

NO TAV

(No Treno ad Alta Velocità)

Histoire provisoire d'un très, très grand projet inutile, imposé, voire illégal : le Lyon-Turin.

Le projet Lyon-Turin a des racines profondes et on pourrait sans doute les suivre et les retrouver jusque dans les années 70, à l'époque où sont mis au point les premiers TGV. En France c'est François Mitterrand qui inaugure le premier Paris - Lyon en 1981. Déjà les technocrates qui nous gouvernent mettent leurs rêves sur le papier : relier toutes les métropoles d'Europe par des TGV du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est jusqu'à l'Ukraine (!?) et desservir bien sûr les principaux ports et aéroports. Et moi qui ai toujours adoré le train, je me souviens encore du frisson qui me parcourt l'échine à l'occasion de mon premier voyage en TGV depuis la gare de Lyon à Paris - d'ailleurs je suis tellement émue que je me trompe de quai et me retrouve à Culoz au lieu de Chambéry ...

Il ne me faudra pas trop de temps pour comprendre que les TGV comme les autoroutes vont plus servir à vider les campagnes qu'à les revitaliser. Mais de cela, les technocrates des années 90 n'en ont cure et dès lors, ils vont s'efforcer de concrétiser leurs rêves de papier et d'imposer en particulier le fameux projet du tunnel Lyon - Turin. Un bien beau projet reposant sur de bien belles idées : mettre les marchandises sur le rail, réduire par deux le trajet Lyon - Turin (2 heures !), créer le « métro européen », rapprocher les villes européennes, décarboner et économiser l'énergie, éliminer le goulet d'étranglement alpin...

Éliminer le goulet d'étranglement alpin! Et dire que ça dure depuis Hannibal, font ch... ces Alpes quand même ! Ami-es des cimes, des glaces, des neiges, des fleurs

sauvages et des oiseaux, des marmottes et des bouquetins, je compatis avec vous et je vous invite à lire la suite de cet article.

C'est donc dans les années 90 que le projet Lyon - Turin se concrétise vraiment avec notamment son tunnel de base qui traverse la frontière franco-italienne et qui avec ses 57,5 kms deviendrait le plus long tunnel ferroviaire au monde. Où pour le dire autrement, c'est bien dans les années 90 que ce projet mirifique aurait pu commencer pour se terminer en ...2015. Mais c'est plutôt en 2015 qu'il a commencé pour de bon parce qu'avant, c'était sans compter avec toutes les oppositions et toutes les polémiques qui ont jailli de part et d'autre de la frontière entre l'Italie et la France et sans compter non plus les problèmes de financement.

Depuis 20 ans où il est devenu évident que cet absurde projet allait commencer pour de bon, de très nombreuses oppositions et objections se sont élevées en France et en Italie. Le principal argument contre le projet tient en ces quelques simples mots : la ligne actuelle serait suffisante pour absorber le trafic, moyennant quelques aménagements pour le ferroutage. Mais pourquoi faire simple quand on préfère faire compliqué? Alors les « experts » du moment lancent des prévisions hautement fantaisistes en termes de tonnes de marchandises et de milliers de voyageurs, prévisions qui seront toutes totalement démenties dans les faits les années suivantes, le trafic n'ayant jamais cessé de diminuer...

Mais chez les opposants on trouve des experts plus sérieux comme ces Inspecteurs Généraux des Finances ou des Ponts et Chaussées qui ont écrit depuis 20 ans que ce tunnel n'est pas

finançable et que les prévisions du trafic et les coûts du projet étaient faux.

Quelques phrases chocs glanées ici ou là sur internet :

- La ligne Lyon - Turin c'est l'EPR du ferroviaire !

- Dix fois plus cher qu'annoncé - dix fois plus long à construire !

- Les Italiens n'ont pas besoin de gagner 20 mn pour livrer de la mozza en France ...

Trêve de plaisanterie. Depuis des années et ce, bien avant le commencement du chantier, le projet Lyon - Turin a suscité de vives oppositions du côté des populations riveraines, notamment celles des habitants du Val de Suze et de leurs édiles. Le grand écrivain Erri de Luca a été il y a quelques années inculpé pour terrorisme, passible d'une peine de prison après avoir appelé ses concitoyens-nes à « saboter » ce projet écocide (entre autres, risque de pollution à l'amiante et à l'uranium lors du percement du tunnel de base). Il a finalement été relaxé le 19 novembre 2015.

Le 08 décembre 2018, une manifestation à Turin a rassemblé 50000 personnes contre le projet. Il me semble qu'après, l'opposition en Italie s'est un peu diluée par rapport au changement de tracé de la voie ferrée et avec les promesses de l'Union Européenne quant au financement du projet.

En même temps, il me semble aussi que l'opposition au projet en France se soit renforcée de plus en plus au fil du temps. A l'origine, cette opposition a vraiment été incarnée par Daniel Ibanez, économiste et écologiste convaincu depuis toujours de mettre les marchandises sur le rail et créateur du Festival des Lanceurs d'Alerte. De nombreux militants et élus ont rallié cette cause.

Aucune de ces oppositions n'a pu

cependant empêcher le projet de démarrer officiellement en 2016. Je suis donc obligée de vous présenter la Société TELT (pour Tunnel Euralpin Lyon Turin), une société franco-italienne en charge de la construction puis de la gestion ferroviaire transalpine et les travaux afférents dont les désormais fameuses descenderies.

Quand la première descenderie est creusée dans le secteur de Villarodin en 2016, certains rive-rains se retrouvent privés d'eau courante du jour au lendemain. Les descenderies ont pour but d'explorer les terrains situés au-dessus du tunnel de base et il arrive qu'elles coupent le chemin de l'eau des sources alimentant les habitants des villages. Dans ce cas TELT fait le nécessaire pour que les habitants aient à nouveau de l'eau et continue ses investigations sans se soucier de l'avenir du réseau hydraulique souterrain ni de l'impact des travaux sur la ressource en eau.

Le 4 septembre dernier 200 à 300 opposants se sont retrouvés à Villarodin Bourget pour dénoncer l'impact des travaux sur la ressource en eau et pour tenter de bloquer un camion transportant du ciment vers le chantier. Une première en France contre ce projet. Sur la vidéo, on voit les forces de l'ordre tenter laborieusement d'exfiltrer l'opposant presque à poil juché sur le camion tandis que les dames de Villarodin Bourget crient

«On fait ça pour nos enfants !» Thomas Dossus, sénateur EELV du Rhône, présent ce jour-là, a déclaré entre autres : «Les tunnels de percement touchent à des zones de captage que la montagne sera incapable de renouveler chaque année... L'impact dévastateur sur la ressource en eau de la vallée doit stopper les travaux, ce projet est écocidaire.»

Le 24 septembre, j'ai eu la chance de participer à une rencontre à Barberaz entre un collectif d'associations, de syndicats, d'ONG, des élus et le public.

Une grande cohésion soude ce collectif : tous contre le projet Lyon - Turin et pourtant, et pour tant, tous pour le report des marchandises sur le rail mais le plus vite possible et pas seulement dans dix ou quinze ans... Et cela, d'autant plus que la fermeture annoncée du tunnel du Mont-Blanc pour des travaux risque de rendre la circulation dans les Alpes intenable .

Le collectif réunit : France Nature Environnement, les Amis de la Terre, Green Peace, Attac, Vivre et Agir en Maurienne, la Confédération Paysanne, le Collectif de Chapareillan, le Collectif des Marches, Sud Rail... Nous sommes accueillis par Arthur Boix-Neveu, maire de Barberaz, opposé au Lyon-Turin mais très soucieux du bien-être de ses administrés notamment par rapport au bruit des trains qui traversent la ville. Ensuite l'historique du projet est bien rappelé, s'attardant d'abord sur les futurs tracés non encore connus entre Lyon et le tunnel de base en France. Une des hypothèses retenues impliquerait le percement de trois autres tunnels (Chartreuse, Belledonne et Glandon). J'avais déjà noté à ce sujet que Laurent Wauquiez, président de la Région, estime que l'État traîne trop dans cette prise de décision !

Comme on peut l'imaginer après un été aussi sec et caniculaire cette année, le problème de l'eau occupe une large place dans les débats. Ainsi que le souligne Pierre Delhomme, co-président d'Agir et Vivre en Maurienne, 27 sources ont été fortement diminuées voire tarées par les descenderies et on peut relever en même temps le

déversement d'une très grande quantité d'eau dans l'Arc au niveau de Saint-Jean de la Porte. Il insiste aussi sur la dévastation des paysages et de zones humides occasionnées par le chantier, avec des photos à l'appui.

De son côté, Thierry Bonnamour, porte-parole de la Confédération Paysanne de Savoie revient également sur le problème de l'eau (sécheresses, inondations ?) mais il insiste aussi sur les pertes irré-médiabiles que le projet pourrait provoquer dans le monde agricole: rien que pour la partie française, on craint la destruction de 1000 ha et de 800 emplois.

Un autre temps fort de la réunion avec l'intervention de Gabriel Amard, député LFI du Rhône : 87 députés demandent une commission d'enquête parlementaire contre TELT vis à vis des lois sur l'eau parce qu'il est totalement illégal de modifier la quantité et la qualité de l'eau et il y a des distances à respecter par rapport aux points de captage des sources d'eau.

Pour conclure cet article, je me pose plusieurs questions. Tout ceci est-il vraiment sérieux alors qu'il a déjà été dépensé un milliard d'euros pour améliorer la ligne existante et largement sous-exploitée ? Tout ceci est-il vraiment raisonnable au temps des pandémies, des confinements ou de la guerre en Ukraine ? A ce jour, le projet est estimé à 38 milliards d'euros ! Tout nous crie que l'urgence c'est de ralentir, de relocaliser, de redonner vie à nos «déserts ruraux». Et il est tellement triste de traverser une gare si vite qu'on ne peut même pas lire le nom du lieu...

Je laisse le mot de la fin à Erri de Luca : «Les opposants d'aujourd'hui sont les proposant de demain».

Marie Jausserand