

# C'est votre avis

## Le Lyon-Turin existe déjà !

« Ce 23 septembre 2019, les promoteurs du Lyon-Turin ont fêté la dépense d'1,5 milliard d'euros pour les travaux de reconnaissance. C'est 5 fois plus que les 371 millions prévus. Nous déplorons les arguments avancés pour réaliser ce projet alors que l'urgence climatique exige d'autres mesures permettant de lutter immédiatement contre le changement climatique et les pollutions atmosphériques engendrées par le transit des camions dans nos vallées.

Le projet ne respecte pas les engagements franco-italiens : où est le financement devant précéder le début des travaux définitifs, prévu à l'article 16 du traité de 2012 ? Ce projet ne pouvait être réalisé que si la ligne existante était saturée, elle n'est utilisée qu'à 20 % de ses capacités reconnues. Des règles d'urbanisme et de prévention sont oubliées : à Modane comme à Villarodin-Bourget, le chantier ne tient pas compte du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation). "Non realizzare il Tav costerebbe più che completarlo.", d'après le chef du gouvernement italien. Le coût de l'arrêt du projet est plus élevé que le coût de son achèvement est complètement faux. À aucun moment, il ne dit que ce projet est essentiel ou utile. Cette décision politique est prise car l'UE financerait le projet à 50 % ce qui diminuerait le coût italien. Donc, l'Italie achète le TAV comme un produit en solde, non parce qu'elle en a besoin, mais seulement parce qu'il coûterait moins cher... Le gouvernement italien désavoue lui-même sa propre analyse coûts-bénéfices de 2019, déficitaire de 7 milliards.

Rappelons que la ligne existante Dijon-Modane peut dès maintenant faire transiter plus de 10 millions de tonnes de marchandises s'il en était besoin. Des documents officiels de Réseau Ferré de France (RFF) en 2012, de SNCF réseau de 2018 le disent. Les Grandes Administrations comme le Conseil Général des Ponts et Chaussées ou le Conseil d'Orientation des Infrastructures en 2018 le rappellent dans leurs rapports. Mme Borne l'explique elle-même dans une lettre datée du 8 avril 2019. Ce que nous disons n'est donc pas inventions mais faits avérés.

Cette ligne a été entièrement modernisée au gabarit européen par RFF sous la présidence de M. du Mesnil. Aujourd'hui président de TELT promoteur du Lyon-Turin, il affirme que cette ligne est obsolète... Les chiffres du transit franco-italien annoncés en 2007 par TELT se sont révélés faux et surestimés pour justifier le projet : de 2,8 millions de camions prévus, 1,36 million ont franchi les 2 tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc en 2017. Avec le Lyon Turin, l'urgence climatique est repoussée. Priorité depuis les accords de la COP 21 à Paris en 2015, cette urgence

commencerait par le transfert des marchandises de la route sur la ligne existante. La pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre seraient réduites immédiatement. La ligne actuelle est une alternative moins coûteuse pouvant être mise en œuvre dès aujourd'hui. Le Lyon-Turin existe déjà, le transfert des camions, c'est maintenant.

Enfin, ne pas entreprendre cette nouvelle infrastructure éviterait des conséquences sur l'environnement notamment sur l'eau. L'Union Européenne le souligne dans le rapport COWI de 2006 à la page 47 : la perte d'eau « *équivalait à un débit compris entre 60 et 125 millions de m<sup>3</sup>/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 million d'habitants.* »

À la même page, ce rapport d'experts avertit : « *pour les zones situées en amont des extrémités des tunnels, le débit total des eaux de surface, et particulièrement l'écoulement minimum annuel pourraient être affectés ; la répartition entre les eaux de surface et souterraines pourrait être changée radicalement. De telles variations peuvent affecter l'environnement en général ou certaines utilisations de l'eau, par exemple : les alimentations desservant les propriétés privées, villages et villes, l'agriculture et l'irrigation, le déversement des eaux usées (pendant la période d'écoulement minimum, il se peut que les eaux usées soient les seuls écoulements superficiels), la production d'hydroélectricité.* »

«Vivre et Agir en Maurienne»