

GREGORY DOUCET DIT STOP AU PROJET DE TRANSALPINE LYON-TURIN

C'est le plus gros projet et chantier qui concerne la région Auvergne-Rhône-Alpes, peut-être plus fondamentalement pour sa partie rhônalpine. Il s'agit de la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, maillon à la fois manquant et central du Corridor méditerranéen transeuropéen qui relie le Portugal, l'Espagne, et la France à l'Europe de l'Est via l'Italie, autrement dénommé Lisbonne-Kiev. Un projet vieux d'environ une trentaine d'année et qui s'est progressivement formalisé dans les années 90. De report en report, pour maintes raisons, il est en ce moment même objet de vifs débats sur fond d'attente d'une décision de la France qui doit déposer son dossier auprès des instances européennes dans le cadre d'un appel à projets qui doit déboucher sur des financements conséquents de l'Europe. Un dépôt qui doit être fait au plus tard le 18 janvier prochain. Sinon il faudra attendre un an et demi avant de pouvoir réenclencher ce processus de financement. D'où les diverses rencontres et discussions initiées ou auxquelles participent le ministre en charge des Transports Clément BAUNE qui a désormais pour homologue italien Matteo SALVINI. Au cœur de ces discussions franco-françaises on retrouve la question des modalités de la participation financière des grandes collectivités territoriales régionales qui mettent par ailleurs en avant la nécessité d'une vision globale incluant certes les accès français au tunnel de base mais aussi d'autres chantiers nécessaires comme la modernisation de plusieurs lignes ou encore la réalisation du contournement ferroviaire de Lyon.

C'est dans ce contexte que se mobilisent tout autant les opposants et les promoteurs du projet de Transalpine. Depuis quelques mois ce sont les premiers qui se sont d'abord fait entendre le plus, notamment via quelques nouveaux députés LFI et EELV. Ce sont plus récemment les pro-liaison Lyon-Turin qui se sont exprimés, tout particulièrement via une tribune signée début octobre par plus de 180 élus, anciens élus et responsables syndicaux. Autant d'initiatives sur lesquelles nous reviendrons largement dans le numéro de notre revue *Prospective & Territoires* qui sera consacré en novembre à l'actualité de la liaison transalpine dans lequel figureront plusieurs contributions dont celle du maire EELV de Lyon Grégory DOUCET dont nous publions ici l'entretien qu'il nous a accordé. Sa position est similaire à celles de ses collègues de la Métropole de Lyon, tout particulièrement son président Bruno BERNARD ou l'un de ses vice-présidents, Jean-Charles KOHLHAAS. Pour le premier magistrat lyonnais : « *Faire de la politique c'est choisir, c'est renoncer* » et « *Au final ces considérations environnementales ne laissent en fait qu'une seule alternative : il faut suspendre immédiatement le chantier* ». A suivre.

Daniel NAVROT

BRAS DE FER AUTOUR DU LYON-TURIN

Ces dernières années les écologistes, dont certains regardaient plutôt avec une relative bienveillance le projet de la Transalpine, ont progressivement tous basculé dans une totale et ferme opposition. Ils ne sont pas les seuls puisque que les rangs des « anti » se sont vus renforcés par les élus de La France Insoumise. La Métropole de Lyon s'est récemment retirée du Comité pour La Transalpine conformément aux positions de ses dirigeants EELV. Du côté des partisans du Lyon-Turin certains espéraient que le maire de Lyon, sans être véritablement en désaccord avec ses amis métropolitains, adopterait une position plus nuancée ou plus ou moins empreinte de « *realpolitik* ».

Aussi avons-nous donc demandé à Grégory DOUCET de préciser sa position, ce qu'il fait dans nos colonnes en la mettant en perspective et en la situant parmi d'autres enjeux comme par exemple celui de l'organisation et de l'harmonisation des transports de marchandises au niveau européen ou encore, bien sûr, celui de l'impact environnemental de la Transalpine, là encore au niveau européen. Au final l'édile lyonnais se prononce clairement pour un arrêt immédiat des travaux de percement du tunnel de base dont le coût interdirait par ailleurs de réaliser d'autres indispensables projets ou modernisations d'infrastructures de transports ferroviaires et multimodales ■ DN

EDITIONS I.R.E.S.

4 rue Mazard - 69002 Lyon

Téléphone : 04 78 37 25 99

E.mail : i.r.e.s@wanadoo.fr

Transalpine Lyon-Turin : entretien avec Grégory DOUCET

*Maire (EELV) de Lyon,
Conseiller de la Métropole de Lyon*

Vos activités et votre implication passées à l'international du point de vue humanitaire et professionnel puis votre fonction de maire de Lyon font que vous n'êtes certainement pas insensible à l'amélioration des relations entre votre ville, celle de Turin et plus généralement l'Italie du nord ?

Le nord de l'Italie est pour nous un territoire historique de coopération. Les villes de Turin et Milan sont parmi les destinations à l'international sur lesquelles j'ai le plus investi ce qui m'a donné l'occasion de rencontrer leurs maires respectifs, Stefano Lo Rosso et Giuseppe Sala au mois de mai dernier. Nous appartenons à la même zone géographique sud européenne. J'entretiens aussi beaucoup de relations avec le maire de Florence, également Président de Eurocities, avec qui je me suis rendu à Kiev en août. Oui, je regarde avec beaucoup d'attention le nord de l'Italie. Des coopérations existaient déjà autour de la gastronomie en particulier ; nous avons particulièrement souhaité renforcer celles concernant la culture. Mon adjointe est d'ailleurs retournée en Italie cet automne pour tisser ces liens. Elle était accompagnée pour cela par plusieurs responsables d'institutions culturelles lyonnaises.

Turin à un lien historique très fort avec Chambéry mais c'est une ville qui a aussi beaucoup de similitudes avec Lyon. C'est une ville traversée par un fleuve - le Pô - et deux rivières, une ville riche de son passé industriel, une ville qui a eu à cœur de mettre particulièrement en valeur ses espaces publics et son patrimoine architectural.

Comment définiriez-vous les grands enjeux qui ont motivé et motivent aujourd'hui la réalisation du Lyon-Turin ?

Revenons si vous le voulez bien sur les objectifs mis en avant dans les années 1980 pour justifier le projet Lyon Turin : il s'agissait de faciliter les relations économiques, les échanges commerciaux, avec le nord de l'Italie mais surtout d'intensifier le trafic voyageurs. Puis ce projet s'est adapté à son temps, ses objectifs aussi. A ainsi été mis sur la table l'objectif de soulager les tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc avec les millions de camions qui les empruntent. Il y a de ce fait un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui s'est rajouté. Cet aspect des choses n'était pas aussi clairement énoncé quand le projet a été conçu. Il était initialement pour l'essentiel conçu pour les voyageurs.

L'on peut dire que les objectifs se sont enrichis avec le temps. On ne parlait pas de réduction des émissions de gaz à effet de serre quand on a pensé le projet au début et on s'est dit par la suite que c'était une opportunité de réduire les pollutions dans les vallées alpines. Cela dit la pollution, dans la vallée de l'Arve par exemple, est certes en partie due au trafic routier mais aussi aux particules fines qui sont émises par les feux de cheminée, cheminée au foyer ouvert plus précisément.

Par ailleurs le projet a été posé sur la base d'un certain nombre d'hypothèses et de prérequis. Prenons la question du fret et de la saturation des échanges commerciaux par exemple. De ce point de vue le projet n'est-il pas dépassé ou du moins plus d'actualité, comme beaucoup d'autres d'ailleurs ? On pourrait dire la même chose de Notre-Dame-des-Landes ou d'autres grandes infrastructures qui ont été pensées dans une optique de développement d'une certaine activité. Les projections qui étaient faites sur le développement du commerce, des échanges de marchandises, étaient basées sur des perspectives de croissance très forte. Mais le trafic de marchandises n'a fait que baisser ces dernières années. Au global les échanges de marchandises entre le nord de l'Italie et la France n'ont pas connu de croissance, ce qui contredit toutes les projections qui avaient été faites et qui étaient l'un des arguments majeurs pour justifier la construction du tunnel.

La réalité de l'évolution actuelle du trafic avec l'Italie du nord - et notamment celle du fret ferroviaire - justifierait donc moins, aujourd'hui, que l'on investisse dans la modernisation de la liaison transalpine ?

Dans le tunnel du Mont-Cenis, ce sont près de 130 trains qui circulaient chaque jour il y a deux ou trois décennies. Aujourd'hui ils sont moins de 30 ! Il y a sans doute de nombreuses raisons qui expliquent cet état de fait mais ce qui n'est pas contestable, c'est qu'il existe une infrastructure et que cette infrastructure est sous-optimisée et sous-utilisée. Nous pouvons faire la comparaison avec nos voisins suisses qui, en matière de trafic ferroviaire et notamment de franchissement des Alpes, ont acquis une grande expérience. Quand ils ont voulu augmenter le trafic de fret, ils ont d'abord utilisé toutes les infrastructures qui avaient été creusées au 20e siècle. Ils ont remisé tout ce qui existait et atteint des records en matière de report modal, lequel s'est fait de manière globalement très satisfaisante. Ces résultats, nos voisins suisses ne les ont pas obtenus simplement en travaillant sur les infrastructures, mais en travaillant aussi sur la réglementation et sur la fiscalité, en concevant tout un écosystème qui conduit à placer un container non pas sur une semi-remorque mais sur un wagon. Cela, nous pourrions déjà le faire !

Enfin, si j'élargis un peu le sujet en France, on a vu depuis 40 ans le trafic fret baisser d'année en année. Le sous-investissement dans les équipements est patent. On pourrait aller chercher un exemple très près d'ici, avec la plateforme d'Ambérieu-en-Bugey. Elle doit être modernisée pour pouvoir accueillir plus facilement les camions qui apportent ou viennent chercher les conteneurs. On peut dire la même chose du port fluvial de Lyon qui est une infrastructure sous-équipée pour de l'intermodalité. Et j'y porte un intérêt particulier en tant que maire de Lyon. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de le dire à la CNR, à la DREAL et même au président de la République, c'est que l'on puisse investir sur le port de Lyon

pour y faire arriver beaucoup plus de marchandises et de matériaux par le fleuve et ce en interconnexion avec le ferroviaire à la fois pour irriguer la région et pour que le port de Lyon Edouard Herriot devienne une plateforme multimodale beaucoup plus intense qu'aujourd'hui. De fait, actuellement, vous ne voyez pas les barges ou les péniches faire la queue avant d'entrer dans le port. Quand vous savez ce qui se passe par l'A 7 il y a pourtant de quoi y faire transiter beaucoup de marchandises, mais il faut davantage d'infrastructures pour cela, et une forte volonté politique de report modal.

Nous avons besoin d'une réglementation et d'une fiscalité beaucoup plus élaborées, voire contraignantes, adossées à une réelle stratégie industrielle et logistique. Le meilleur exemple pour moi est celui du port de Barcelone en Espagne, qui est un port extrêmement dynamique, modernisé, avec des coûts très attractifs. Beaucoup de marchandises qui pourraient arriver à Marseille vont à Barcelone ou à Gênes en Italie. Ces deux ports captent énormément de trafic marchandises qui ensuite part sur les routes. Depuis l'Espagne qui est un gros exportateur de fruits et légumes, circulent des millions de camions qui, d'ailleurs, pour une grande partie d'entre eux ne vont pas s'arrêter en France parce qu'on trouve par exemple des courgettes ou des fraises espagnoles aux Pays-Bas. Les camions vont traverser l'Europe et transitent par la France. Pourquoi ne pas établir une réglementation à la manière des Suisses ? Pour dire « on ne franchit pas les Pyrénées en camion, on les franchit en train et après c'est parti jusqu'en Europe du Nord ». On enlèverait ainsi des millions de camions sur les routes françaises. Pour revenir au Lyon-Turin, il y a quand même des éléments qui relèvent de choix politiques qui nous permettraient déjà aujourd'hui de répondre à au moins deux enjeux qui ont été posés : la baisse des émissions de gaz à effet de serre avec le report modal, et donc le développement du fret ferroviaire.

Si j'ai fait un détour par les ports de Barcelone et de Gênes, c'est pour dire qu'en fait l'infrastructure portuaire lyonnaise et marseillaise ne peut pas être regardée sans tenir compte des autres infrastructures européennes. On sait que les ports sont en concurrence, Rotterdam, Marseille, Barcelone, Gênes. Nous avons donc besoin d'une stratégie globale. L'Europe n'assume pas vraiment ce pilotage, que ce soit sur le maritime ou le fluvial. Il manque une vision d'ensemble pour se demander ce qui finalement est le mieux pour servir la population européenne, pour faire en sorte que les marchandises circulent bien tout en respectant un certain nombre d'objectifs dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'infrastructure ferroviaire Lyon-Turin est un projet de corridor européen soutenu par l'Union Européenne. Avec le développement du fret ferroviaire, nous sommes bien au cœur du sujet. L'Europe doit faire de cette politique une priorité stratégique. J'ajoute que si un jour on peut avoir un train de nuit qui fasse Lyon-Budapest ce ne serait pas mal.

Pour revenir au trafic marchandise entre Lyon et Turin, l'on constate qu'il n'a pas augmenté. Les projections qui avaient été faites se sont avérées fausses. Ce n'est pas la première fois dans l'histoire de la construction de grandes infrastructures qu'on fait le constat qu'une promesse n'est pas tenue. En général, ça passe

dans les oubliettes de l'histoire et on en parle plus. Voilà, mais là, on le sait déjà, la promesse ne sera pas tenue. La baisse des émissions ne se fera pas par le seul biais du report modal. De toute façon, si on ne réalise pas tous les autres investissements indispensables qui vont avec cette infrastructure, quelle serait son utilité ?

Quels sont ces autres investissements indispensables et préalables au Lyon-Turin ?

J'ai déjà mentionné la plateforme d'Ambérieu-en-Bugey, mais on pourrait aller bien au-delà : si on ne fait pas le contournement ferroviaire de Lyon, le CFAL, si on ne double pas les lignes comme celle de Saint-Fons-Grenay, si on ne retravaille pas la voie au niveau de Givors sans oublier l'aménagement du port Édouard Herriot, si on ne réalise pas l'ensemble de ces aménagements, la promesse ne pourra pas être tenue. Et tout ceci sera en plus synonyme d'un gaspillage d'argent public gigantesque. Que ce soit de l'argent public italien, français ou européen, en fait, pour moi, ça n'a pas d'importance, c'est de l'argent public. D'autant plus que l'argent public européen, c'est de l'argent public français. L'Europe, vous le savez, ne vit que par les contributions des États.

Vous conditionnez un hypothétique Lyon-Turin à effectivement des réalisations dans notre région sans lesquelles ce projet n'aurait aucun sens ?

Faut-il poser le problème de cette manière ? Je ne le crois pas. Je me permets de le reformuler parce ce sont assurément des conditions nécessaires mais pas suffisantes. Oui il faut quoi qu'il en soit les réaliser avant d'envisager autre chose. Ceux qui vous disent et pensent que créer cette infrastructure va déclencher tout le reste se moquent du monde. Le volume des investissements nécessaires en plus de ce qu'il faut pour finir le tunnel Lyon-Turin stricto sensu n'est pas disponible. Aucune puissance publique n'a l'argent. Pas plus aujourd'hui que dans 15 ou 20 ans, qui correspond au temps nécessaire pour aboutir sur de tels projets d'infrastructures ferroviaires. Et au-delà, on ne sait pas. Parce qu'il y a peu d'États qui soient capables de faire les planifications budgétaires à si long terme, surtout dans un monde rempli d'incertitudes où on a vu une pandémie nous arrêter pendant des mois, voire des années, ou qu'une guerre pouvait se déclencher à quelques milliers de kilomètres de nos frontières. Voilà qui rebat les cartes de tous les équilibres énergétiques mondiaux. En l'absence d'argent disponible si on fait l'un - le tunnel de base - et qu'on ne fait pas les autres - tous les aménagements -, cela ne marchera pas. Il faudrait faire l'un d'abord, enfin les « uns » d'ailleurs, puisqu'ils sont nombreux, puis ensuite seulement se reposer la question de la pertinence du projet. Par ailleurs les connaissances sur d'autres sujets ont aussi évolué et en particulier ce que l'on sait des impacts environnementaux du percement de tunnels dans les montagnes.

Quel type d'impact environnemental est en mesure de remettre en question le projet de Transalpine ?

On le sait déjà, cela a été établi et c'est visible à l'œil nu : le fait de percer un tunnel change tous les équilibres d'écoulement des eaux dans la montagne. L'eau qui a circulé entre les fentes de la roche

s'écoule doucement. Elle s'écoule très, très, très doucement ce qui permet de maintenir une humidité en surface et permet à des poches d'eau de se constituer et d'être autant de ressources hydriques pour ici un village de montagne, là-bas un village de la vallée, etc. Si vous percez un tunnel, toute l'eau est aspirée. Ce sont des centaines de millions de mètres cubes qui partent dans les percements qui ont déjà été effectués et vous asséchez les ressources en eau. Alors certes, les habitants de village de montagne ou de vallée ne viennent pas manifester devant la préfecture ou devant les bureaux du ministre des Transports mais ce sont des gens que l'on a privé de leurs ressources en eau et que l'on est obligé de reconnecter par d'autres biais. Ce qui oblige de réaliser des investissements nouveaux qu'on n'avait pas prévu et qu'aucun des constructeurs, aucun des promoteurs du projet n'avait prévu. Nous sommes dans une période où on prend conscience de la raréfaction de la ressource en eau et de l'importance de sa gestion raisonnable et raisonnée. En l'occurrence il s'agit de mettre des populations en état de sécheresse permanente parce que c'est de ça dont il est question. Est-ce que c'est raisonnable ? On peut toujours opposer les intérêts économiques globaux et les intérêts de seulement quelques milliers de personnes. On peut le faire, c'est comme cela qu'on a raisonné pendant des décennies. C'est comme cela qu'on a fait disparaître des villages pour y mettre des barrages hydrauliques etc. On l'a fait mais aujourd'hui on ne raisonne plus de la même façon. Et, d'autre part, quand on sait que les intérêts économiques ne sont pas garantis, on l'a évoqué juste avant, ça veut dire qu'on est en train de mettre des populations en grande difficulté. Il y a en tout cas un risque évident pour un bénéfice qui n'est pas établi si ce n'est, à court et moyen terme, pour ceux qui sont en charge de la réalisation de l'infrastructure. Mais ce n'est pas une source de prospérité pour les gens qui vont vivre avec et autour de l'équipement.

Pour ce qui est du trafic de marchandises, on reviendra à votre approche globale mais juste une petite parenthèse : ce que l'on entend c'est que dans les années qui viennent, il va y avoir des travaux de rénovation du tunnel du Mont Blanc, notamment le plafond qui s'effondre suite à l'incendie et que, doublé du classement au patrimoine mondial de l'humanité du Mont Blanc, le tunnel sera probablement interdit aux camions dans une dizaine d'années, ce qui pourrait compenser la perte de trafic dont vous parliez pour le tunnel du Mont-Cenis. La fermeture du Mont Blanc aux camions pourrait générer un flux supplémentaire pour d'autres tunnels. Cela vous conduit-il à revoir votre position ?

Par le Mont Cenis il est possible de faire transiter une centaine de trains supplémentaires par jour, c'est à dire grosso modo l'équivalent de 3000 camions alors qu'il en passe 1400 sous le tunnel du Mont Blanc. La réponse est donc simple, un trafic supplémentaire est tout à fait absorbable par le tunnel du Mont-Cenis. Qui plus est, une partie de ces camions chargent à Milan et Turin mais une part significative vient aussi du port de Gênes, parce que la circulation se fait à partir de là. Donc il faut penser le port de Marseille comme une alternative à Gênes pour faciliter les flux de marchandises vers Lyon autrement que via l'infra-

structure ferroviaire. Et c'est tout bénéfique que de passer par le fleuve. C'est une infrastructure qui existe. Il n'y a pas besoin de creuser, il n'y a pas besoin de grands travaux. Entre Marseille et Lyon il n'y a par exemple pas besoin d'augmenter la hauteur d'un pont. Tout est là.

En dehors de la question de ce qui se passe à travers les Alpes, qui m'importe beaucoup, ce qui m'importe aussi et avant tout, c'est ce qui compte pour ma ville. Et aujourd'hui le fait d'avoir des trains de marchandises qui traversent Lyon parce qu'on n'a pas réalisé le contournement ferroviaire, c'est une nuisance. De plus quand un train de marchandises traverse une ville comme la nôtre, forcément il ne roule pas très vite et il empêche le trafic de voyageurs de se développer alors qu'il y a une vraie attente en la matière. J'ai récemment inauguré avec nos amis de l'État, de la Région, de la SNCF réseau et de l'Europe la nouvelle voie L de la gare de la Part-Dieu. On sait qu'il y a un besoin important et donc tout l'argent qui est absorbé par le Lyon-Turin pourrait l'être pour le CFAL. C'est ce que je vous ai dit tout à l'heure. Les financements ne viennent pas sur les autres chantiers. Je regarde avec mes jumelles, parce que de temps en temps on voit le Mont-Blanc d'ici, ce qui se passe là-bas, et je me dis que ce dont on a besoin et qui est un besoin aujourd'hui avéré, réclamé, objectivé, on ne pourra pas l'avoir. On ne l'aura pas parce que l'État ne pourra pas honorer les volumes d'investissements nécessaires.

Ma première préoccupation c'est que les investissements soient priorisés là où c'est le plus nécessaires pour l'intérêt général, c'est pourquoi je défends le projet de développer le port de Lyon Edouard Herriot, ce qui suppose aussi de faire le contournement ferroviaire.

A vous entendre et au final il semble qu'il y a deux scénarios possibles, celui de l'abandon pur et simple du projet ferroviaire Lyon-Turin et celui de proposer un moratoire. On gèle les infrastructures côté français, mesure indispensable pour réaliser le CFAL et tous les autres aménagements et ensuite on repose la question de la pertinence du Lyon-Turin. Alors, est-ce qu'un moratoire est envisageable ou non ? Est-ce qu'il peut être accepté par l'Union Européenne ? Est-ce qu'il faut d'ores et déjà abandonner le projet, le risque étant que ce projet se fasse, mais que si effectivement le CFAL et les accès français Rhône-Alpins à ce tunnel ne sont pas réalisés, eh bien on aurait alors un Paris-Turin-Milan qui tangenterait la région Auvergne-Rhône-Alpes sans la desservir ?

Je n'ai pas les leviers en main et, d'ailleurs, je ne sais pas qui les tient. Donc, sur cette question, je prends mon bâton de pèlerin. Le Lyon-Turin, aujourd'hui, pour des raisons de trafic, n'a pas de sens. De plus il détourne les financements d'autres investissements, plus prioritaires. Les considérations environnementales que j'évoquais nous aident aussi à répondre à votre question. Si nous faisons un moratoire en nous disant : « on attend de voir ce que donne le trafic, et on réalise d'abord les investissements amont nécessaires », on mettrait complètement de côté la dimension environnementale. Et aujourd'hui nous savons déjà quels sont les impacts sur la montagne, et sur les habitants de la montagne au sens large.

Les êtres humains bien sûr, mais aussi le vivant d'une manière générale. Les Alpes françaises, c'est un peu de haute montagne et beaucoup de moyenne montagne. La construction d'un tunnel aura des conséquences en matière d'assèchement des surfaces de montagne et donc de disparition potentielle des forêts, ce qui serait une catastrophe.

Connaissez-vous les phénomènes de rebond hydrique qui permettent aux habitants de l'Europe de l'Est d'avoir de la pluie ? C'est aussi quelque chose que nous devons prendre en considération : si nous faisons disparaître des poches de forêt dans les Alpes, compte tenu de l'impact des Alpes sur le climat est-européen, nous allons potentiellement accélérer des modifications du climat, ce qu'en plus nous sommes incapables de modéliser aujourd'hui. La protection de la forêt alpine est donc indispensable. À cet égard nous ne pouvons que nous réjouir de disposer d'un certain nombre de parcs naturels tels que la Vanoise, la Chartreuse etc.

Le percement du tunnel de base du Lyon-Turin aurait des conséquences sur le vivant dans son ensemble, sur la montagne. Au final ces considérations environnementales ne laissent en fait qu'une seule alternative : il faut suspendre immédiatement le chantier. Certes, aux yeux de beaucoup, dire stop quand on a engagé des millions d'euros d'investissement est une aberration. En réalité, il reste beaucoup plus à dépenser que ce que nous avons déjà engagé. Si je me mets dans la peau d'un chef d'entreprise engagé dans un projet et que je réalise en cours de route que je vais dans le mur, alors que j'ai encore l'essentiel de mes investissements à venir, j'ai tout intérêt à l'arrêter le plus tôt possible pour éviter une inévitable catastrophe financière. L'erreur, il vaut mieux la reconnaître avant de plonger dedans à pieds joints. Là, ce projet, c'est un projet qui a été pensé, établi avec un logiciel des années 1960.

Aujourd'hui nous disposons de connaissances scientifiques bien plus établies. Nous sommes capables de construire et de faire de la prospective de manière plus robuste. Et il faut en tirer les conséquences. Faire de la politique, c'est choisir, c'est renoncer. À un moment, on renonce aussi à ce sur quoi on a mis de l'argent public en se disant qu'en fait ce n'est plus d'actualité. Nous l'avons fait, c'était une erreur. Toutes choses égales par ailleurs, ici à Lyon, nous sommes assez bien placés à la fois pour constater des erreurs et décider de ne pas en faire. Vous connaissez comme moi l'histoire du Vieux Lyon qui aurait pu disparaître sous les coups des bulldozers si, à un moment donné, des amoureux du patrimoine lyonnais n'avaient pas interpellé André Malraux pour qu'il dise stop. On peut également se dire que, pour faire arriver l'autoroute en plein milieu de la ville, pour construire, pour poser l'échangeur,

ce lego sur la presqu'île pour ensuite faire partir l'autoroute vers Marseille, il fallait quand même sacrément aimer la voiture à l'époque ! Si aujourd'hui nous repartions d'une page blanche, je pense qu'il n'y aurait pas une seule personne raisonnable pour soutenir l'idée du CELP. On fait avec l'histoire, je ne la réécris pas, nous en avons hérité et le prenons tel qu'il est. Il y a désormais un projet de réaménagement du centre d'échange de Perrache. Nous faisons de notre mieux, nous allons faire quelque chose de très bien, mais il reste que des erreurs en matière d'infrastructures ont quand même été commises, notamment dans les années 60, 70. Aujourd'hui nous ne pouvons plus nous permettre de commettre de pareilles erreurs. C'est précisément pourquoi un moratoire pour le Lyon-Turin n'aurait selon moi pas sens. Faire de la politique, c'est donner une vision, un cap et en disant voilà, c'est là où nous allons maintenant. Si dans vingt ou trente ans, quelqu'un ressort le dossier du tiroir en disant « maintenant on sait faire des tunnels qui ne menacent pas les ressources hydriques » alors on verra. Mais là nous ne sommes plus dans la prospective, nous sommes dans la fantaisie, et on ne fait pas de la politique sur la base de la fantaisie.

Vous dites qu'il faut arrêter les frais sur le plan financier. Mais sur le plan technique, le tunnel de base est déjà réalisé à hauteur de 10 à 12 %, sans parler des descenderies. Du coup une partie du mal en ce qui concerne la question de l'eau est déjà fait. N'est-il pas trop tard pour arrêter ?

Parce qu'il faudrait continuer au prétexte qu'une partie du mal est déjà fait ? Non, je ne raisonne pas comme ça. Heureusement par exemple qu'un médecin ne vous traite pas de cette manière sans quoi il vous tuerait plus certainement qu'il ne vous soignerait. Alors justement, pour le Lyon-Turin, nous avons encore la possibilité d'arrêter les frais. C'est comme ça qu'il faut poser le problème, pour éviter de s'enfoncer toujours plus dans l'erreur.

Nous devons reconnaître l'erreur ; il ne s'agit pas d'aller chercher des coupables, il s'agit à un moment de se dire « c'était une erreur et je le reconnais ». Le gouvernement doit faire preuve de sagesse et de sens des responsabilités en reconnaissant les erreurs d'appréciation qui ont été faites par le passé et admettre qu'il est temps de mettre fin à tout ça. C'est un peu ce qui s'est passé avec Notre-Dame-des-Landes. En tout cas, depuis que ce dossier a été classé, nous n'en entendons plus parler : personne ne dit « Je suis horrifié. Je ne peux pas prendre l'avion à Nantes. L'aéroport qui existe, c'est un scandale, il est sous-dimensionné », et ceci dans un moment où l'on commence - à peine - mais où l'on commence à accepter l'idée que le trafic aérien va devoir se contraindre un peu.

**À PARAÎTRE EN NOVEMBRE,
LE NUMÉRO 28 DE *PROSPECTIVE & TERRITOIRES* :
LYON TURIN : LE BOUT DU TUNNEL ?**