

### Traduzione italiana in calce

Aux dires de TELT, l'aboutissement du Lyon-Turin présenterait des bénéfices écologiques majeurs ...

Il permettrait un report du fret routier sur les rails, dont l'ambition serait d'absorber le trafic équivalent d'un million de poids lourds par an.

### FAUX :

La ligne existante utilisée à sa pleine capacité, permet de sortir 800 000 camions de la route rapidement. Il manque la volonté politique de le faire. Elle a été pourtant mise au Gabarit GB1 et modernisée pour cela. Etant donné le coût du projet global (près de 30 milliards €, valeur 2022, pour le tunnel de base et ses accès), les bénéfices écologiques attendus sont donc peu importants et incertains.

Ainsi concernant le bilan carbone du tunnel de base, la Cour des comptes européenne dans son rapport de juin 2020, épingle le Lyon-Turin. Elle pointe les erreurs et surestimations des projections de trafic fret, et conclut à l'exagération des avantages environnementaux du projet liés aux émissions de CO<sup>2</sup> en écrivant : « **Cette prédiction dépend en outre des volumes de trafic, s'ils n'atteignent que la moitié du niveau prévu, il faudrait 50 ans à partir de l'entrée en service de l'infrastructure avant que le CO<sup>2</sup> émis pour sa construction soit compensé par le transfert modal** ». Ainsi le bilan carbone désastreux du projet, alors qu'il y a urgence à agir, le rend clairement incompatible avec les objectifs de l'UE d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

La réduction significative des temps de trajet pour les voyageurs (Lyon-Turin en 1h47 au lieu de 3h47) et la hausse du nombre de trains renforceraient l'attractivité du ferroviaire par rapport à l'aérien, dans un contexte de crise climatique accrue.

### FAUX :

En réalité le temps de trajet affiché par TELT, concerne le trajet aéroport de St Exupéry-Turin. Pour aller au centre de Lyon à la gare de la Part-Dieu, il faut rajouter 3/4h de trajet (correspondance avec le Tram/train).

De plus la performance horaire entre l'aéroport de Lyon St Exupéry et Turin, dépend du calendrier de réalisation des accès au tunnel de base. Coté français, le gouvernement privilégie l'option fret avec un tunnel monotube sous la Chartreuse repoussant aux calendes grecques l'option voyageur passant par Chambéry. Les trains de voyageurs continueraient donc pendant très longtemps, à utiliser la ligne existante sans gain notable de durée du trajet.

La présentation de TELT s'apparente à de la publicité mensongère.

Cela permettrait également d'améliorer la circulation des TER.

### FAUX :

Il n'existe aucune circulation de trains TER dans le tunnel ferroviaire actuel transfrontalier du Mont-Cenis, alors qu'il est peu chargé. La réalisation du seul tunnel de base n'améliorerait donc en rien la circulation des TER.

La construction de la ligne est respectueuse de l'environnement et de la richesse de la biodiversité : la politique environnementale de TELT s'appuie sur des instruments de contrôle de haut niveau harmonisés de part et d'autre de la frontière pour garantir un impact minimal du chantier, et des mesures compensatoires en cas de besoin. En étroite relation avec les pouvoirs publics, TELT cherche constamment à innover au service de la protection de l'environnement et de l'économie circulaire.

### **FAUX:**

Les nuisances de chantier sont bien visibles et génèrent une artificialisation des sols très importante, déboisement, destruction d'habitats espèces animales et végétales protégées, aires de dépôts de déblais, 1500 ha de terres agricoles seront détruites, assèchement des massifs irréversible, au final les compensations écologiques sont dérisoires et illusoire.

Par sa nature, le projet Lyon-Turin en favorisant le fret longue distance, n'aide en rien à la transition économique vers les circuits courts véritable enjeu d'avenir pour la protection de l'environnement et la lutte contre le réchauffement climatique.

---

Secondo TELT, il completamento della Lione-Torino presenterebbe importanti benefici ecologici ...

Consentirebbe un rinvio del trasporto merci su strada su rotaia, la cui ambizione sarebbe quella di assorbire il traffico equivalente di un milione di automezzi pesanti all'anno.

### **FALSO:**

La linea esistente utilizzata a pieno regime, consente a 800.000 camion di scendere rapidamente dalla strada. Manca la volontà politica di farlo. Tuttavia, è stato aggiornato al modello GB1 e modernizzato per questo. Dato il costo del progetto complessivo (quasi 30 miliardi di euro, valore 2022, per la galleria di base e i suoi accessi), i benefici ecologici attesi sono quindi piccoli e incerti.

Pertanto, per quanto riguarda l'impronta di carbonio del tunnel di base, la Corte dei conti europea nella sua relazione di giugno 2020, individua la Lione-Torino. Sottolinea gli errori e le sovrastimazioni delle proiezioni del traffico merci, e conclude che i benefici ambientali del progetto legati alle emissioni di CO<sup>2</sup> sono esagerati, scrivendo: **"Questa previsione dipende anche dai volumi di traffico, se raggiungono solo la metà del livello previsto, ci vorrebbero 50 anni dall'entrata in servizio dell'infrastruttura prima che la CO<sup>2</sup> emessa per la sua costruzione sia compensata dal trasferimento modale"**. Pertanto, la disastrosa impronta di carbonio del progetto, sebbene vi sia un'urgente necessità di agire, lo rende

chiaramente incompatibile con gli obiettivi dell'UE di raggiungere la neutralità del carbonio entro il 2050.

La significativa riduzione dei tempi di percorrenza per i passeggeri (Lione-Torino in 1h47 anziché 3h47) e l'aumento del numero di treni rafforzerebbero l'attrattiva della ferrovia rispetto all'aria, in un contesto di crescente crisi climatica.

**FALSO:**

In realtà il tempo di percorrenza visualizzato da TELT, riguarda il viaggio dall'aeroporto di St Exupéry a Torino. Per andare al centro di Lione alla stazione Part-Dieu, è necessario aggiungere 3/4 ore di viaggio (collegamento con il tram / treno).

Inoltre, lo spettacolo orario tra l'aeroporto di Lione St Exupéry e Torino dipende dall'orario per l'accesso alla galleria di base. Da parte francese, il governo favorisce l'opzione del trasporto merci con un tunnel a tubo singolo sotto la Chartreuse che rimanda alle calende greche l'opzione viaggiatore che passa per Chambéry. I treni passeggeri continuerebbero quindi a utilizzare la linea esistente per un tempo molto lungo senza alcun guadagno significativo nel tempo di percorrenza.

La presentazione di TELT è simile alla pubblicità ingannevole.

Ciò migliorerebbe anche la circolazione dei TER.

**FALSO:**

Non c'è traffico ferroviario TER nell'attuale tunnel ferroviario transfrontaliero del Moncenisio, anche se è scarsamente caricato. La sola costruzione della galleria di base non migliorerebbe quindi in alcun modo il traffico TER.

La costruzione della linea è rispettosa dell'ambiente e della ricchezza della biodiversità: la politica ambientale di TELT si basa su strumenti di controllo armonizzati di alto livello su entrambi i lati del confine per garantire un impatto minimo del sito e, se necessario, misure compensative. In stretto rapporto con le autorità pubbliche, TELT cerca costantemente di innovare al servizio della protezione ambientale e dell'economia circolare.

**FALSO:**

I fastidi dei cantieri sono ben visibili e generano un'importantissima artificializzazione del suolo, deforestazione, distruzione di habitat protetti specie animali e vegetali, aree di depositi detritici, 1500 ha di terreno agricolo saranno distrutti, essiccazione dei massicci irreversibile, alla fine le compensazioni ecologiche sono irrisorie e illusorie.

Per sua natura, il progetto Lione-Torino, promuovendo il trasporto merci a lunga distanza, non fa nulla per aiutare la transizione economica verso i cortocircuiti, una vera sfida per il futuro per la tutela dell'ambiente e la lotta al riscaldamento globale.

