

Lyon-Turin : le débat continue

« J'ai lu avec intérêt la tribune défendant le projet du Lyon-Turin et signé par de nombreux élus et représentants d'organisations diverses. S'il est un point sur lequel tout le monde sera d'accord et qui est affirmé avec force dans ce manifeste, c'est la supériorité du rail sur tous les autres moyens de transport. Se pose alors une question : pourquoi ne met-on pas tout en œuvre, en attendant que la ligne Lyon-Turin soit opérationnelle (dans 15 ans minimum) pour transférer sur la ligne actuelle le maximum de marchandises ? Celle-ci, qui a fait l'objet d'investissements conséquents pour sa mise aux normes n'a jamais été aussi peu utilisée. Il y a là une incohérence difficile à comprendre... Par ailleurs, ce texte très complet, oublie pourtant de préciser qu'il appuie son argumentation sur les constats et prévisions faits il y a plus de 30 ans. La Suisse avait fait les mêmes constats et pris les mêmes mesures. Ses tunnels fonctionnent depuis plusieurs années. Mais la France n'est pas la Suisse et notre manque de réactivité fait que 30 ans après, nous ne savons pas encore comment seraient financés les accès à un tunnel qui pourrait être opérationnel au mieux dans 15 ans. La situation a énormément changé depuis 30 ans. Comment peut-on défendre un projet datant d'une époque où l'argent coulait à flots, sans prendre le temps de réévaluer sa pertinence et sa cohérence à la lumière du monde d'aujourd'hui et surtout de demain ? J'aurais aimé que ce courrier prenne en compte ces évolutions et pose des questions de fond. Sur le plan économique tout d'abord. L'augmentation du volume de marchandises transportées est beaucoup moins important que prévu. Par ailleurs, la relocalisation des outils de production va logiquement s'imposer dans les années à venir et donc

réduire un peu plus le volume de fret. Personne ne s'en plaindra mais qui, avec ces éléments, peut garantir la rentabilité économique de cette ligne ferroviaire ? Ne va-t-elle pas creuser encore un peu plus la dette de la France ? Sur le plan environnemental ensuite. Ce chantier colossal, s'il est conduit à son terme, générera une pollution atmosphérique (CO2) considérable qui nécessitera plusieurs décennies de fonctionnement pour compenser cette aggravation. Or, dans quelques années, les camions rouleront avec des carburants propres. Autant dire que le solde environnemental, qui est largement mis en avant par les signataires, sera négatif pour les habitants de la vallée. Et que dire des centaines d'hectares de terres à potentiel agricole qui sont artificialisées. Qui peut certifier aujourd'hui, quand on voit l'évolution du monde, que nous ne serons pas obligés de revenir à une production agricole locale pour subvenir à nos besoins alimentaires ? Et que dire de l'eau ? Allez donc dire aux habitants de Le Bourget, qui ont vu leurs sources d'eau potable se tarir, que la question de l'eau est maîtrisée. Enfin, je m'interroge sur la légitimité démocratique d'un tel projet. Certes, il a été décidé par des représentants démocratiquement élus, mais est-ce suffisant ? Lorsque des initiatives impactent si fortement et durablement des territoires et amputent les finances publiques de sommes colossales, privant d'autres secteurs pourtant prioritaires (santé, éducation, logement...) de financements indispensables, ne devrait-on pas les faire valider par le peuple via un référendum ? À vrai dire, les divergences exprimées sur ce projet mettent en lumière deux manières d'appréhender notre développement. Nous avons d'un côté, une logique productiviste avec son fer de lance, la croissance, qui affirme à juste titre que c'est grâce à ce modèle de développement que nous avons

atteint un niveau de vie extraordinaire et que c'est le meilleur moyen de garantir l'avenir des générations futures. Dans cette logique, ce tunnel prend tout son sens. Cela s'entend et se respecte. Pour nuancer, rappelons quand même que ce modèle, pour atteindre ses objectifs, dans son histoire, a justifié et légalisé l'esclavage, la déportation des peuples premiers (provoquant même leur extermination) comme il justifie aujourd'hui l'empoisonnement des terres et des populations et l'extermination de certaines espèces par les pesticides agricoles. D'un autre côté, nous avons ceux qui pensent que les énormes problèmes qui nous attendent, réchauffement et dérèglement climatique, disparition de la neige, immigration massive, extinction des espèces, développement des pandémies, inégalités sociales croissantes... sont la conséquence de ce modèle. Le prolonger compromettrait sérieusement l'avenir de nos enfants. Il y a donc urgence de changer nos logiques de production et de consommation. En suivant ce raisonnement, il est cohérent de demander l'arrêt de toutes les constructions qui ne feraient que retarder le changement souhaité.

Il est toutefois légitime de se demander, comme le fait la CGT, si l'abandon des travaux ne générerait pas un énorme gâchis, alors que 20 % sont déjà réalisés. A contrario, nous pouvons aussi nous dire que l'arrêt des travaux permettrait d'économiser 80 % de dépenses inutiles qui pourraient être affectées à d'autres causes plus urgentes et plus vitales. Je précise que je ne représente aucune organisation. Je suis un simple citoyen, passionné par son territoire, qui exprime son opinion personnelle, sans prétendre détenir la vérité. Je remercie le journal La Maurienne de me permettre de le faire.»