

# Droit de réponse de Vivre et Agir en Maurienne : « Oui, le projet Lyon-Turin peut et doit être arrêté ! »

« Dans "La Maurienne" du 6 décembre, Louis Besson intervenait une fois de plus pour tenter de "sauver le Lyon Turin". Nous proposons une alternative à ce projet inutile et souhaitons continuer à vous apporter toujours plus d'informations et de faits précis.

Oui, respectons les traités. L'article 16 de l'accord franco-italien de 2012, stipule que « la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale ». À ce jour, le financement n'existe pas et le gouvernement réfléchit à la création d'une nouvelle taxe pour le financer ! Dans le contexte actuel, qui osera proposer une nouvelle taxe aux routiers ?

Oui, écoutons les hautes administrations françaises qui répètent depuis 1998 que ce projet est inutile et ruineux et invitons nos élus à respecter ces avis. En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a formulé une recommandation basée sur des analyses d'experts. Concernant les accès du Lyon Turin, il « considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables et préconise l'amélioration de la ligne existante. »

Oui, respectons la démocratie qui impose l'arrêt de ce projet décidé dans les salons parisiens ! Alors que le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin



Samedi 1<sup>er</sup> décembre, VAM manifestait devant l'ancienne Rizerie de Modane contre le déboisement de la Zone des Tierces, lié au Lyon-Turin

s'apprêtait à annuler le projet, comme il l'explique dans l'émission télévisée "Pièces à conviction" diffusée en 2015, Louis Besson a court-circuité le gouvernement et a rencontré le Président de la République, Jacques Chirac. Ensemble, ils ont décidé d'imposer ce projet bien avant le résultat de l'enquête publique de 2006. En 2018, à Avrieux, par trois fois, en présence du Sous-préfet et d'Émilie Bonnavard, députée, les opposants se sont vus interdire l'accès à une réunion d'information sur la réalisation du puits de ventilation. Cette façon de penser la République et la démocratie est inacceptable.

Oui, ce projet est ruineux et sans rentabilité. Ce sont les études de TELT qui l'affirment dès 2006. Dans le cahier 8 du dossier d'enquête d'utilité publique de 2006 (p. 72), l'évaluation socio-économique indique que le bénéfice actualisé est négatif de - 2,88 milliards d'euros. Un bénéfice négatif, ça s'appelle un déficit. Et qui devra payer ? Nous pouvons en avoir une idée avec l'exemple de la faillite en 2016 de la ligne de fret grande vitesse Perpignan-Figueras, pourtant partie intégrante du corridor méditerranéen du réseau de transport européen. La dette du consortium privé TP Ferro a été reprise par les États espagnols et français... Oui, c'est bien l'argent public qui sera gaspillé.

Oui, ce projet sera un partenariat public privé. Louis Besson l'indique dans la note qu'il a transmise à Jacques Chirac en 2003. Ce partenariat signifie que l'apport financier est en grande partie public. Une fois la réalisation terminée, une concession sera donnée à un consortium d'entreprises pour gérer la ligne. Comme la faillite est assurée par un coût au km 6 fois supérieur au prix d'un km de voie TGV classique, les probables déficits seront gérés par l'État. Cet argent pourrait être consacré à nos besoins réels et prioritaires d'éducation, de santé et de transport du quotidien. Le gouvernement italien s'inscrit dans cette perspective en réalisant une nouvelle analyse coûts-bénéfices du projet.

Oui, nous devons suivre l'exemple suisse. Ce pays alpin a fait les choses dans l'ordre. Ce n'est qu'à la suite de la

saturation de toutes ses lignes de fret existantes qu'il a décidé par votation de creuser des tunnels de base au Lötchsberg et au Gothard. Leurs lignes et tunnels existants ont les mêmes caractéristiques de pente et d'altitude que la ligne actuelle de Maurienne. Or, celle-ci est sous-utilisée avec 20 trains de fret par jour, alors qu'il en passait 120 en 1985, comme le montrent les données de Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) et de Lyon Turin Ferroviaire (aujourd'hui TELT) dans le dossier d'enquête d'utilité publique de 2012. Il paraît donc évident que la faible part du rail en France (9 % contre 67 % en Suisse) n'est pas un problème d'infrastructures mais de volonté politique.

Oui, les citoyens méritent la transparence. Le lobby de La Transalpine, dont le vice-président est Michel Bouvard, est symbolique de l'opacité qui entoure ce projet. Un article de "Médiacités" du 3 octobre 2018 prouve que ce lobby d'entreprises est largement subventionné par la Région pour promouvoir ce projet auprès des élus et des médias. Conformément à l'avis du COI, Élisabeth Borne, ministre des Transports, choisit de privilégier la modernisation de la ligne existante à de nouveaux accès au tunnel. Ainsi, le Lyon-Turin devient le Saint-Jean-de-Maurienne-Suse : un tunnel sans accès ! D'ailleurs, le 7 février 2018, Médiapart titrait : « Lyon-Turin, l'abandon c'est pour quand ? » Oui, il est temps d'arrêter ce projet fou et inutile ! »

Vivre et Agir en Maurienne (VAM)

## Le pastoralisme encouragé à l'échelle Savoie-Mont-Blanc

Le Mauriennois Albert Tourt, président de la SEA 73, était, la semaine dernière, aux côtés des élus de la Chambre d'Agriculture de Savoie-Mont-Blanc et des Conseils départementaux de Savoie et Haute-Savoie pour entériner une politique pastorale à l'échelle des deux départements. La démarche est d'ampleur, elle incarne une approche partagée de cette action ancestrale qui vise à mener les troupeaux là où la pâture est la meilleure.

En Savoie Mont Blanc, l'agriculture et la forêt façonnent perceptiblement le territoire sur les plans économique, paysager et touristique. Depuis 2013, la quasi-totalité des politiques agricoles et forestières des départements de Savoie et de Haute-Savoie a été, en cela, transférée au Conseil Savoie Mont Blanc (CSMB), entité bi-départementale portant des politiques communes. Une enve-



De gauche à droite, Jean-Paul Amoudry, conseiller départemental de Haute-Savoie délégué à l'agriculture, Christelle Pétex, vice-présidente Développement durable, Environnement, Forêts du Département de la Haute-Savoie, Hervé Gaymard, 1<sup>er</sup> vice-président du Conseil Savoie Mont Blanc, président du Département de la Savoie, Christian Monteil, président du Conseil Savoie Mont Blanc, président du Département de la Haute-Savoie, Albert Tourt, président de la SEA 73, Cédric Laboret, vice-président de la Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc, Lionel Mithieux, vice-président Agriculture, forêt, eau du Département de la Savoie, François Thabuid, responsable groupe alpage à la Chambre d'agriculture Savoie Mont Blanc.

loppe annuelle de 8 M€ est abondée à parité pour mener des actions harmonieuses. La

mise en œuvre de cette politique pastorale en Savoie Mont Blanc, en concertation avec

les sociétés d'économie alpestre de Savoie et de Haute-Savoie et la Chambre d'Agri-

culture Savoie Mont-Blanc, va donc plus loin dans le rapprochement des orientations agricoles jusqu'alors départementales.

Il s'agit notamment de faciliter le "parcours pastoral", cette progression des troupeaux entre pâturages d'utilisation extensive d'une part, saisonnière d'autre part, entre montée en altitude de juin à octobre, et accès aux montagnettes toute l'année. Ce secteur agricole compte plus de 3 000 actifs et contribue aux filières agroalimentaires emblématiques en Savoie Mont Blanc. C'est aussi l'activité laitière typique pour les transformations sous signes de qualité (AOP). La politique adoptée vise donc à protéger et valoriser ce concept pastoral sur une surface d'alpages de 229 000 ha, soit 20 % des deux départements, via une convergence des aides et des soutiens à l'investissement.

Raphaël Sandraz