

Lyon-Turin : épinglé par la Cour des Comptes européenne, le projet rejeté par Turin... et par Lyon

C'est un nouveau rebondissement qui vient secouer le projet de nouvelle infrastructure ferroviaire entre Lyon et Turin... Nouvellement élu à la tête de la ville de Lyon, Grégory Doucet a en effet tenu à afficher son opposition à la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) dans un entretien au journal italien "La Stampa" : « *Il ne faut pas insister sur un projet erroné. C'est le pire choix. Il faut arrêter la LGV. La France a trop peu investi d'argent dans le transport ferroviaire au niveau national. Et maintenant elle veut faire croire que nous relancerons l'activité avec le projet LGV, mais c'est absurde. Si on la valorise, la ligne existante entre Lyon et Turin est suffisante. Donc investissons d'abord là et dans le reste de la France.* »

Lyon-Turin : écolo ou pas ?

Quoique n'ayant entre les mains aucun pouvoir décisionnel sur le projet, le maire étiqueté Europe Écologie Les Verts rejoint les rangs de l'opposition, dans lesquels figure depuis longtemps déjà la ville de Turin. Les déclarations de Grégory Doucet interviennent en tout cas dans un contexte où le Lyon-Turin vient d'être épinglé par la Cour des Comptes européenne, qui pointe dans son rapport, rendu récemment, non seulement les retards accumulés du Lyon-Turin, mais qui souligne aussi l'augmentation des coûts estimés de l'infrastructure (9,63 milliards d'euros lors de la dernière estimation, contre 5,203 milliards initialement, valeurs de 2019, soit +85 %), ainsi que l'écart entre les prévisions de trafic et la réalité :

3 millions de tonnes de marchandises transitent aujourd'hui par le rail, alors que 24 sont projetées en 2035, soit une multiplication par huit qui laisse plus que perplexes les opposants du Lyon-Turin, dont fait partie Vivre et

Agir en Maurienne (VAM). Le 11 avril 2019, les commissaires européens s'étaient justement entretenus pendant plus d'une heure avec l'association à Modane, « *et ils avaient été estomacés par le dossier que nous leur avions présenté, un dossier basé exclusivement sur des documents officiels et émanant de TELT* », se souvient Philippe Delhomme.

Le coprésident de VAM se félicite d'avoir été entendu et continue de dénoncer « *la catastrophe environnementale que représente le Lyon-Turin : les promoteurs mettent en avant l'argument écologique, mais qu'on soit clair, à propos des conséquences sur l'eau par exemple (lire encadré ci-contre) ou même sur l'émission de CO₂, elles sont irréversibles ! C'est toujours compliqué, en tant qu'écologiste, de se battre contre un projet de rail, mais dans le cas du Lyon-Turin, il suffit de lire le rapport de la Cour des Comptes européenne pour*



Même si sa parole n'est pas engageante étant donné que le projet de LGV entre Lyon et Turin dépend d'accords binationaux, le maire de Lyon rejoint les rangs de l'opposition et plaide en faveur d'investissements sur la ligne existante. ©P. Dompinier

comprendre que le projet n'est clairement pas écologique... »

Et en effet, le rapport de la Cour des Comptes européenne stipule clairement : « *Il existe un risque élevé de surestimation des effets positifs de la multimodalité de bon nombre des infrastructures de transport phares. Le gestionnaire d'infrastructure français a par exemple estimé en 2012 que la construction de la liaison transfrontalière Lyon-Turin, et de ses lignes d'accès, générerait 10 millions de tonnes d'émissions de CO₂. Selon ses estimations, cette infrastructure de transport phare ne deviendra avantageuse du point de vue des émissions de CO₂ que 25 ans après le début des travaux. Cependant, se fondant sur les mêmes prévisions de trafic, nos experts ont conclu*

que les émissions de CO₂ ne seraient compensées que 25 ans après l'entrée en service de l'infrastructure. Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic : s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudra 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO₂ émis par sa construction soit compensé. »

Une ligne existante obsolète ?

« *Alors nous, on veut bien entendre l'argument du "métro de vallée", mais alors, si on veut un métro de vallée, pourquoi ne pas le faire tout de suite ? Pourquoi ferme-t-on les guichets SNCF les uns après les autres dans la vallée ? Avec la crise sanitaire que nous venons de vivre, tout cet argent dépensé dans le cadre de ce projet ne pourrait pas l'être dans d'autres secteurs comme la santé, les écoles, les services publics ?* », poursuit Philippe Delhomme.

Dans leurs éléments de langage, les promoteurs du Lyon-Turin évoquent régulièrement la ligne existante comme étant une « *ligne historique datant du XIX^e siècle* », pour reprendre les ter-

mes de La Transalpine. « *Mais c'est faux !* », réagit Philippe Delhomme : « *Le tracé est historique, certes, mais la ligne en elle-même est récente puisqu'elle date de 2012 : Hubert du Mesnil, actuel président du conseil d'administration de TELT, le sait forcément puisque c'est lui qui a conduit les travaux de rénovation de la ligne lorsqu'il était à l'époque PDG de Réseau ferré de France entre 2007 et 2012.* »

Toutefois, le rapport de la Cour des Comptes européenne juge que « *l'état inapproprié de la ligne conventionnelle existante* » contribue au fait que l'écart entre les prévisions de trafic et la réalité soit si important. Quoi qu'il en soit, au-delà de la bataille sur l'intérêt même de l'ouvrage, c'est toute une vision de la société actuelle qui est remise en cause

par les opposants au Lyon-Turin : « *il s'agit d'un projet du monde d'avant* », conclut Philippe Delhomme qui continue de plaider en faveur d'une décroissance, d'une relocalisation des activités ainsi que de l'utilisation de l'existant. Et pour l'heure, la poussée verte lors des dernières élections municipales, en dépit d'une abstention spectaculaire, semble aller dans ce sens.

En début de semaine, un communiqué de presse du Groupe catholique pour la vie de la vallée de Suse, à l'occasion du 10^e anniversaire de sa formation et du 5^e anniversaire de la publication de l'encyclique "Laudato Si'", a par ailleurs rendu hommage « *à Sa Sainteté le Pape François, avec le livre "Nouvelle ligne Turin-Lyon, Notre non"* ». « *Le livre recueille les raisons de l'opposition au projet Turin-Lyon et les réflexions qui ont mûri au cours de nombreuses années de participation active aux dynamiques sociales locales, dont les expériences vécues au sein de différentes subjectivités, ont favorisé l'acquisition de nouvelles sensibilités et l'esprit de collaboration* », précise le communiqué. « *L'encyclique nous exhorte à prendre conscience de l'état de santé de notre planète Terre, diagnostiquée gravement malade, et nous exhorte à prendre soin de la "maison commune", une maison où l'humanité est le gardien et non le souverain. Elle nous invite à "chercher d'autres moyens de comprendre l'économie et le progrès" (16). Les mouvements populaires qui ont entendu "le cri de la terre et le cri des pauvres" accueillent l'encyclique "Laudato Si'" comme une bénédiction* ».

Guillaume Chaix

Sur l'eau, « Xavier Darmendrail est pris en flagrant délit de mensonge », selon Philippe Delhomme

Dans notre édition du 20 février 2020, un article intitulé "Impacts environnementaux du Lyon-Turin : on scie la branche sur laquelle on est assis" a fait réagir le directeur Procédures, Accords et Concertation France de TELT, Xavier Darmendrail, qui a envoyé, cinq jours plus tard, un courrier aux communes d'Avrieux, de Saint-André, d'Aussois et de Villarodin-Bourget, courrier dans lequel il est écrit : « *Il ne vous aura pas échappé que VAM a utilisé une donnée très partielle, sortie de son contexte, sans aucune analyse scientifique, aux seules fins d'une désinformation, outil régulièrement utilisé par les opposants au Lyon-Turin sur d'autres sujets. En effet, il faut savoir tout d'abord qu'au moment où la source présentée par VAM dans l'article (source 6 007) tarissait, en juin 2003, le front d'excavation de la descenterie se trouvait à plus de 2,5 km. Il est communément admis qu'un éventuel drainage lié à l'excavation d'une galerie n'a pas d'effet au-delà de 1 km. Par ailleurs, VAM oublie d'évoquer dans son article (il ne s'agissait pas d'un article de VAM, Ndlr) deux autres sources (6 005 et 6 006), très proches de la source 6 007 comme vous pouvez le voir sur la carte ci-jointe. Elles présentent des caractéristiques très semblables*

à celle-ci [...]. Or, aucune variation de débit de ces deux sources n'a été relevée, ni en juin 2003, ni depuis. Cela suffit à démontrer que l'excavation de la descenterie de Villarodin-Bourget/Modane n'a eu aucun effet sur l'aquifère origine de ces 3 sources. »

« *Aucun effet sur les trois sources ? Voici comment Xavier Darmendrail est pris en flagrant délit de mensonge. Prenons la page 37 du rapport sur les points d'eau et leurs risques d'impact réalisé par TELT et paru en 2017. "L'analyse de la Source aménagée de l'Envers (point n° 6 007) de phase APR a été faite de manière globale : DHI (Drawdown Hazard Index, méthode d'évaluation de la probabilité d'impact, Ndlr) pour le tunnel de base et la descenterie de 4 (modéré à fort), et DHI de 2 (faible à modéré) seulement sur le TdB. Cette source a été impactée par les travaux d'excavation de la descenterie de Villarodin-Bourget/Modane, avec comme conséquence un assèchement complet". De qui se moque-t-on, et qui fait de la désinformation ? », interroge Philippe Delhomme, document à l'appui. Malgré nos sollicitations, aucune réponse de Xavier Darmendrail ne nous est parvenue au moment où nous bouclions cette édition.*