



1,60 euro
N°3519



168, av. Henri-Falcoz - 73300 Saint-Jean-de-Maurienne - Tél. 04 79 59 97 63 Jeudi 27 septembre 2018

MAURIENNE / DOSSIER SPÉCIAL

Lyon-Turin : à quand le bout du tunnel ?



Après la «pause» de la France, l'Italie réfléchit sérieusement à l'avenir de la nouvelle ligne ferroviaire entre Lyon et Turin. Pour autant, le tunnelier Federica continue de percer à Saint-Martin-de-la-Porte. Tour d'horizon d'où en est le projet dans la vallée, point sur les travaux, parole donnée aux opposants... Découvrez notre dossier sur ce qui est considéré comme le plus grand chantier d'Europe.

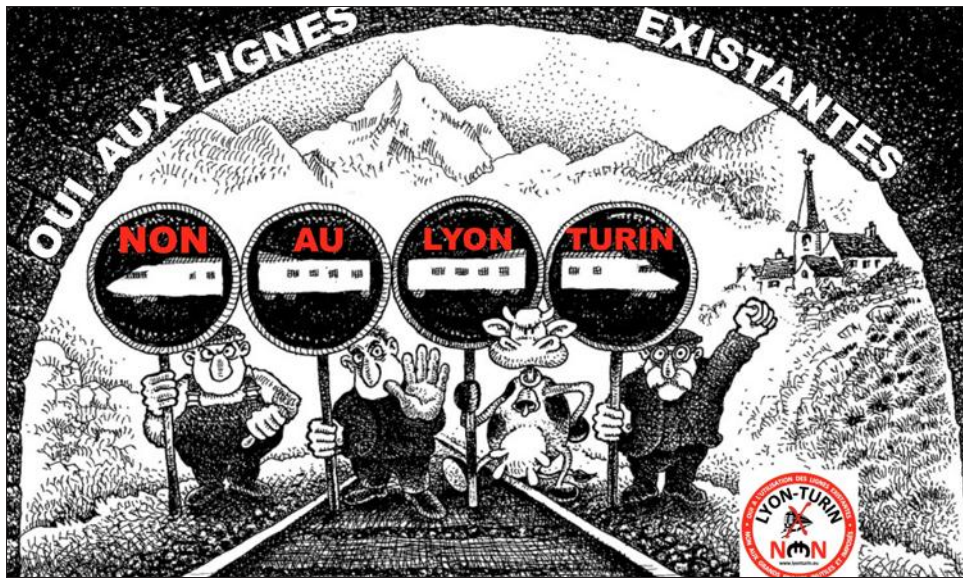
Pages 3-11

Philippe Delhomme (VAM) : « le rôle des lobbys est de plus en plus prégnant »

« Force est de constater que les décisions politiques ne se prennent plus aujourd'hui pour les biens communs mais pour les biens privés », remarque d'entrée de jeu Philippe Delhomme, maire adjoint de Villarodin-Bourget, l'un des chefs de file de l'opposition à la nouvelle infrastructure ferroviaire dans la vallée. Élu dans la seule commune de la vallée formellement opposée au Lyon-Turin, celui qui est aussi coprésident de l'association environnementale "Vivre et Agir de Maurienne" (VAM) dénonce par ailleurs le « rôle de plus en plus prégnant des lobbys, dont celui de La Transalpine, sorte de consortium réunissant les promoteurs du Lyon-Turin qui inclut dans ses membres le lobby du BTP par exemple... ».

Alors venons-en aux faits : pourquoi s'opposer au Lyon-Turin ? « Tout simplement car le projet est trop coûteux, inutile et injustifié. Le trafic fret n'est plus ce qu'il était dans les années 1980 où 120 trains circulaient par jour sur la ligne historique pour 11 millions de tonnes de marchandises. Aujourd'hui, à peine 20 trains circulent. On ne va pas créer une infrastructure pour développer un trafic qui n'existe pas ! C'est comme si on créait une centrale nucléaire dans l'hypothèse que peut-être on va utiliser de l'électricité... Ça n'a pas de sens. En créant cette nouvelle infrastructure, on répond à un besoin qui n'existe pas. Alors on nous dit que la ligne historique est obsolète : c'est faux. Entre 2005 et 2012, une vague de modernisation a été effective avec notamment la mise au gabarit européen des tunnels et des ponts qui, pour certains, ont été remplacés, pour un total qui avoisine le milliard d'euros. Qui a mené cette modernisation de l'existant ? Hubert du Mesnil, en tant que directeur général de Réseau ferré de France (RFF). Qui explique aujourd'hui qu'elle est obsolète ? Le président de Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT)... Un certain Hubert du Mesnil ! C'est assez étonnant quand même, non ? »

« En créant cette nouvelle infrastructure, on répond à un besoin qui n'existe pas. »



Pour les opposants qui s'appuient notamment sur différents rapports de la Cour des Comptes, le Lyon-Turin demeure injustifié, inutile et trop coûteux. Toujours selon eux, le report modal est une nécessité immédiate et pourrait se faire dès aujourd'hui à partir des voies existantes.

À chacun son argument écologique

Telle la couverture que chacun essaye de tirer à lui, l'argument écologique est employé aussi bien par les promoteurs du Lyon-Turin, qui mettent en avant le ferroutage, et les associations environnementales, toutes opposées au Lyon-Turin. « À VAM, nous défendons les biens communs : l'air, l'eau, la terre... Nous sommes évidemment pour un report modal qui permettrait de mieux respirer, mais tout de suite, pas dans 30 ans ! », poursuit Philippe Delhomme.

« Puis il y a aussi le problème de l'eau. Quand on voit qu'une petite descenderie comme celle de Villarodin-Bourget a asséché une partie du versant entre Le Bourget et Avrieux [lire à ce propos notre édition du 8 mars 2018, ndlr], on imagine que les 164 kilomètres de galeries creusées par TELT vont évidemment drainer une partie de l'eau de la vallée. Il y a un rapport qui a été fait par l'Union Européenne en 2005 et qui reprend les études de TELT (rapport Cowi) et qui stipule qu'il y a entre 60 et 125 millions de m³ d'eau par an qui seront captés par les deux tunnels principaux, l'équivalent d'une ville d'un million d'habitants ! D'un point de vue écologique, c'est une catastrophe ! Je me pose par ailleurs la question de l'ONERA, puisque la des-

centerie draine une partie de l'eau dans les sous-sols, en gypse, de l'ONERA et ça a commencé à s'affaïsser au moment où la galerie de reconnaissance a été terminée... Je ne dis pas qu'il y a forcément corrélation, mais on peut au moins se poser légitimement la question ! »

Tout arrêter, changer de modèle sociétal

« Si je reprends les déclarations du Président du Parlement Européen dernièrement à Saint-Martin-de-la-Porte, « ce serait une bêtise d'arrêter le Lyon-Turin » [lire à ce propos notre édition du 16 août 2018 ndlr], c'est bien que la possibilité de tout arrêter existe. Si j'en crois les propos très récents de la ministre Elisabeth Borne, si les Italiens décident d'arrêter le projet, la France suivra... », espère l' élu mauriennais, alors que le gouvernement italien attend en effet les résultats d'une étude coûts-bénéfices du Lyon-Turin avant de se prononcer sur l'arrêt ou la poursuite du projet.

« Faut-il rappeler que nous ne sommes pas les seuls, dans les associations environnementales, à nous opposer au projet ? La haute administration française ou encore l'Inspection générale des finances s'y opposent également depuis des décennies. Mais on en revient à la puissance des lobbys... » Au-delà de l'opposition formelle au projet, Philippe Delhomme prône un changement de

modèle sociétal : « Pourquoi cette chute du fret ces dernières décennies ? Parce que beaucoup d'usines ont fermé dans le nord de l'Italie et en Maurienne. Mais est-ce qu'il est judicieux aujourd'hui d'imaginer davantage de transports ? Est-ce que ce ne serait pas encore plus de délocalisations et donc moins d'emplois locaux à terme ? Derrière l'opposition au

Lyon-Turin, il y a aussi toute une envie de société qui peut être différente de celle qu'on a vécue jusqu'à maintenant. Il faut sortir de l'idée folle d'une croissance économique perpétuelle ; changeons de paradigme économique. »

Une opposition décriée, qui réclame pourtant un débat

S'il est une petite musique qui fait sourire Philippe Delhomme, c'est bien celle qui consiste à faire passer les opposants pour des conservateurs extrêmes, voire des « Ayatollahs verts ». Les mêmes qui prônent de grands projets d'infrastructures pour la vallée, en faisant le parallèle avec les chantiers de la fin du XIX^e siècle, dont le tunnel ferroviaire du Fréjus. Pour celui qui est également professeur d'histoire-géographie, « c'est une vraie ignorance de l'Histoire que d'affirmer pareille chose. À la fin du XIX^e siècle, on assiste en France à un vrai boom

ferroviaire, avec la création de milliers de km de lignes, bref, un contexte totalement différent du nôtre. Les promoteurs connaissent aussi très mal la géographie européenne quand ils parlent de corridor méditerranéen : les flux européens de marchandises sont nord-sud. Un flux est-ouest ? Chiche ! De Barcelone à Kiev, développons-le, mais il y a déjà les flux maritimes pour cela : nous n'avons pas besoin d'une nouvelle infrastructure ferroviaire pour les développer ! C'est justement dans l'axe nord-sud que les Suisses et les Autrichiens ont fait leurs nouvelles infrastructures. Mais il faut préciser que leur axe, contrairement au nôtre, était saturé ! Il faut aussi préciser que les pentes et le même contexte de montagnes décrié notamment en Maurienne, sont les mêmes au Gothard en Suisse et au Brenner en Autriche. Visiblement, pour eux ça marche, mais pour nous ça pose problème... »

Alors qu'ils se sont vu régulièrement refuser l'entrée à certaines réunions dites publiques, les opposants demandent une seule chose : débattre, « comme le suggèrent

En cas d'arrêt du Lyon-Turin, « pas une seule pénalité n'est prévue dans les traités ! »

la pause décrétée par le gouvernement français de juillet 2017 et la remise à plat du projet par l'actuel gouvernement italien ». « On a le droit d'être pour le Lyon-Turin, pas de problème, mais pourquoi nous l'imposer ? Mais nous voulons juste débattre publiquement avec les promoteurs afin d'apporter d'autres informations aux gens. Par exemple, expliquer qu'arrêter le Lyon-Turin est possible et ne coûterait rien, contrairement à ce qu'affirment les promoteurs : pas une seule pénalité n'est prévue dans les traités ! »

Dans cette volonté d'apporter d'autres sources d'information, et en réclamant même la confrontation avec les promoteurs du Lyon-Turin, "Vivre et Agir en Maurienne" organise plusieurs réunions publiques en Maurienne, dont une à Sainte-Marie-de-Cuines le 12 octobre.

Propos recueillis par Guillaume Chaix

Gilles Margueron (Villarodin-Bourget) : « On commence à se réveiller quand la pierre est dans le jardin »

Élu à la tête de Villarodin-Bourget depuis 2008, Gilles Margueron est le seul maire de Maurienne à se dire ouvertement opposé au Lyon-Turin. D'abord dans la contestation liée aux déblais du chantier de la descendrière qui passe sous Le Bourget, progressivement, la municipalité a rejoint les rangs de l'opposition. « Au départ, nous contestions le projet surtout parce que 3 millions de m³ de déblais devaient sortir de notre territoire. On a alors essayé de trouver une solution avec LTF [aujourd'hui TELT, ndlr] en demandant que leur projet se fasse de A à Z avec le train, pensant qu'il serait judicieux d'enlever ces déblais et que ça serve à quelqu'un en France (faire des routes, construire des digues, etc.), plutôt que d'avoir des millions de m³ qui restent entreposés sur une zone naturelle et qui ne servent à rien. Mais à l'issue de l'enquête publique, on nous a dit que ce n'était pas possible et que la seule solution était de stocker ces déblais sur notre territoire. »

Si le dialogue entre la commune et TELT n'est aujourd'hui pas rompu, en particulier dans le cadre des mesures compensatoires, le premier magistrat de Villarodin-Bourget, soutenu par tout son conseil municipal, continue de penser, « comme l'indiquent les différents rapports de la Cour des Comptes ou d'autres administrations, que le Lyon-Turin est trop coûteux, pas forcément justifié et non-rentable. » Pourtant, des solutions, l'élus de Haute Maurienne n'a pas manqué d'en chercher : « Quand tu es maire et que tu dois défendre ta population, tu essayes de trouver des solutions avec des gens qui sont plus hauts



Gilles Margueron.

que toi - État à travers préfet et sous-préfet, député, sénateur -, et personnellement je ne me suis jamais senti écouté, je n'ai jamais reçu d'appui. On te répond que de toute façon ça va et ça doit se faire. Personne ne se remet en question. »

Des populations bien informées ?

Au-delà de sa seule commune, Gilles Margueron craint par ailleurs des conséquences naturelles dangereuses du Lyon-Turin : « Certains ne comprennent pas pourquoi nous sommes contre. Mais en fin de compte, le Lyon-Turin engendre beaucoup de choses. Quand je dis que nous ne sommes pas écoutés, c'est par exemple quand on a une réunion de tous les élus de la vallée sur le PPRI [Plan de prévention des risques

d'inondation, Ndlr] de l'Arc où l'État nous explique qu'il faut faire attention quand on fait des digues car ça peut être dangereux, pas faire n'importe quoi. Et dans notre secteur, quand l'Arc sort des gorges d'Avrieux et arrive dans la zone des Moulins où il y a le chantier de la descendrière, c'est là où le torrent doit prendre sa plus grande largeur ; ici, théoriquement, on ne doit pas faire de digue sinon l'Arc va prendre de la hauteur et mettre en danger Modane, Fourneaux ou Le Freney. Eh bien quand on dit ça, on nous répond que le chantier est provisoire... Oui, mais qui va durer 10 ans quand même... Qui peut assurer qu'il n'y aura pas de crue d'ici là ? Et tout ça est pris à la légère parce que le lobby du Lyon-Turin est plus fort que la sécurité des gens. »

Si le maire de Villarodin-Bourget concède ne jamais parler du Lyon-Turin avec ses collègues élus, cela ne l'empêche pas de remarquer :

« Quand je dis qu'il faut utiliser l'existant, on me répond que la ligne historique est dangereuse : dans ce cas, je leur dis qu'en tant qu'élus et garant de la sécurité de leurs populations, qu'ils ne laissent plus passer des trains de voyageurs sur la ligne parce qu'imaginez, un accident de voyageurs ne serait-il pas plus grave qu'un accident de train de fret ? Il y en a même qui pensent que la voie historique est unique, c'est dire... » Considérant que le Lyon-Turin est d'abord « une histoire d'argent : les lobbys font énormément en Europe », Gilles Margueron de poursuivre : « Nous, Français, on commence à se ré-

veiller quand la pierre est dans notre jardin. À Villarodin-Bourget ça a été les déblais, à Avrieux ce sont les camions, Aussois c'est l'air... Puis il y a un manque d'information : quand les Modanais vont voir que les camions vont passer dans Fourneaux et Modane pour l'aménagement du tunnel parce que la déviation ne sera pas faite à temps... C'est ce qui me fait sourire... Parfois j'entends à Modane "Les gens d'Avrieux ils gueulent pour les camions", mais eux, qui leur a dit que des camions passeront devant chez eux ? Est-ce que leurs élus vont leur en parler ? Parce que moi, dans une réunion avec tous ces élus et le sous-préfet, j'en ai entendu parler ; quand TELT dit "la déviation ne sera pas faite tout de suite, le chantier va commencer sans la déviation". Et comme les élus de l'intercommunalité ne veulent pas laisser passer les camions devant Filtech... Ils sont prêts à les laisser pas-

ser devant chez les habitants mais surtout pas devant Filtech, car si jamais ça fait trop de vibrations, trop de poussière, ils risquent de partir... Alors quelle

solution ? Eh bien ils réfléchissent à créer éventuellement une nouvelle route, encore chez nous à Villarodin... J'hallucine quand j'entends ça ! »

Se disant par ailleurs « confiant » d'un arrêt total et définitif du Lyon-Turin, le maire de Villarodin-Bourget note enfin : « Si demain tout s'arrête, vous allez voir le retournement de veste des élus en Maurienne, qui vont être plus d'un à suivre le vent qui tourne ! »

Propos recueillis par Guillaume Chaix

Au Rocher des Amoureux (Villarodin), on veut s'opposer en fête

Si elle n'est pas présentée comme étant "No Tav", la fête franco-italienne organisée ce samedi 29 septembre n'en demeure pas moins un canal d'informations pour les opposants au projet : « Nous savons que des gens viendront surtout pour les concerts, mais ça n'empêchera pas qu'on leur délivre une information qu'ils n'ont sans doute jamais eue », concède Philippe Delhomme.

Tout au long de la journée et hormis la venue du chanteur phare des Tête Raides, Christian Olivier, « des élus italiens, des responsables français et "No Tav" viendront expliquer pourquoi ils s'opposent. Côté italien, ils ont le nombre, cela fait 30 ans qu'ils se battent contre ce projet, mais vous savez, l'image du "No Tav" violent est complètement erronée et c'est aussi pour cela que nous tenons à rappeler le caractère festif de cet événement. Quand nous avons participé à cette marche côté italien, nous étions près de 10 000 personnes et aucun incident n'a été à déplorer. Les gens venaient en famille, ça rigolait, ça chantait, ça s'informait... L'objectif est de montrer qu'on peut être crédible et sérieux tout en étant festif », promet Philippe Delhomme, qui espère atteindre le millier de personnes ce samedi. Au



Villarodin-Bourget accueille une fête franco-italienne ce samedi 29 septembre prochain, au Rocher des Amoureux. ©DR

programme de cette journée, un apéritif offert à partir de midi, un pique-nique géant, un après-midi d'activités festives et des concerts... Le tout proposé gratuitement.

G. C.

Toujours aucune nouvelle pour les recours déposés

En décembre 2017, la DUP de la section transfrontalière entre Saint-Jean-de-Maurienne et Susa-Bussoleno, datant de 2007, a été prolongée de 5 ans, à la demande de TELT. En février 2018, l'association "Vivre et Agir en Maurienne" (VAM) déposait alors un recours devant le Conseil d'État contre cette prorogation, considérant que « le projet a été largement modifié depuis 2007 et n'est absolument plus le même. Les coûts ont largement augmenté. La Cour des comptes a alerté en 2012 et 2016 sur la dérive des coûts et sur les difficultés de la France à financer ce projet ». D'autres associations, comme "Les Amis de la Terre" et la Coordination des opposants au Lyon-Turin, ont également fait un recours gracieux mais cette fois auprès du Gouvernement. Pour l'heure, aucune réponse n'a été communiquée à l'association environnementale maurienne : « Je suis assez étonné de ce silence », lâche le coprésident Philippe Delhomme, « de même que je suis aussi étonné du silence du Premier Ministre à propos du Lyon-Turin lors de sa venue récente en Savoie [en janvier 2018, Ndlr]. S'il s'agit d'un projet si important, pourquoi le gouvernement ne le défend pas bec et ongles ? » « Devant le Conseil d'État, le délai moyen qui sépare le dépôt d'une requête de son jugement est d'un an. Ce délai s'explique en partie par le temps nécessaire aux échanges de mémoires (c'est-à-dire les documents, nécessairement écrits, au moyen desquels chaque partie au litige développe son argumentation et répond à celle de son adversaire) », informe-t-on sur le site officiel de l'institution.

G. C.