

Votre région | Politique & Territoires

LA CHAPELLE-DU-BARD

Lyon-Turin : ces villages sur la frontière iséroise qui s'interrogent

Emmanuelle Dufféal



Karim Chamon, le maire de La Chapelle-du-Bard, n'est ni pour ni contre le Lyon-Turin, la réponse pour lui ne peut pas être aussi binaire. Photo Le DL /E.D.

Quand le Lyon-Turin sera achevé, en 2033, le maire de La Chapelle-du-Bard, Karim Chamon, ne verra pas passer les TGV. Ils seront dans le tunnel de Belledonne, sous sa commune. Un chantier encore à l'étude mais qui inquiète ce maire et tous les autres à cheval sur cette frontière entre l'Isère et la Savoie, où passe le tracé de la Transalpine.

Le Lyon-Turin, c'est un dossier qui remonte à loin. Très loin. Plus de trente ans se sont écoulés depuis la signature de la convention alpine lançant la construction de cette nouvelle ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin dédiée en grande partie au fret. Bien des politiques qui étaient autour de la table ont depuis pris leur retraite. Quant au fret, on dit qu'il ne fait plus recette. En 30 ans, les choses ont évolué. Et ce dossier a connu tant et trop d'aléas politiques des deux côtés des Alpes... « Les gens n'y comprennent pas grand-chose », commente le maire de La Chapelle-du-Bard, Karim Chamon, en connaissance de cause. Sauf que ce projet avance en Maurienne, et s'est accéléré avec l'arrivée en avril de Viviana, le tunnelier.

À la tête de la commune depuis juin 2022, Karim Chamon avait comme beaucoup une vision lointaine et nébuleuse de ce Lyon-Turin. « Ça se passait en Italie et en Maurienne. C'était loin géographiquement et puis c'était dans longtemps, 2030-33. » Et il y a eu dans sa commune, en automne 2024, cette réunion de [Belledonne à Sa'voix](#), association qui œuvre à informer les habitants sur les impacts du Lyon-Turin. « Il y avait une Italienne âgée de 50 ans. Elle racontait ses 30 ans de lutte. Sa maison se trouve juste au-dessus du chantier. Presque une vie de

combat. Moi, je ne passerai pas 30 ans à lutter contre un train ! » Ce témoignage l'a marqué. « J'ai compris qu'on était nombreux à découvrir ce truc. Pourtant ce n'est pas nouveau. » Il cite la déclaration d'utilité publique de 2013 passée totalement inaperçue du grand public. « Moi le premier, je ne m'en souviens pas. »

Et puis, en décembre 2024, ses interrogations se sont renforcées quand le comité pour la liaison européenne Transalpine organise avec la préfète de région une rencontre avec une centaine d'élus savoyards et isérois. Tous concernés par le Lyon-Turin. Objectif : préparer ces territoires au choix du gouvernement, le fameux scénario "grand gabarit" et les informer des impacts du chantier. Là, Karim Chamon prend davantage la mesure de cette liaison ferroviaire de 270 kilomètres entre l'Italie et la France. Et de ce qui l'attend. Elle va passer sous La Chapelle-du-Bard. Et surtout le tunnel de Belledonne et ses descenderies (tunnels de secours et d'entretien) sortiront à quelques kilomètres de chez lui, à Détrier en Savoie.

Depuis, son intérêt pour le projet a grandi. Il pose des questions. Alain Sibué, le maire de Détrier, publiquement contre ce projet, a eu le temps de lui dresser quelques-uns des mauvais contours. Il les connaît. Nourri par le discours d'opposants qui dénoncent : « Dans la vallée de la Maurienne, ce sont 1 500 hectares de zones agricoles et naturelles artificialisés, des millions de tonnes de déchets issus des galeries à stocker et des cycles naturels de l'eau perturbés par le drainage de 100 millions de mètres cubes d'eau souterraine, chaque année. » Et c'est ce qui lui pend au nez. À lui et plus encore à son confrère de Détrier. « Je ne sais pas ce qu'il va rester de sa commune. »

Il s'en est ému, et a demandé des infos au Département, à la préfecture. Les réponses tardent. Il en a parlé au président du Grésivaudan, Henri Baile, qui a convenu : « On ne peut pas laisser les communes toutes seules face à ça ».

Karim Chamon n'est ni pour, ni contre. « Je ne suis ni un expert en voies ferrées, ni un ingénieur. Et la réponse ne peut pas être binaire. Ce projet est d'une telle complexité ». Clairement, et il insiste : « Il n'y a pas d'opposants au Lyon-Turin. Seulement des gens qui proposent d'utiliser une ligne existante, rénovée et sous utilisée ». Il ne s'en cache pas non plus, au regard des nuisances qui lui ont été exposées et qu'il a constatées en Maurienne, « ce ballet des camions, ce bruit incessant des machines, ces nuages de poussière », il préférerait « que soit retenu le tracé existant. Sauf que tout indique, que ce ne sera pas le cas ». À La Chapelle-du-Bard, on est comme le maire. Partagé. Il y a les contres. « Il faut des gens qui interpellent l'opinion ». Et les autres, qui voient les avantages financiers pour ce village qui se bat pour sortir ses finances du rouge. Et on a eu vent que le maître d'ouvrage Telt (tunnel Euralpin Lyon-Turin) a les arguments pour faire changer les mentalités. Ce Lyon-Turin n'est pas encore là, mais n'a pas fini d'alimenter les débats de cette fin de mandat, et de cristalliser ceux des prochaines municipales.

Votre région | Politique & Territoires

CHAPAREILLAN

Le “Non au Lyon-Turin” s’affiche et s’affirme à vélo



Photo CCLT

Leur “Non au Lyon-Turin” était planté depuis près de 10 ans sur un terrain privé (avec l'accord de la propriétaire), situé sur les hauteurs de Chapareillan. Mais dans la nuit du 8 au 9 avril, le message a été vandalisé (comme à Détrier en Savoie). Plus exactement le message a été détourné (“Non au fion”). Depuis la semaine dernière, les lettres ont été remises en place et à l'endroit. D'ailleurs quelques membres du collectif ont rejoint, samedi 24 mai, un autre collectif, [Les Déraillantes](#), contre le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse. Ensemble, depuis Lyon, ils vont réaliser un périple à vélo de neuf jours qui les mènera à Modane, en Savoie. Du porte à porte pour sensibiliser la population sur les potentiels effets négatifs du chantier. Ils ont d'ailleurs prévu de faire étape à Chapareillan et Pontcharra le 28 mai et le 29 à La Chapelle-du-Bard.



Votre région | Politique & Territoires

Quel impact demain sur la vie des gens ?

E.D.

Le maire Karim Chamon est comme tous concitoyens, désarmé. Il se retrouve face à un projet qu'il n'a pas vu venir. « Mais il est là ». Aux portes de son village. Il essaie de se rassurer avec le ZAN (Zéro artificialisation nette). Ce grand objectif de la loi Climat et résilience de 2020, doit rendre ce chantier exemplaire. Et puis il y a celui de l'A69. La contestation des mouvements écologistes soutenue par la justice a mis à l'arrêt ce projet d'autoroute. Tout est possible. Après il est comme ce gouvernement, perdu, au milieu de tous ces amendements, contre-amendements, réunions interministérielles à rallonge, arbitrages flous contradictoires qui rebattent les orientations environnementales.

Autre inquiétude. Et là, c'est davantage l'éducateur spécialisé qui parle : l'envers sociologique du chantier. En Maurienne, c'est une vraie problématique. 2 800 personnes travaillent nuit et jour sur ce chantier qui ne s'arrête jamais. « Combien seront-ils demain à La Chapelle-du-Bard, à Détrier, au Moutaret, Saint-Maximin ? Tous ces petits villages isolés de montagne. Il faudra bien loger tous ces ouvriers. Et combien de temps 5, 10 ans ? Que feront-ils tous ces hommes célibataires les week-ends ? » En Maurienne, leur hébergement a fait basculer bien des opinions au départ contre. « Quand on vous donne 700 € par mois par ouvrier. Faites le calcul si vous en logez trois. C'est un revenu. »