

Lyon-Turin : les élus français montent dans le train de la contestation

« **E**t si l'évidence du Lyon-Turin chère à celles et ceux qui le promeuvent n'en était pas une ? » « Et si la duperie, plus encore, les dommages irréversibles qu'ont occasionnés et continuent d'occasionner les différents chantiers en Maurienne et en Italie, commençaient à être trop visibles pour ne pas se questionner sur la pertinence du projet ? » Ces questions, si elles sont posées depuis de nombreuses années par les associations environnementales des vallées alpines, se retrouvent désormais dans la bouche d'élus et de parlementaires français. Conseillers régionaux, députés, sénateurs, eurodéputés, ils sont de plus en plus nombreux à affirmer leur opposition au Lyon-Turin. Depuis un an environ, il faut dire que le sujet n'est plus uniquement sur la table des fervents défenseurs des biens communs de Vivre et Agir en Maurienne (VAM) et d'autres organisations associatives et citoyennes.

Dimanche 4 septembre au pied du Rocher des Amoureux à Villarodin-Bourget, devant un peu moins de 300 personnes, ici habitants et familles issus de la Maurienne, là militants associatifs de la région, les élus français se succédaient au micro, à commencer par Gwendoline Delbos-Corfield, eurodéputée écologiste depuis 2019, qui expliquait : « Je travaille sur les libertés publiques continuellement, par rapport à la Serbie, les Balkans ; je suis rapportrice au Parlement européen sur la situation en Hongrie, qui est un pays qui va très mal : j'ai plus d'informations sur comment est bien ou mal utilisé l'argent des fonds européens en Hongrie que sur le Lyon-Turin ! L'opacité sur ce dossier est incroyable et ce constat est extrêmement inquiétant. On ne sait pas pourquoi ce projet continue alors que les Cours des comptes européenne et française ainsi que d'autres hautes administrations, notamment en France, ont toujours émis un avis défavorable au projet. On ne sait rien quant aux perspectives de financements : sur le papier, il n'y en a aucun côté français. En France, il y a un lobby qui s'appelle

La Transalpine, qui communique à la place de la Commission européenne, avec peut-être l'agrément de l'État français, et qui désinforme, avance des chiffres fantaisistes quant à l'argent réellement alloué au Lyon-Turin ».

Chiffres à l'appui, l'eurodéputée concluait en craignant que « le Lyon-Turin ne devienne le pire éléphant blanc de l'Union européenne. Alors oui, l'Europe a annoncé augmenter sa part de financement de 40 à 55% mais il faut savoir que ça s'inscrit dans un projet qui s'appelle le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, sur 6 ans, de 2021 à 2027, avec une enveloppe de 33 milliards d'euros : sur ces 33 milliards, il n'y en a que 25 qui sont alloués aux transports, auxquels il faut en retrancher 11 qui concernent les pays européens qui



Entre 200 et 300 personnes ont pris part au rassemblement contre le Lyon-Turin le 4 septembre dernier à Villarodin-Bourget. De nombreux élus de l'échelon local, régional, national et européen ont pris la parole, dont Éric Piolle (à droite), maire de Grenoble, et Gabriel Amard (4^e en partant de la gauche sur la photo de gauche), député, qui a annoncé le dépôt d'une demande de commission d'enquête parlementaire par rapport « au non-respect des lois sur l'eau ». Photos : G.C.

ont encore besoin d'être soutenu dans leur développement, ce qui n'est pas le cas de la France et de l'Italie. Les 14 milliards d'euros restants ne sont évidemment pas dédiés au seul Lyon-Turin : ils concernent tous les projets d'infrastructures transfrontaliers et il y en a plein. Ils sont ainsi ventilés année après année par le biais d'appels à projets et pour la première année, le Lyon-Turin a réussi à obtenir 10 millions d'euros... pour la partie italienne uniquement ! Pour une raison qui m'échappe, il y a des tas de gens, de politiques, qui se taisent sur ce projet, et pourtant on a laissé une entreprise publique et un certain nombre d'autres entrepreneurs privés commencer des marchés publics et bousiller des ressources naturelles, dont les sources d'eau... »

« Projet totalement inutile », c'est en ces termes que le maire de Grenoble introduisait son discours, en espérant que les habitants des vallées concernées, dont la Maurienne, « ne voient pas leur territoire bouffé par un projet qui ne concerne ni leur intérêt, ni l'intérêt général, mais des intérêts privés ». Sous les applaudissements, Éric Piolle pointait la pollution actuelle de l'air comme « un scandale de la même ampleur que celui de l'amiante », et espérait « que la gabegie du Lyon-Turin s'arrête : il y a des arbitrages à faire, et nous avons des besoins urgents ! La Première Ministre n'étant pas favorable au projet, nous le savons, peut-être est-il l'heure d'avoir le courage de changer de direction ? » Devançant les éventuels détracteurs de sa présence à un rassemblement contre un projet « dont le tracé ne concerne pas directement la ville de Grenoble », le premier magistrat de la capitale iséroise rappelait que « financièrement, toutes les communes situées entre Lyon et Turin étaient engagées dans une convention de financement dont Grenoble est sortie en 2016. Pour information, on de-

« Oui, la ligne actuelle permet un report modal immédiat », assure Julien Troccaz, cheminot mauriennais.

mandait à notre municipalité d'abonder financièrement au projet à hauteur d'environ 100 millions d'euros... Pour vous donner une idée, notre budget annuel est de 240 millions d'euros ! »

mandait à notre municipalité d'abonder financièrement au projet à hauteur d'environ 100 millions d'euros... Pour vous donner une idée, notre budget annuel est de 240 millions d'euros ! »

Question de l'eau : « c'est notre survie qu'on joue ! »

Au-delà des discours politiques, et au vu du contexte de réchauffement climatique et de la sécheresse estivale, la question de la ressource en eau, et ici de sa destruction en l'occurrence, était au cœur des plaidoyers en faveur de l'arrêt pur et simple du Lyon-Turin, qui plus est dans une commune, Villarodin-Bourget, où des sources ont été taries à cause du chantier de la descenderie.

C'est ce que rappelait Philippe Delhomme, coprésident de VAM, récemment interpellé et mis en garde à vue pendant 7h à la gendarmerie de Saint-Jean-de-Maurienne pour avoir, avec d'autres, empêcher les camions toupies de traverser leur village pour les besoins du chantier situé sur la commune. « On a franchi un cran, lâché les freins, désormais la désobéissance civile ne nous fait plus peur : on se bat pour des causes qui sont bien au-dessus de nos personnes », confiait l'ancien élu de Villarodin-Bourget, ému de voir que l'organisation presque improvisée de l'événement rencontre autant de succès. « Pour exemple, au niveau du forage dit de l'autoroute situé à Orelle, profond de 93 mètres, le débit est passé de 150 litres par seconde en décembre 1995 à 3 litres par seconde en février 2022 ! Voilà les conséquences invisibles des chantiers du Lyon-Turin en Maurienne. Aujourd'hui c'est notre survie qu'on joue... », poursuivait-il.

Siles élus locaux, mis à part les maires de Villarodin-Bourget et Presle, brillaient par leur absence, des cheminots mauriennais tenaient à rappeler que « oui, la ligne actuelle permet un report modal immédiat ». Au nom du syndicat Sud-Rail et Solidaires, Julien Troccaz battait ainsi en brèche l'argu-



ment des promoteurs du Lyon-Turin. Loin de prôner l'immobilisme, le cheminot appelait de ses vœux « le retour des trains de nuit, le retour des TER dans la vallée aussi, car ils sont remplacés aujourd'hui par des cars : nous avons d'autres alternatives ! » « La ligne est utilisée à moins de 20 % de ses capacités », rappelait dans la foulée Daniel Ibanez, figure de proue de l'opposition au Lyon-Turin.

Également présente, la Confédération paysanne faisait part de la détresse des agriculteurs, notamment en Maurienne, « qui n'osent pas s'afficher publiquement par peur des pénalités qu'ils pourraient avoir dans la poursuite de leurs activités agricoles. Et avant de vous lire le témoignage de l'un d'entre eux, je veux vous parler d'un dénommé Éric Vaillaut, qui travaillait pour TELT, et qui est aujourd'hui vice-président à la communauté de communes Cœur de Maurienne Arvan en charge notamment de l'économie et de l'agriculture ! Il est aussi vice-président chargé de la culture au SPM, et il s'occupe du coup des programmes LEADER qui permettent le développement des zones rurales et pastorales (avant d'occuper ces fonctions, il était en effet chargé des relations avec les collectivités à TELT, Ndlr). Le tunnel a de nombreuses entrées dans les lieux de pouvoir... », lâchait-il. Enfin, Gabriel Amard, député du Rhône issu de la NUPES prévenait : « il va falloir rendre des comptes ! Je remercie l'hydrogéologue locale dont je ne citerai pas le nom de nous avoir, avec d'autres, ouvert les yeux. Ces chantiers sont de l'enfouissement. Pourquoi les lois sur l'eau ne sont pas respectées ? » En ce sens, l'élu national réclamait la constitution d'une commission d'enquête parlementaire par rapport « à ce non-respect des lois sur l'eau ». « Nous allons faire la lumière sur cet écocide sans précédent », promettait-il sur Twitter le lendemain, 5 septembre, au moment du dépôt de ladite demande de commission. À suivre, donc.

C'est votre avis

Vous souhaitez vous exprimer sur l'actualité ?
Vos réactions nous intéressent
et peuvent être publiées
si elles sont concises, lisibles, et signées.
Merci de nous les adresser, soit par internet :
LMaredaction@laurienne.fr,
soit par courrier postal :
La Maurienne, Forum des lecteurs,
168, avenue Henri-Falcoz,
73300 Saint-Jean-de-Maurienne.

Qui aura le courage ?

Et si le tunnel du Lyon-Turin ne voyait pas le jour ? C'est un comble pour un tunnel qui est censé voir le jour par les deux bouts... Mais plus sérieusement, ce tunnel a-t-il encore du sens aujourd'hui ? Je fais partie de ceux, nombreux, qui avaient trouvé l'idée de ce tunnel transfrontalier excellente. Il faut dire que dans les années 1980, le monde était dans une logique de croissance sans fin avec un développement considérable de transport de fret par la route et des nuisances qui vont avec. Ce tunnel était une bonne idée pour tout le monde : pour les productivistes acharnés qui voyaient une opportunité d'accroître leurs profits et pour les défenseurs de l'environnement qui pensaient que c'était un bon outil pour minimiser les impacts nocifs du développement.

40 ans plus tard, la belle idée a changé de couleur. Le monde d'aujourd'hui n'est plus le même. Les priorités ont changé. Nous sommes entrés dans une période où l'urgence pour les hommes va être de se nourrir avec une nourriture saine à un coût abordable, de se chauffer sans réchauffer la planète ni vider son compte en

banque, d'avoir de l'eau potable pour tous, de disposer de suffisamment d'hôpitaux équipés pour faire face aux pandémies qui ne manqueront pas de se multiplier... La priorité des priorités est aujourd'hui d'assurer le bien-être des générations futures et la survie de notre espèce. Rien que ça !

Et pour cela, nous devons tout remettre à plat : nos habitudes, notre manière de consommer, de produire, de partager... Il est une évidence que dans les années à venir, nos activités de production agricoles et industrielles devront être relocalisées et décarbonées. Il est une évidence que nos véhicules, et en particulier les camions, rouleront à l'énergie propre (hydrogène, électrique...). Il est une évidence que l'eau, ce bien si précieux, va devenir notre priorité vitale. Il est probable que dans les décennies à venir, nous soyons tous amenés à cultiver un lopin de terre pour nourrir nos familles et qu'il faudrait absolument, dès à présent, sacrifier ce qui reste de terres cultivables dans notre pays et en particulier dans notre vallée.

Quel sens aura donc ce tunnel avec des économies relocalisées qui génèrent beaucoup moins de transport de fret ? Quel sens aura donc ce tunnel avec des camions qui ne polluent plus l'atmosphère ? Quel sens aura donc ce tunnel qui draine nos montagnes et prive d'eau les habitants des territoires qu'il traverse (comme c'est déjà le cas à Avrieux et Le Bourget en Maurienne) ? Quel sens aura donc ce tunnel et ses accès qui artificialisent des centaines d'hectares de terres cultivables, privant les populations d'une possibilité de production alimentaire ? Quel sens aura donc ce tunnel qui ponctionne les finances publiques de plusieurs milliards d'euros quand nos hôpitaux se désagrègent ? La capacité à se remettre en cause et à réévaluer ses convictions à la lumière des évolutions

est une preuve d'intelligence. Soyons donc collectivement intelligents ! Remettons tout à plat et voyons si, au regard des évolutions constatées et prévisibles, ce projet a encore du sens. Et le courage est aussi une donnée de l'intelligence. Car il en faudra du courage pour accepter de remettre en cause publiquement une idée à laquelle nous avons cru.

Alors quel élu, quelle collectivité, quel acteur économique aura ce courage-là ? J'en appelle à Messieurs Barnier, Besson, Bouvard et d'autres qui ont pensé et promu avec énergie ce projet transfrontalier. Ce sont des élus majeurs de ce département et de ce pays, connus pour leur intelligence, leur ténacité et leur engagement pour le bien public. Messieurs, aurez-vous la sagesse de demander une pause dans ce projet afin de réévaluer son intérêt face à la réalité sociale, économique et environnementale d'aujourd'hui ?

Yves Pasquier

