

Le Lyon-Turin incompatible avec l'European Green Deal !

Tirs croisés de 21 Parlementaires Européens et de 6 scientifiques Italiens qui interpellent la Commission Européenne sur l'incohérence qu'elle a à soutenir le Lyon-Turin et en même temps promouvoir l'European Green Deal.

Ils demandent en conséquence l'arrêt du financement du projet.

L'EGD est le plan européen pour la transition écologique qui vise à réduire dans l'UE les émissions de gaz à effets de serre de 55% par rapport à 1990 à l'horizon 2030, et d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050.

La main droite de l'UE ignorerait-elle ce que fait sa main gauche ?

24 MAR 2021 PRESIDIOEUROPA.NET [24-03-2021] **21 Parlamentari europei scrivono al Commissario Ue all'ambiente: il Tav è compatibile con l'EGD?**

HOME | CHI SIAMO | COSA FACCIAMO | STORIA | COMITATO EUROPA | NOTIZIE

LETTERA APERTA DI 21 MEPS A FRANKS TIMMERMANS VICE-PRESIDENTE ESECUTIVO PER IL GREEN DEAL EUROPEO E VIRGINIUS SINKEVICIUS COMMISSARIO ALL'AMBIENTE

22 Marzo 2021

L'EGD, European Green Deal, è il piano europeo per la transizione ecologica, per la riduzione delle emissioni di "gas serra" (azzeramento entro il 2050) in funzione della lotta al cambiamento climatico. Ad esso si devono conformare progetti ed investimenti che coinvolgono l'Unione. Come può allora permanere l'impegno per la realizzazione del Tav Torino-Lione che, è provato, immetterà Co2 fino ad almeno il 2055? Lo scorso Dicembre **6 scienziati avevano già rivolto la domanda ai vertici UE**, ottenendo solo una risposta elusiva basata su consueti slogan; **ora la lettera dei 21 Meps**

Ci-après : traduites de l'Italien

La lettre des 21 Députés européens dont 7 Français issus de EELV et France Insoumise

La lettre des 6 Scientifiques Italiens dont Luca Mercalli de la Société Météorologique Italienne

La Lettre des députés Européens

Bruxelles, 22 mars 2021

Frans Timmermans

Vice-Président exécutif pour le Green Deal européen

Virginijus Sinkevičius

Commissaire à l'Environnement, l'Océan et la Pêche

Pour information

Ursula von der Leyen

Présidente

Adina Vălean

Commissaire aux Transports

c/o Commission européenne

Rue de la Loi 200

1049 Bruxelles

Belgique

Objet: Compatibilité de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin-Torino avec le Green Deal européen

Monsieur le Vice-Président Timmermans, Monsieur le Commissaire Sinkevičius,

Nous vous écrivons pour exprimer notre préoccupation concernant les positions récemment prises par la Commission relatives à la compatibilité des projets d'infrastructures emblématiques du réseau TEN-T, et en particulier de la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin, avec le Green Deal européen (EGD).

Dans les 30 dernières années, ce "méga projet" d'infrastructure, que l'UE finance à travers le Mécanisme d'interconnexion de l'Europe, est devenu "célèbre" pour son complet manque d'implication des populations locales et la répression des voix de protestation dans les vallées alpines. Aujourd'hui, émergent encore plus vivement les préoccupations concernant le bilan carbone de ce projet, calculé en terme d'émissions générées tout au long du cycle de vie de l'infrastructure. Des études indépendantes conduisent vers l'inquiétant scénario que **cette liaison à grande vitesse Lyon-Turin produise des émissions au moins jusqu'à 2055**, comme annoncé dans le Rapport spécial N° 10/20 de la Cour des comptes européenne, et comme porté à votre attention par le groupe d'experts, dirigé par Luca Mercalli de la Société Météorologique Italienne Onlus (Organisation non lucrative d'utilité sociale), dans leur lettre du 17 décembre 2020.

Malgré ce scénario **la Commission continue de montrer un soutien résolu à ce projet, considéré comme partie de l'EGD**. Dans sa réponse à la lettre de Mercalli, la Commissaire Vălean décrit le Lyon-Turin comme "un projet vraiment européen", "un projet de la solidarité et d'unité européenne" et "une infrastructure transfrontalière moderne et écologique" permettant de "trouver une solution efficace et soutenable au franchissement des Alpes" aux bénéfices des économies et des populations de l'UE. De même, en réponse à l'interrogation parlementaire E-003690/2020, la Commissaire Vălean affirmait que "le nouveau tunnel marquera un tournant pour le transport des marchandises et des voyageurs dans les vallées alpines écologiquement sensibles".

Nous sommes tout à fait favorables et soutenons le transfert le plus rapidement possible de la route vers le rail, afin de réduire les émissions du secteur des transports et rendre la mobilité de l'UE plus forte et soutenable, spécialement au niveau régional et local, comme demandé récemment dans la résolution parlementaire du 20 janvier 2021 au sujet de la révision des lignes directrices TEN-T. Toutefois des études ⁽¹⁾ montrent que **la construction de tunnels rend impossible pour les lignes à grande vitesse de compenser leur propres émissions induites**.

En conséquence, nous vous posons les questions suivantes:

- La Commission est-elle en possession d'estimations sur les émissions de la liaison Lyon-Turin qui suggéreraient un scénario différent ? Si tel n'était pas le cas, **comment peut être compatible avec l'EGD un projet d'infrastructure qui probablement produirait des émissions au moins jusqu'en 2055?**
- La Commission est-elle engagée à assurer la cohérence entre la législation en cours et la suivante, les objectifs climatiques et l'EGD? Si oui, **la révision du Règlement TEN-T inclura-t-il des obligations d'évaluations des émissions sur le cycle de vie pour les méga projets comme le Lyon-Turin, y compris les émissions "Scope 3"⁽²⁾ et sur la base d'évaluations indépendantes?**
- **La Commission entend-elle tenir compte de l'impact sur la biodiversité avant de financer des projets avec les fonds de l'UE?**

La réalisation d'une économie circulaire et neutre au regard du climat en Europe d'ici à 2050 est un objectif en soi ambitieux, mais demande, à partir d'aujourd'hui, des pas suffisamment ambitieux et volontaires. Comme il faut vraiment cesser de financer les énergies fossiles le plus rapidement possible, **Nous croyons qu'une exécution sérieuse et cohérente du Green Deal européen requiert de la part de la Commission d'arrêter le financement de la liaison Lyon-Turin et d'autres méga projets d'infrastructure de même nature.**

(1) A titre d'exemple : J. Westin & P. Kägeson, "Est-ce que les lignes à grandes vitesse peuvent compenser leur propres émissions qu'elles engendrent ? [Can high speed rail offset its embedded emissions?]", *Transportation Research Part D*, no. 17, 2012, pp. 1-7.

(2) Les émissions carbonees sont classées en trois groupes ou "Scopes" par le [Green House Gas Protocol](#). L'objectif de ces Scopes est de mieux comprendre la source des gaz à effet de serre.

Signataires: les députés et députées au parlement européen

Eleonora Evi	Piernicola Pedicini	Jutta Paulus
Leila Chaibi	Sira Rego	Ciarán Cuffe
Marie Toussaint	Manu Pineda	Michael Bloss
Michèle Rivasi	Ignazio Corrao	Yannick Jadot
Rosa D'Amato	Manon Aubry	Tatjana Ždanoka
Martin Buschmann	Gwendoline Delbos-Corfield	Philippe Lamberts
Manuel Bompard	Anna Deparnay-Grunenberg	Alexis Georgoulis

La lettre des 6 scientifiques Italiens

Lettre ouverte aux responsables de l'Union Européenne:

“ Est-ce que le Lyon-Turin est cohérent avec la stratégie climatique de l'Europe ?”

Destinataires:

Mme. Ursula von der Leyen, Presidente of the European Commission
Mr. Charles Michel, President of the European Council
Mr. David Sassoli, President of the European Parliament
Mr. Frans Timmermans, Executive EC vice-president: European Green Deal
Mme. Adina Vălean, EU Transport Commissioner
Mr. Virginus Sinkevičius, EU Commissioner for the Environment

Cc Presidents of the European Parliament groups
 Cc Italian Ministry of Environment
 Cc Italian Ministry of Infrastructures
 Cc French Ministry of Ecological Transition, Transport and Infrastructures

La Commission Européenne a indiqué pour toute l'Union Européenne l'objectif de réduire les émissions de gaz à effets de serre dans l'atmosphère d'au moins 55% à l'horizon 2030, par rapport au niveau de 1990. En outre la Commission Européenne a réaffirmé l'intention d'atteindre l'objectif de la neutralité climatique à l'horizon 2050.

S'adressant au Conseil Européen et au Parlement Européen sur le Green Deal de l'Europe, la Commission a souligné la nécessité d'évaluer systématiquement la cohérence entre la législation actuelle et les nouvelles priorités. Afin de garantir que toutes les initiatives du Green Deal atteignent leurs objectifs, la Commission prescrit que toutes les propositions législatives et les actes délégués incluent un mémorandum contenant une section spécifique qui explique comment chaque initiative doit être conforme au principe "non nuire".

En considérant les projets tel que celui du percement d'un tunnel international entre la France et l'Italie au service de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, il doit être pris en compte que la phase de construction comporte une augmentation nette des émissions de gaz à effets de serre : les promoteurs eux-mêmes estiment une émission globale de 10 millions de tonnes, même si leur estimation n'est certifiée par aucune autorité indépendante.

La Cour des Comptes Européenne, dans son Rapport Spécial n. 10/2020, observe que le projet Lyon-Turin est constamment en retard par rapport au calendrier officiel et que sa réalisation complète ne peut intervenir avant 2030. Cela signifie que l'augmentation nette de la phase des émissions ne se terminera probablement pas avant des années 40 de ce siècle.

Les émissions et les dommages climatiques qu'elles occasionnent sont certains, tandis que le séquestre du carbone est hautement incertain et sûrement tardif, trop tard pour atteindre l'objectif de zéro émission nette. Comme quand "le médecin arrive au lit du patient après sa mort".

Dans le même rapport, la Cour des Comptes Européenne observe aussi qu'il y a un fort risque que les effets positifs (en termes de réduction de l'impact) de beaucoup de projets comme celui du Lyon-Turin soient très surévalués. En général, de tels effets dépendent des niveaux de trafic et du transfert modal, tous deux tendant à être systématiquement surestimés. En pratique, pour le Lyon-Turin, une compensation des émissions initiales en excès pourrait difficilement survenir avant 2050 sinon beaucoup plus tard, si les prévisions de trafic et de transfert modal ne sont pas confirmées.

A la lumière de ce qui précède, est-ce que le soutien donné par l'Union Européenne au Lyon-Turin (et aux projets similaires) est cohérent et compatible avec les objectifs environnementaux fixés par l'Ue ?

De quelle manière? Les investissements à haute intensité de capitaux produisent-ils plus de postes de travail que les investissements justifiés par la poursuite de l'objectif de la neutralité climatique et de la résilience diffuse ?

Luca Mercalli Società Meteorologica Italiana

Angelo Tartaglia Politecnico di Torino

Ugo Bardi Università di Firenze

Sergio Ulgiati Università degli Studi di Napoli Parthenope

Gianni Silvestrini Scientific committee, Kyoto Club

Pietro Salizzoni Ecole Centrale, Lyon