

# **Le Lyon-Turin est-il cohérent avec la stratégie climatique de l'UE ?**

**LETTRE OUVERTE 18 décembre 2020 AUX LEADERS DE L'UNION EUROPEENNE**

*de Luca Mercalli, Angelo Tartaglia, Ugo Bardi, Sergio Ulgiati, Gianni Silvestrini, Pietro Salizzoni*

La **Commission européenne** a indiqué pour l'ensemble de l'Union l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère d'au moins **55% d'ici 2030**, par rapport au niveau de 1990.

En outre, la CE a réaffirmé son intention d'atteindre l'objectif de la neutralité climatique d'ici 2050.

En s'adressant au Conseil européen et au Parlement sur le "**Green Deal**" européen, 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 tous les actes délégués comprennent un mémorandum contenant une section spécifique expliquant comment chaque initiative respecte le principe de "**ne pas nuire**".

Dans le cas de projets tels que le creusement d'un tunnel international entre l'Italie et la France pour desservir la nouvelle **ligne ferroviaire Lyon-Turin**, il est établi que la phase de construction entraînerait une augmentation nette des émissions de gaz à effet de serre : les promoteurs eux-mêmes estiment l'**émission globale à 10 millions de tonnes**, bien que leur évaluation **ne soit certifiée par aucune autorité indépendante**.

Dans son Rapport spécial n° 10/2020, la Cour des comptes européenne fait remarquer que le projet Lyon-Turin est constamment retardé par rapport au calendrier officiel et que son achèvement ne peut avoir lieu dans le délai de 2030. Cela signifie que l'augmentation nette de la phase d'émissions ne devrait pas se terminer avant les années 40 du siècle.

**Les émissions et les dommages climatiques connexes sont certains, tandis que la séquestration du carbone est très incertaine et certainement tardive, alors que nous devons nous approcher de zéro émission nette. Quelque chose comme : "Le médecin est arrivé après la mort du patient."**

Dans le même rapport, la Cour des comptes européenne fait également remarquer qu'il existe un fort risque que les effets positifs (en termes de réduction de l'impact) de nombreux projets comme le Lyon-Turin soient **surestimés**. En général, ces effets dépendent des niveaux de trafic et du transfert modal et tendent tous deux à être systématiquement surestimés. En pratique, pour le projet Lyon-Turin, **une compensation des émissions excédentaires initiales pourrait difficilement avoir lieu avant 2050 ou même beaucoup plus tard**, si les prévisions de trafic et de transfert modal ne sont pas confirmées.

Compte tenu de ce qui précède, **le soutien apporté par l'UE à la liaison Lyon-Turin (et aux projets similaires) est-il cohérent et compatible avec les objectifs environnementaux fixés par l'UE ?**

**Comment ?**

**Les investissements à forte intensité de capital produisent-ils plus d'emplois que les investissements visant à poursuivre l'objectif de neutralité climatique et de résilience diffuse ?**