monter à 2 euros* », ajoute Gilles Margueron, amer.

Longtemps, la majorité des habitants et des élus ont été favorables au Lyon-Turin, se souvient l' élu, qui dirige l'école de ski de La Norma. « *On pensait que c'était la bonne solution pour délester l'autoroute des camions. À vrai dire, on ne savait pas grand-chose du projet* », reconnaît-il. En Maurienne, les habitants sont plutôt taiseux sur le sujet. « *Ils ne bougent pas tant qu'ils n'ont pas un caillou dans leur jardin*, regrette le maire. *Alors que le projet concerne toute la région, les Alpes !* »

Le fatalisme résigné d'une vallée habituée aux grands chantiers imposés par l'État – des barrages hydroélectriques à la construction du tunnel du Fréjus, puis l'autoroute de Maurienne – le dispute à l'espoir d'une manne économique. Telt fait miroiter la création de 6 000 à 10 000 emplois directs et indirects sur les dix ans que durera le chantier de construction du tunnel, dont une majorité sera réservée aux Mauriennais. « *Mais quid des emplois qui seront*

supprimés ? » interroge Philippe Delhomme, qui évoque, à titre d'exemple, la fermeture annoncée des gares de Modane et de Saint-Michel-de-Maurienne.

Pour garder sa liberté d'expression et de contestation, le conseil municipal a décidé de bloquer l'argent issu de la vente de terrains communaux expropriés sur un compte à la Caisse des dépôts. « *On n'y touchera pas, assure le maire. On ne veut pas collaborer au chantier.* » Dans cette même logique, les élus ont aussi voté le refus des aides et compensations financières que Telt distribue aux communes de Maurienne. Un fonds d'accompagnement et de soutien territorial (Fast) de 32 millions d'euros, mis en place par l'État en 2015, est géré par Telt pour les mesures compensatoires et l'aide au développement territorial. Quant au « contrat de territoire » Grand Chantier signé en 2016 par l'État, la Région, le département de la Savoie et le syndicat du pays de Maurienne, il alloue, d'ici à 2020, 40,7 millions d'euros à l'accompagnement du chantier et du territoire.

« *Comment voulez-vous que les communes osent s'opposer ensuite ?* » interroge Philippe Delhomme. Même Villarodin-Bourget a cédé une fois au rouleau compresseur de la tentation, confesse Gilles Margueron : « *On a accepté de l'aide pour la construction de la maison d'assistance maternelle.* » Une petite brèche qu'Éric Vaillaut ne manque pas de souligner : « *Villarodin-Bourget a profité du Fast pour ce projet. On sait que le maire ne nous aidera pas, précise-t-il. Mais on continue de discuter avec lui.* »

À Villarodin-Bourget, l'opposition s'est initialement cristallisée autour des nuisances, « *sur la seule défense de notre territoire* », reconnaît Gilles Margueron. Lorsqu'il est élu, en 2008, avec une équipe municipale opposée au Lyon-Turin, mais isolée dans la vallée, il cherche du soutien auprès des NO TAV du val de Suse, qui connaissent le projet sur le bout des doigts. Les élus rencontrent aussi la figure de la coordination française contre le Lyon-Turin, Daniel Ibanez. « *Là, on a compris qu'on nous avait menti : le trafic des camions dans la vallée n'a pas été multiplié par cinq,*

comme on nous l'annonçait dans les années 1990, et il y a bien une solution alternative avec la ligne ferroviaire existante », résume Philippe Delhomme.

« *Les élus de Villarodin-Bourget ont constaté que claquer 26 milliards pour ce projet, c'est irresponsable, confirme Daniel Ibanez. Les prévisions des promoteurs du Lyon-Turin tablaient sur un trafic de 2,7 millions de poids lourds par an entre la France et l'Italie. Aujourd'hui, en cumulé aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, il n'en passe que 1,36 million. Depuis vingt ans, tous les services de l'État – du Conseil général des ponts et chaussées à l'Inspection générale des finances – dénoncent ces hypothèses de trafic surestimées et rappellent que la ligne ferroviaire existante sous le tunnel du Fréjus n'est ni saturée ni obsolète.* »

À Villarodin-Bourget, la contestation a mûri au fil des années, passant du « **nymbisme** » à l'opposition franche et globale. La commune remet aujourd'hui en cause l'utilité publique même d'un projet pharaonique et irréversible, une fois le tunnel sous les Alpes creusé. Les préconisations du rapport Duron, **remis au gouvernement** jeudi 1^{er} février, ont de quoi les réjouir. Si la ligne ferroviaire en elle-même – projet hautement politique et diplomatique puisque relevant des relations entre la France et l'Italie – n'est pas remise en cause, le rapport Duron égratigne sa justification, à savoir les prévisions d'augmentation du trafic de fret entre les deux pays. « *Les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables* », écrit le COI. Il en conclut que les travaux d'accès au tunnel transfrontalier seront au mieux « *à engager après 2038* ».

Boîte noire

Mediacités est un journal en ligne d'investigation locale. Journal indépendant, il est implanté à Lille, Lyon, Toulouse et Nantes. Chaque semaine et dans chaque agglomération couverte par le journal, une enquête approfondie est proposée aux lecteurs de Mediacités. Sans publicité et sans être adossé à un groupe financier ou industriel, ce nouveau journal

en ligne fait le choix d'un modèle par abonnement (6,90 euros par mois ; 59 euros par an). Mediapart est partenaire de Mediacités.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.