

**Arabie Saoudite**  
**Le prince MBS**  
**en VRP à Paris**

PAGES 8-9

**Violences sexuelles**  
**Le Hellfest fosse**  
**à ses démons**

PAGES 22-23

**Naufrage en Grèce**  
**«Comprenez-vous ce que je**  
**vis? Avez-vous des enfants?»**

PAGES 6-7

**Libération**

# LYON-TURIN FAUT-IL SORTIR DU TUNNEL ?

Le projet de ligne à grande vitesse entre la France et l'Italie divise des deux côtés des Alpes. Des collectifs écolos appellent à une mobilisation ce week-end pour stopper le chantier. PAGES 2-4

A Saint-Martin-la-Porte, où une portion du tunnel a été creusé. PHOTO NICOLAS LAPONNE, HANSLUCAS

(PUBLICITÉ)

**CN D Camping '23 — 19 > 30.06 Pantin / Paris / Lyon**

Festival et plateforme chorégraphique internationale / spectacles, performances, workshops, films, talks, ateliers amateurs, fêtes

CN D — Centre national de la danse + 33 (0)1 41 83 98 98 – cnd.fr – magazine.cnd.fr



M 00135-016-F-2,70 €



**EDITORIAL**Par **ALEXANDRA SCHWARTZBROD****Intérêts**

Le chantier de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin est-il vraiment un projet du siècle dernier, totalement inadapté au monde d'aujourd'hui et de demain, comme l'affirment les écologistes ? S'il s'agit de faire gagner trente ou même soixante minu-

tes aux hommes d'affaires, nous sommes d'accord, cela n'a plus aucun sens. Mais le principal intérêt de ce projet n'est pas là. A l'heure où la lutte contre le dérèglement climatique est (ou devrait être) au sommet de nos priorités, tracer une ligne ferroviaire de transport de fret et de voyageurs entre deux pays industrialisés européens ne paraît pas inopiné. Tout ce qui permettra de limiter, voire d'éviter, le transport par la route ou par les airs est a priori bon à prendre. Sur tout si les pouvoirs politiques européens envisagent de relancer certaines filières industrielles afin de limiter notre dépendance

à des pays comme la Chine. Se contenter de tabler sur le tout-électrique ou le tout-hydrogène pour les camions et les voitures ne suffit pas, rien ne dit que ce rêve se réalisera à court ou moyen terme. Néanmoins, on peut comprendre la colère des écologistes. Pour mener à bien le projet de cette ligne à grande vitesse, il faut évincer deux massifs, raser des forêts, assécher des sources et des nappes phréatiques, le tout dans une région magnifique priseée des amoureux de la nature. De quoi rendre fou. Et doublement si cette colère ne peut s'exprimer. En décidant, jeudi, d'interdire le

rassemblement prévu ce week-end des Soulèvements de la Terre, une association que l'Etat souhaite dissoudre, le préfet de la Savoie prend un risque énorme. Celui de galvaniser davantage des militants gonflés à bloc. Ce chantier illustre les difficultés qu'il y a et qu'il y aura de plus en plus souvent à concilier intérêts économiques et écologiques, et parfois même lutte contre le dérèglement climatique et préservation de la biodiversité. Des questions qui n'ont sans doute pas été assez clairement posées, il y a une trentaine d'années, au moment de lancer cette ligne Lyon-Turin. ◀

# Face au tunnel Lyon-Turin, le doute en train

Le projet de liaison ferroviaire entre la France et l'Italie, défendu par le gouvernement qui a sorti la carte de l'écologie, est jugé coûteux et néfaste pour l'environnement par des associations et des élus.

Par **ANAÏS MORAN** et **EVE SZEZTEL**  
Photo **PABLO CHIGNARD**  
Infographie **JULIEN GUILLOT**

Le projet de ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin va-t-il rejoindre le cimetière des fausses bonnes idées, comme l'aéroport Notre-Dame-des-Landes, l'autoroute A69 entre Toulouse et Cas-

tres ou le canal Seine-Nord ? Faut-il compter ce tunnel ferroviaire de 57 kilomètres de long – ce qui en ferait le plus long au monde – parmi ces grands projets d'infrastructure auxquels l'urgence climatique et le bon sens économique imposent de renoncer ? Ou, à défaut de faire machine arrière sur la partie centrale du projet – le tunnel transfrontalier, en cours de creusement –, peut-on

envisager ne pas faire les 150 kilomètres de voies d'accès côté français, qui nécessiteront elles aussi d'artificialiser des terres et de transpercer les massifs de la Chartreuse et de Belledonne ? C'est ce qu'espèrent les Soulèvements de la Terre (SLT). Le mouvement écologiste radical, visé par une procédure de dissolution, appelle à un week-end de mobilisation

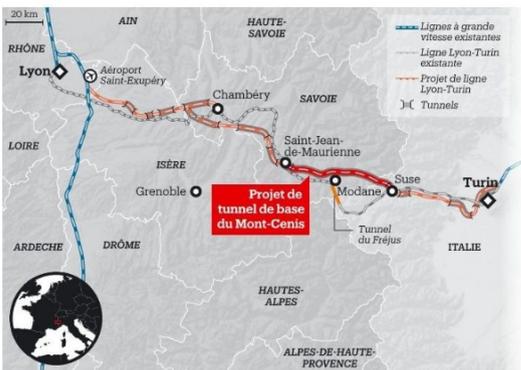
dans la vallée de la Maurienne, en Savoie. Avec un mot d'ordre : « Que ce projet ne voit jamais la lumière au bout du tunnel ! » A l'instar de l'association italienne No Tav (pour *treno ad alta velocità*, « train à grande vitesse » en italien), qui bataille depuis des années pour préserver le val de Susse, il dénonce « un programme de destruction massif de l'environnement, animé par *l'imaginare*

*méga* et *détraqué* du consortium Tunnel euralpin Lyon-Turin (Telt) », avec la complicité de « décisionnaires politiques "visionnaires" et de groupes tels que Vinci, Bouygues ou Eiffage ».

**«DOUBLE PEINE»**

Sur le papier, difficile d'être contre cette nouvelle ligne qui va mettre Turin à deux heures de Lyon, contre quatre heures aujourd'hui, et Milan à quatre heures de Paris, au lieu de sept. Et, côté fret, contre « un système d'autoroute ferroviaire à grand gabarit », censé permettre, selon le ministère de la Transition écologique, de retirer des routes 700 000 camions par an dès 2035. Une bascule qui ferait passer la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises de 8,8% à plus de 40%, selon les projections officielles.

Mais sur le terrain, le chantier est très décrié. « Avec ce projet soi-disant écologique, ils rasant des forêts, évincent des prairies, ils assèchent des sources, des nappes phréatiques, ils détruisent des zones humides, et tout ça pour entreposer des zones de chantiers ou des déchets d'excavation », s'énervent le coprésident de l'association Vivre et agir en Maurienne, Philippe. Suite page 4

**Les plus longs tunnels ferroviaires du monde**

Tunnel	En km
Tunnel de base du Mont-Cenis (France-Italie)	57,5 km
Tunnel de base du Saint-Gothard (Suisse)	57,1 km
Tunnel du Seikan (Japon)	53,8 km
Tunnel sous la Manche (France - Royaume-Uni)	50,4 km
Tunnel de base du Lötschberg (Suisse)	34,6 km
Tunnel de Guadarrama (Espagne)	28,4 km
Tunnel de Taihang (Chine)	27,8 km
Tunnel sous l'Hakkoda (Japon)	26,4 km
Tunnel d'Iwate-Ichinohe (Japon)	25,8 km
Tunnel du Qingyunshan (Chine)	22,2 km
Tunnel de Dai-shimizu (Japon)	22 km

Sources : Tunnel euralpin Lyon Turin, Wikipedia





Chantier du tunnel de la ligne ferroviaire Lyon-Turin à Villarodin-Bourget (Savoie).

des Soulèvements date de janvier. Les représentants de VAM et de No TAV sont venus présenter leur lutte, lors de la réunion d'objectif semestrielle de SDT à Notre-Dame-des-Landes. «Ils ne connaissaient pas le dossier, ils ont été abasourdis», témoigne Philippe Delhomme. Ils ont pris le sujet à bras-le-corps, avec une capacité d'information et de mobilisation incroyable. Ça fait un bien fou...»

**Pacifique.** Pina, porte-parole de SDT ce week-end, confirme: «Le Lyon-Turin est un dossier à tout point de vue pertinent pour nous. Il rentre complètement dans ce que nous défendons, de la lutte contre l'artificialisation des terres aux questions de ressources en eau, et est hyper complexe car on parle du fret. On s'est interrogé: pourquoi n'a-t-il pas été remis en cause avant? Un principe majeur de SDT est également respecté: «Se mettre aux côtés de luttes locales pour leur permettre d'accéder à un écho national.» Intégrant donc les Italiens de No Tav, l'événement va au-delà: «C'est notre première mobilisation internationale!» se félicite Pina.

Du côté des élus mauriennais, massivement favorables au projet porté par le consortium Tunnel Euralpin Lyon-Turin (Telt), on affiche depuis des semaines une inquiétude forte, en redoutant que les manifestants cherchent «à s'installer durablement et illégalement» dans la vallée. Ils appellent à un rassemblement «sans violences ni dégradations». «Nous avons la volonté de faire une manifestation pacifique, populaire et internationale, proteste Philippe Delhomme. Notre objectif n'est pas de stopper le chantier maintenant! Avant cela, les Français doivent connaître l'ensemble des éléments de ce projet fou et inutile ainsi que ses impacts énormes, alors qu'il n'en est encore qu'à sa phase préparatoire.» Pina martèle: «Il n'y a ni intrusion sur le chantier ni ZAD prévues ou annoncées! Nos actions ce week-end seront symboliques: ce n'est que le début d'un processus.»

Delhomme dénonce «la volonté de la préfecture et des élus d'instiller un climat de défiance, voire de terreurs» avant la mobilisation, soulignant les liens entre les élus et Telt, contrôlé à 50% par l'Etat: «La Maurienne, c'est Telt Val-lée», grince-t-il. Jeudi, les élus avaient appelé à «une grande mobilisation populaire pour dire oui au Lyon-Turin» à Saint-Jean-de-Maurienne: l'événement a à peine réuni 200 personnes.

**FRANÇOIS CARREL**  
Correspondant à Grenoble

## En Maurienne, les Soulèvements de la Terre veulent jouer les trouble-fret

L'association écolo organise ce week-end un rassemblement pour dénoncer le chantier du Lyon-Turin. Un éclairage national apprécié par les acteurs locaux.

«C'est un tournant dans notre lutte, à la fois enthousiasmant et stressant, confie avec émotion Philippe Delhomme, coprésident de Vivre et Agir en Maurienne (VAM), principal collectif local opposé à la création de la ligne ferroviaire Lyon-Turin. Cela fait tellement longtemps que nous nous battons: enfin nous obtenons une visibilité!» Un rassemblement international inédit, baptisé «Stop au

Lyon-Turin. Le réveil des montagnes» se déroulera de vendredi soir à dimanche dans la vallée savoyarde. La mobilisation est portée par une douzaine d'associations, syndicats et partis régionaux, dont VAM, SUD rail, Solidaires, La Confédération paysanne, EE-LV et LFI, avec le concours du mouvement italien historique d'opposition au Lyon-Turin, «No Tav», sous la coordination du réseau national Les Soulèvements de la Terre (SDT). Le temps fort devait être une manifestation, samedi, à Villarodin-Bourget, commune en amont de Modane où se trouve l'un des chantiers préparatoires du nouveau tunnel, déjà actifs, étages sur 25 kilomètres tout au long de la vallée. Jeudi, le préfet de la

Savoie, François Ravier, en a décidé autrement: la manifestation est interdite, ainsi que tout rassemblement sur la voie publique, y compris festif, sur un large ensemble de communes, dont toutes celles accueillant des chantiers du Lyon-Turin.

**Abasourdis.** Interdite aussi toute circulation, y compris de véhicules agricoles, sur de nombreuses voiries. Attendant «3 000 à 4 000 participants au rassemblement dont 300 à 500 éléments radicaux», le préfet a jugé que les risques de «débordement, d'intrusions sur les sites sensibles» du Lyon-Turin étaient trop forts et que la sécurité des personnes présentes, y compris celles des forces de l'ordre, ne pouvait être assu-

rée. Sa volonté est clairement affirmée: «Dissuader les personnes et les familles de participer à l'événement.» Quelque 2000 gendarmes et policiers, dont dix escadrons de gendarmes mobiles, cadennasseront la haute vallée. La colère gronde parmi les organisateurs, qui dénoncent une interdiction «injuste», une «dénî de démocratie», une «attaque au droit de manifester»

**«Nos actions seront symboliques: ce n'est que le début d'un processus.»**

**Pina** porte-parole des SDT

ter» et «les mensonges» du préfet: «Qu'on cesse de nous faire passer pour des terroristes! On essaie en réalité d'étouffer notre discours.» Ils maintiennent le rassemblement, sur un «camp de base» installé sur un terrain privé de la vallée dont la localisation précise sera annoncée ce vendredi, à plus de 20 kilomètres du lieu initialement prévu, suite aux «négociations» tendues avec le préfet ces derniers jours. «La manifestation aura bien lieu», confirme sans ambiguïté SDT. Si SDT, qui a lancé une campagne de communication nationale sur l'événement, espère «des milliers» de participants, Philippe Delhomme l'assure: «Si on est 2000 ou 3000 ce serait extraordinaire.» L'engagement

**Suite de la page 2** Delhomme. «*La France s'enorgueillit d'être la patrie de la COP, mais elle fait l'inverse de ce qu'elle promet*», poursuit le copilote de la mobilisation. Devenue centrale avec la multiplication des sécheresses, la question de l'eau renforce les positions des détracteurs du chantier. Mais la biodiversité de la vallée de la Maurienne, «*encore bien préservée*», risque d'en pâtir: «*On est aux portes du parc national de la Vanoise: ce qui est ironique, c'est que l'Etat d'un côté met sous cloche une partie de la montagne, n'hésite pas à saccager l'autre partie*», pointe Philippe Delhomme. *Les lois sont là, mais Telt n'a pas mal à obtenir des dérogations pour continuer les chantiers.*

«*Notus, les écologistes, on s'est clairement positionné pour le développement du train comme moyen de décarboner les transports*», qui contribuent à un tiers des émissions de gaz à effet de serre, «*mais pas à n'importe quel prix*!» abonde l'eurodéputée EE-IV Karima Delli. Or, juge-t-elle, ce projet, c'est la «*double peine*»: une «*catastrophe environnementale*», doublée d'un gouffre financier. Soit 26 milliards d'euros au total, selon la Cour des comptes: parmi lesquels 10 milliards pour le tunnel transversal, financé à 50% par l'UE, et 10 à 11 milliards pour les voies d'accès côté français, à la seule charge de la France. «*Combien de lignes de TER pourrait-on financer avec cette somme?*» interroge la présidente de la Commission transports et tourisme au Parlement européen, qui regrette que cette infrastructure «*siphonne*» une bonne partie de l'enveloppe de

100 milliards d'euros annoncée fin février par Elisabeth Borne dans le cadre de «*Nouvelle donne ferroviaire*». Un plan censé financer en priorité la modernisation du réseau existant et le développement des RER métropolitains.

Mais l'Etat semble avoir triché. «*La semaine dernière, j'ai dit aux élus que l'Etat sera au rendez-vous et financera une partie des accès, à hauteur d'environ 3 milliards, mais à condition que la région Auvergne-Rhône-Alpes prenne une part égale dans le financement*», explique à Libération Clément Beaune, le ministre des Transports. Pour les 4 milliards restants, l'ex-secrétaire d'Etat aux Affaires européennes compte se tourner vers l'UE: «*Ce n'est pas gagné, mais c'est un combat que je suis prêt à mener*». Cet hiver, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures avait pourtant recommandé de repousser la construction des voies d'accès au-delà de 2045, manière polie de dire qu'elles n'étaient pas prioritaires.

#### «L'ÉGOÏSME DES ÉCOLOS»

Mais la pression des parlementaires, qui ont lancé en avril un appel solennel à Emmanuel Macron, et des grands élus régionaux semble avoir eu raison des hésitations de l'Etat. Jeudi, élus, chefs d'entreprise et collectifs d'habitants en faveur de la ligne ont manifesté à Saint-Jean-de-Maurienne. Le maire de Chambéry, Thierry Repentin, n'a pas pu s'y rendre mais son cœur y était: «*Ma position n'a pas bougé avec les aléas de la politique nationale: on veut cette infrastructure*», souligne l'ancien ministre socialiste. Le tunnel, il est en cours de creusement de-

## «L'Etat va encore déboursier 3 milliards pour le Lyon-Turin, alors qu'on a besoin de mettre en place des trains quotidiens.»

**Eric Piolle** maire de Grenoble

*puis des années, donc la seule chose qui reste à décider, ce sont les voies d'accès.*» Et l'actuel président de l'Agence nationale de l'habitat de critiquer l'«*égoïsme*» des «*écologues et des associations*», qui ne feraient aucun cas de la «*majorité des gens qui vivent dans les vallées, les agglomérations*» et attendent tous avec impatience la réalisation de cette infrastructure car elle fera gagner trente minutes aux usagers qui empruntent au quotidien la ligne Chambéry-Lyon.

Rares voix discordantes, les maires EE-IV de Lyon, Grégory Doucet, et de Grenoble, Eric Piolle, y sont opposés. «*C'est un énorme gâchis: l'Etat va encore déboursier 3 milliards pour le Lyon-Turin alors que nous, sur le bassin grenoblois, on a besoin de laide de l'Etat pour mettre en place des trains du quotidien, sur le modèle du RER*», explique Piolle, qui sera présent à la mobilisation samedi. «*On est entourés de montagnes, la pollution de l'air est terrible, 100 000 véhicules arrivent chaque jour par les trois branches de nos trois vallées*» mais «*on n'a toujours pas trouvé l'argent pour ce projet, qui a été chiffré à 1,1 milliard d'euros*,

déplore l'élus écologiste. «*Le tunnel va être fait, je n'ai aucune illusion là-dessus, mais le trafic ne sera pas terrible en amont et en aval car le fret ferroviaire n'est pas très dynamique*», juge cependant Yves Crozet, économiste au Laboratoire de l'économie des transports, à Lyon. Après un pic à 57 milliards de tonnes par kilomètre (tkm) en 2001, le trafic en France a plongé à 21 milliards en 2018 et stagne désormais autour de 32 milliards tkm. Une contre-performance assez unique en Europe, et qui s'explique autant par le monopole longtemps exercé par la SNCF sur la branche fret que par la tertiarisation de l'économie tricolore.

#### «MANIPULATION»

De plus, si un trafic subsiste entre la France et l'Italie, «*il est limité car l'essentiel des flux vers l'Italie passe par la Suisse et l'Allemagne*», souligne Yves Crozet, qui voyait d'abord le projet plutôt d'un bon œil. Bref, «*le tunnel Lyon-Turin offre un exemple typique de manipulation du calcul économique où, à la surestimation des trafics, s'ajoutent des évaluations fantaisistes des gains en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> et de sécurité routière*», a-t-il écrit dans une note destinée à la Cour des comptes européenne. Ne lui parlez pas de gains environnementaux: «*Ils n'existent pas! Il faudra cinquante ans pour compenser la dépense de CO<sub>2</sub> émise pour construire le tunnel et, quand il sera terminé, en 2035 peut-être, les camions seront électrifiés ou rouleront avec de l'hydrogène donc il y aura beaucoup moins de gains de CO<sub>2</sub> qu'annoncé*».

Au départ, France Nature Environnement (FNE) était «*naturellement*

*favorable au projet*» mais l'accident du tunnel routier du Mont-Blanc en 1999, provoqué par l'incendie d'un camion, a contribué à complexifier le débat, témoigne Jean-Paul Lhuillier, membre du directeur Transports à la FNE. Le Lyon-Turin est devenu quasiment sacré, impossible à remettre en question, au point que les demandes de l'association pour que se tienne un véritable débat, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, n'ont jamais abouti. Depuis, l'association, désormais critique, a le sentiment de prêcher dans le désert. «*d'autant que l'existant, la ligne historique Ambérieu-Chambéry-Modane-Turin n'est pas du tout exploitée par les marchandises*». N'y transigent que 3 millions de tonnes par an, contre un potentiel de 15 millions. «*Si dans vingt ou quarante ans on s'aperçoit que la montée en capacité de la ligne existante a un réel succès, alors il sera toujours temps d'envisager de faire une autre ligne*», estime Lhuillier.

Mais ces arguments ont-ils la moindre chance d'être entendus? Même si 33 kilomètres ont été creusés sur les 162 prévus pour l'ensemble du tunnel de base (en comptant les galeries, les commandes...), «*il faudrait que le gouvernement accepte de faire marche arrière*», juge Eric Piolle. Car «*sous des arguments "c'est du train, donc c'est bien", au final, on est en plein délire productiviste*». Le maire de Grenoble rappelle qu'Elisabeth Borne, quand elle était ministre des Transports, était «*très mal à l'aise*» avec ce projet. Pour paraphraser le slogan publicitaire de la SNCF, à elle de nous faire préférer le train Lyon-Turin. ◀

# Entre Paris et Rome, une ligne haute tension

## Les lenteurs et hésitations françaises agacent la droite et l'extrême droite italiennes qui ont fait de la construction du tunnel un marqueur politique.

Réelle préoccupation d'une éventuelle défection côté français ou rodomonates nationalistes? Au cours des derniers mois, le ministre italien des Transports et des Infrastructures et leader de la Ligue (extrême droite), Matteo Salvini, a haussé le ton à l'encontre de Paris, soupçonné de vouloir différer une partie des travaux de la ligne Lyon-Turin: «*J'espère que le gouvernement français respectera sa parole. Nous n'avons pas de leçons à recevoir*». Mais aussi: «*Moi je ne me dispute avec personne, mais on est en train de dépenser des milliards pour faire la ligne à grande vitesse et y faire passer les trains. Si les Français disent qu'ils veulent prendre quelques années en plus, cela ne va pas.*»

**Unanime.** A l'origine de l'irritation de Matteo Salvini: la recommandation émise par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), instance consultative placée auprès du ministre des Transports français, de repousser la construction des voies d'accès au tunnel lui-même au-delà de 2045 pour don-

ner la priorité à d'autres infrastructures. Alors que le tunnel long de 57,5 kilomètres est en cours de creusement et devrait être livré en 2032, les Italiens ont déjà débouqué 750 millions d'euros de financement pour construire les voies devant relier Turin au tunnel. Les chantiers devraient débuter prochainement. A l'inverse, côté français, le projet pour le tracé des 150 kilomètres de nouvelles voies entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne est plus hypothétique. La raison? Leur construction coûtera aux Français quatre à cinq fois plus cher qu'aux Italiens, soit environ 10 milliards d'euros.

Dans ce contexte, le rapport du COI remis en février à Elisabeth Borne et qui suggère que «*les études des nouvelles lignes et tunnels d'accès au Lyon-Turin [soient] reportées au quinquennat 2028-2032, soit un engagement des travaux nécessaires sur la période 2038-2042*», soit plus de dix ans après l'échéance prévue, a mis de l'huile sur le feu.

La droite et l'extrême droite italiennes ont fait du projet un marqueur politique. Contre une gauche qui n'est pas totalement unanime sur le sujet, contre le Mouvement Cinq Étoiles qui s'oppose à la ligne Lyon-Turin, et pour une ferme répression contre les militants qui s'attaquent physiquement aux chantiers. Au début de l'année, la Cour de cassation italienne a confirmé la condamnation de 32 activistes à des peines de prison allant de six mois



Matteo Salvini visite le chantier italien de la ligne Lyon-Turin en 2021. GETTY

à deux ans de prison pour des violences commises en 2011.

«**Respect.** Les déclarations de Clément Beaune, qui a garanti que le projet Lyon-Turin restait «*prioritaire*», ont un peu permis d'apaiser les choses. Le ministre a indiqué à Libé que l'Etat s'engageait à financer les voies d'accès à hauteur de 3 milliards d'euros. A condition

que la région Auvergne-Rhône-Alpes prenne sa part. Et que l'UE consente à une rallonge. En attendant, Salvini continue de mettre en garde: «*Je ne veux pas croire que la France puisse changer d'avis. Ce serait un manque de respect envers l'Italie et la Commission européenne*», qui a déjà engagé des milliards d'euros.

**ÉRIC JOZSEF**

Correspondant à Rome