

VILLARODIN-BOURGET

Présidente du groupe LFI-NUPES à l'Assemblée nationale, Mathilde Panot est venue apporter son soutien aux anti Lyon-Turin

« **I** est quand même paradoxal que l'on ait au-dessus un Parc National de la Vanoise qui fête cette année ses 60 ans et qui est sous haute protection - ce qui est nécessaire -, et juste à côté un désastre environnemental. Il y a une incohérence, pour ne pas dire une schizophrénie de l'État dans cette situation ubuesque... », dénonçait Philippe Delhomme, coprésident de Vivre et Agir en Maurienne, ce samedi 25 février dans la salle communale du Bourget où plusieurs intervenants se sont succédé pour exposer les impacts du chantier Lyon-Turin sur la vallée et notamment sur le secteur de Villarodin-Bourget à la présidente du groupe LFI-NUPES à l'Assemblée nationale, Mathilde Panot.

« **Les sources taries le seront donc définitivement** »

Celle-ci avait répondu à l'invitation de ses collègues députés Jean-François Coulomme (Savoie) et Gabriel Amard (Rhône). Après une visite sur la zone du chantier des puits d'Avrieux, rendez-vous avait été donné à la salle communale du Bochet où Erica Sandford, hydrogéologue, par ailleurs maire-adjointe à Modane, a ouvert les interventions en évoquant les répercussions éventuelles du tunnel projeté sur les ressources en eau stockées dans les montagnes environnantes. « Cette eau qui s'est accumulée dans la roche pendant des milliers d'années va s'échapper et mettra des milliers d'années à se reconstituer. Les eaux souterraines et les eaux de surface sont connectées dans la plupart des bassins-versants. Et on le voit lorsqu'il ne pleut pas pendant plusieurs semaines voire plusieurs mois : l'eau qui coule tout de même dans nos rivières est l'eau stockée par les montagnes », soulignait Erica Sandford. « Or, cette eau présente dans les montagnes provoquera une pression énorme sur le tunnel en projet, une pression telle qu'elle pourrait provoquer des dégâts, et TELT a plus qu'intérêt à ce que cette eau s'évacue... », intervenait Philippe Delhomme, qui rappelait également que le tracé du tunnel empruntait « le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable du



Annoncée sur les réseaux sociaux et ouverte au grand public, la réunion tenue à la salle communale du Bourget a permis à différents intervenants de partager leurs analyses et inquiétudes avec la présidente du groupe LFI-Nupes à l'Assemblée nationale, Mathilde Panot. Photo Cédric Vetzal

secteur, et que la loi interdit toute ouverture de carrières ou de galeries, toute nouvelle voie de communication routière et ferroviaire dans ce périmètre de protection ». Erica Sandford énumérait les éléments à retenir : « en général, les montagnes sont pleines d'eau ; un tunnel de profondeur supérieure à 100 m ne peut être totalement étanché ; lors du creusement une grande quantité d'eau va s'échapper et sera perdue pour des milliers d'années, les sources taries le seront donc définitivement à l'échelle humaine ; les rivières seront également probablement impactées... », et concluait : « le principe de précaution doit prévaloir avant tout ».

« **Un méga projet Lyon-Turin injustifié et écocide** »

Deuxième intervenant, Julien Troccaz, du syndicat SUD-Rail, appuyait : « On ne peut pas affirmer que "la régénération et la modernisation des réseaux, en particulier le réseau ferroviaire, les mobilités du quotidien ainsi que la décarbonation des transports et la résilience des infrastructures au changement climatique", est la priorité, et continuer à défendre le projet du Lyon-Tu-

rin siphonnant à tous points : spoliation de finances publiques, tarissement de sources, drainage des eaux souterraines, artificialisation des sols... Alors que le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures reprend une revendication SUD-Rail sur l'amélioration de la ligne existante Dijon - Ambérieu - Modane, on note que ce COI, dont son vice-président est le président de la fédération patronale du BTP, considère que la dizaine de kilomètres creusés est "un coup parti". Bien au contraire, c'est justement le moment de tout arrêter car les conséquences sont de plus en plus graves dans la vallée de Maurienne. »

Représentant les associations CIPRA (Commission internationale pour la protection des Alpes) et Mountain Wilderness, Marc Pascal, par ailleurs porte-parole d'EELV Pays de Savoie, soulignait : « La CIPRA a été créée pour surveiller la mise en place de la Convention alpine, traité international regroupant tous les états traversés par les Alpes, pour protéger les Alpes. Il inclut plusieurs protocoles dont un protocole transport qui dit que normalement on ne peut plus augmenter la capacité de trafic routier et autoroutier pour traverser les Alpes, or le

doublage du tunnel du Fréjus contrevient complètement à cette Convention alpine. C'est un point d'appui juridique fondamental que d'utiliser le contenu de cette convention pour se battre contre ces deux tunnels autoroutier et ferroviaire », insistait-il, rappelant également que le Lyon-Turin « va aboutir à la suppression de 1500 hectares de terres agricoles et espaces naturels dont certains protégés ».

Daniel Ibanez, lanceur d'alerte, abondait : « Les impacts environnementaux, rien que pour les dépôts de matériaux extraits, sont bien plus larges que le simple périmètre d'utilité publique... La Maurienne est incapable bien évidemment de les accueillir tous, sauf à boucher la vallée... Gabriel Amard a retrouvé des big bags étiquetés TELT dans les forêts de l'Ain... loin du périmètre du Lyon-Turin. »

La venue des trois députés à Villarodin-Bourget coïncidait donc avec les déclarations de la Première ministre Elisabeth Borne au sujet du rapport du COI. « Un rapport qu'il faut lire à la lumière du précédent, rédigé en 2018 et qui avait été remis à... Elisabeth Borne, qui était ministre des Transports et avait affirmé qu'elle suivrait à la lettre. Un rapport qui affir-

mais que l'on pouvait utiliser la ligne existante, avec des aménagements complémentaires, pour reporter les marchandises de la route vers le rail dès maintenant... Aujourd'hui Madame Borne annonce 100 milliards d'euros pour le ferroviaire... Avec tous les moyens dont elle disposait de 2017 à 2020, elle aurait dû lancer l'intermodalité, notamment dans les Alpes, ce qui n'a pas été fait. »

« **Une politique du fait accompli** »

Avant de rejoindre Chambéry pour une conférence de presse au sein de la permanence du député Jean-François Coulomme, la présidente du groupe LFI-NUPES concluait : « Votre expertise est extrêmement précieuse pour nous qui allons continuer le combat politique qui est mené. Lorsqu'ils nous disent que le coup est parti c'est une façon de mettre en place une politique du fait accompli : on a commencé les choses donc on va aller au bout au détriment de tout ce qui a été dit aujourd'hui, notamment sur la question de l'eau. On est typiquement sur le projet inutile, imposé, et qu'il faut absolument stopper. »

Cédric Vetzal