

LYON-TURIN: TURPITUDES A TOUS LES ETAGES

En Italie : le TAV enjeu de la « combinazione » !

Le Premier Ministre Italien Giuseppe Conte a justifié son ralliement au Lyon-Turin en juillet 2019 avec l'affirmation mensongère que stopper le projet coûterait plus cher que de le réaliser. Cette prise de position prenait le contre-pied du résultat de l'analyse coûts-bénéfice commandée par son gouvernement, qui concluait pourtant négativement sur l'intérêt pour l'Italie de poursuivre le projet.

Il s'agissait alors pour Giuseppe Conte de maintenir la tête hors de l'eau de la coalition gouvernementale M5S (No Tav)/LIGA (Si Tav) en train de faire naufrage, en proie, entre autres, au désaccord sur le Lyon-Turin devenu un boulet. La suite a montré que sa volte-face lui a permis d'opérer plus facilement un renversement d'alliance pour être reconduit à la tête d'un nouveau gouvernement de coalition avec cette fois le Parti Démocrate (PD) également Si Tav pour partenaire.

Ainsi Giuseppe Conte achèterait le tunnel de base du Lyon-Turin non pas parce l'Italie en a besoin mais parce que c'était l'une des conditions pour se maintenir au pouvoir et parce que les contribuables européens mettraient la main à la poche. Pourtant en Italie comme en France les priorités de la population en matière de transport sont toutes autres: Dans la rénovation et l'entretien des infrastructures existantes, et le développement des transports écologiquement soutenables du quotidien.



- Malgré une intense répression judiciaire, le Mouvement NO TAV mène une résistance résolue au projet, en particulier contre les expropriations, entravant le déploiement des chantiers de TELT (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) en Val de Suse
- De son côté la municipalité de Turin dirigée par la majorité M5S (No Tav) a confirmé son opposition au projet en refusant de participer à l'observatoire gouvernemental du Lyon-Turin.

En France : On assiste au bal des hypocrites !

Elisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, alors ministre des transports, annonçait en juillet 2018 la pause du projet Lyon-Turin en même temps qu'elle faisait la sourde oreille aux vellétés du gouvernement italien de rediscuter le projet comme il s'y était engagé.

Tout comme Le Président Macron fait la sourde oreille aux alertes lancées depuis 20 ans par les hautes administrations (Conseil Général des Ponts et Chaussées, Inspection Générale des Finances, la Cour des Comptes, le conseil d'orientation des infrastructures) qui ont unanimement rejeté ce projet, les prévisions de trafic étant largement surestimées, les coûts sous-estimés (26 Milliards € base 2012 pour la totalité du projet) et sa rentabilité socio-économique clairement défavorable.

Les décideurs ne peuvent donc l'ignorer mais s'obstinent dans le déni. Ce pendant leurs actes ne suivent pas leurs déclarations !



Alors que depuis des années, au plus haut sommet de l'Etat, la France affiche un soutien indéfectible au projet, **elle n'a toujours pas défini le financement de sa quote-part pour le tunnel de base.**

Ainsi selon l'article 16 de l'accord franco-italien du 31 janvier 2012, les travaux définitifs pour cet ouvrage ne peuvent donc être lancés sans la disponibilité préalable de la totalité de son financement.

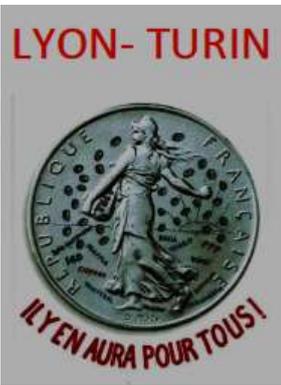
Failite assurée



Le jeu dispendieux de l'Union Européenne.

Pour faire éclore le grand marché libéralisé, l'Union Européenne privilégie les investissements dans les grands projets de transports transfrontaliers et est la principale argentière du Lyon-Turin. Pour faire pression sur les gouvernements Français et italiens peu empressés de financer leurs quotes-parts, elle pourrait augmenter sa participation dans le financement du tunnel de base de 40% à 50% voire 55%. **Mais rien n'est acquis puisque le parlement Européen n'a pas encore voté le budget de l'UE pour la période 2021-2027.**





La privatisation des infrastructures reste l'alpha et l'oméga de la politique de la Commission européenne, les textes européens prévoient en effet que les fonds soient distribués à des projets ayant fait les efforts nécessaires pour attirer les capitaux privés dans le cadre des Partenariats publics-Privés.

Les acteurs de la privatisation sont très actifs sur ce dossier, à commencer par le **Président de TELT Hubert du Mesnil également Président de l'IGD** (Institut de la Gestion Délégée) qui est une fondation d'entreprises (parmi lesquelles les majors du BTP) qui milite pour la délégation de services publics et la promotion des Partenariats Publics Privés.

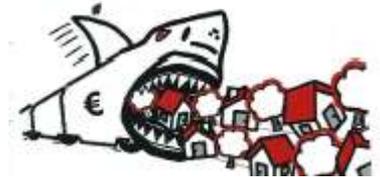
Le dossier Lyon-Turin démontre sans surprise la porosité de l'Europe aux lobbys favorables aux grands projets d'infrastructures **en écartant les solutions techniques moins coûteuses sans les avoir explorées complètement.**

Le Lyon Turin : Un projet éco-tartuffe !

Un bilan carbone désastreux : 30 ans de perdus pour réduire les émissions de gaz à effet de serre !

Outre les nuisances de chantiers, les montagnes de déblais engendrées, la perte de terres agricoles, les dégâts irréversibles à la biodiversité, **et les graves menaces qui pèsent sur les ressources en eaux des massifs traversés, (Voir le dossier spécifique)** la construction du seul tunnel de base, selon l'estimation de ses promoteurs, va générer près de 12 millions de tonnes de gaz à effet de serre dont la compensation par le transfert modal reste très hypothétique tant les prévisions de trafic ont été surdimensionnées. **C'est donc un bilan carbone qui au mieux pourrait être équilibré vers 2050, totalement incompatible avec les objectifs de la COP 21, puisque, d'après les travaux du GIEC sur le réchauffement climatique, pour limiter le réchauffement global à 1,5 °C il faudrait réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon urgente en investissant dans les projets où les gains sont immédiats. la solution existe en utilisant la ligne ferroviaire existante Dijon-Modane-Turin.**

**NON AU LYON - TURIN
NI ICI, NI AILLEURS !**



Le lobby du Lyon Turin à la manœuvre contre la relance du fret ferroviaire dans les Alpes.

Pour lutter efficacement contre les émissions de gaz à effet de serre et la pollution dans les vallées alpines, le transfert modal des marchandises sur la ligne existante utilisée à seulement 20% de sa capacité est la solution la plus immédiate et pertinente, alors que l'AFA (l'Autoroute Ferroviaire Alpine) toujours en état d'expérimentation depuis 2003 végète faute d'une volonté politique forte en faveur du rail.

Pire, pour imposer leur projet, le lobby du Lyon-Turin n'a de cesse de dénigrer cette ligne présentée comme obsolète malgré sa modernisation et sa mise au gabarit GB1.

Ainsi le comité technique de sécurité de la Commission Inter Gouvernementale (CIG) du Lyon-Turin recommande d'interdire le croisement de trains dans le tunnel existant du Mont Cenis, entre Modane et Bardonecchia. En conséquence sa capacité théorique passerait de 91 à 46 trains par jour.

Le Lyon-Turin : Un projet du XX° siècle inadapté aux enjeux du XXI ° siècle.

A l'heure où de plus en plus de citoyens prennent conscience que pour lutter contre le réchauffement climatique, il faudrait amorcer rapidement une transformation en profondeur de nos modes de production, de consommation et de nos mobilités, en privilégiant une économie en circuits courts dans tous les domaines possibles. Il est illusoire de croire que cette bataille puisse être menée avec succès sans une réduction drastique des transports en général et en particulier du fret longue distance.

Le Lyon-Turin maillon du couloir méditerranéen du réseau de transport européen s'inscrit à l'opposé de cette logique.



Phrases du Jour :

- « Ils pourront couper toutes les fleurs, ils n'empêcheront pas la venue du printemps » (Pablo Neruda)

- « Le monde ne sera pas détruit par ceux qui font le mal, mais par ceux qui les regardent sans rien faire. » (Albert Einstein)