

TAV [ligne à grande vitesse Lyon-Turin] Vallée de Suse: une solution en quête de problème

Toujours autant de réponses confuses et insatisfaisantes de la part du Gouvernement

Analyse technique du document du Gouvernement Italien du 21/04/2012

Communauté Montagnarde Vallées de Suse et Sangone

Le Président

ANALYSE COUTS-BENEFICES DU PROJET D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE ENTRE TURIN ET LYON

Après des mois de communications le Cahier n. 8 de l'Observatoire Technique sur la Nouvelle Ligne Turin Lyon a été publié. Malheureusement, d'après une analyse préliminaire effectuée par le Groupe technique de la Communauté Montagnarde, il n'apparaît rien de plus par rapport à ce qui était déjà apparu sur le site du Gouvernement ou avait été déduit des témoignages de personnes impliquées dans sa rédaction. On ne trouve pas en particulier de réponse à aucune des objections déjà avancées au moment de la discussion technique.

La motivation de la nouvelle ligne se fonde en effet sur des attentes d'augmentation des trafics tout à fait injustifiées et sur l'usage de paramètres uniquement justifiés par le résultat que l'on veut obtenir ; les paradoxes liés à cette incroyable augmentation (saturation de l'arc alpin et du réseau complet des transports du nord de l'Italie, etc.) ne sont aucunement dissous. L'investissement, malgré les efforts, résulte à la fin comme étant marginalement rentable seulement grâce à la monétisation de bénéfices sociaux estimés avec une générosité sans égale et sans aucune preuve scientifique.

Fonder sur des bases telles que celles-ci un investissement de milliards avec des impacts extrêmement importants est totalement irresponsable surtout dans un moment de crise comme celle que traverse l'économie italienne et européenne.

Lors des rencontres avec la Région Piémont, la Province et la Commune de Turin, le Commissaire délégué par le Gouvernement [*M. Mario Virano*] a illustré la variante « **low-cost** » [*cette option prévoit la réalisation de l'œuvre « par phases », elle est bizarrement présentée comme une concession au projet F.A.R.E. de la Communauté Montagnarde, mais avec un renversement total des priorités : la première phase prévoit en effet, au lieu du nœud de Turin, le tunnel de base de 57 km, auquel est ajouté, sur le versant italien, la nouveauté de la gare internationale de Suse. Le projet prévoit de terminer le tunnel de base en 2023, puis ... on verra! Voir pag. 6 du document original*] du projet d'une nouvelle ligne ferroviaire dans la Vallée de Suse. Les Communes de Vaie et Avigliana ont demandé successivement que l'on leur donne une copie du projet. Le Gouvernement a répondu qu'il ne pouvait fournir ce document tant que ne sera pas « terminé le projet définitif de première phase » selon ce qui est prévu par l'article 166 du Décret Législatif 163/06.

Ce même Commissaire du Gouvernement a supposé des critères et des modalités pour l'utilisation de 10 millions d'euros [*à titre de compensation*], affectés sur quatre filons : 1) Smart Valley, 2) Énergie, 3) Patrimoine du bâtiment, 4) Aménagement hydrogéologique, selon un critère de proportionnalité entre impacts et bénéfices distribués aux Communes directement intéressées par le projet. Il a présenté en outre les opportunités dans le domaine des programmes communautaires européens et des fonds structurels.

Les élus de la Vallée de Suse ont confirmé leurs raisons de désaccord pour la nouvelle ligne ferroviaire en citant également Giorgio Alesina et Alessandro Giavazzi qui sur le « Corriere della Sera » du 6 juin ont écrit : *“À un Pays post-industriel comme l'Italie les infrastructures physiques ne servent plus. Ce qui sert ce sont des infrastructures d'un autre genre : une justice rapide, la certitude du bon droit, des règlements souples, une administration publique qui fasse son devoir et n'impose pas des coûts énormes aux citoyens et aux entreprises, une université qui produise un bon capital humain et une bonne recherche, et une lutte efficace contre la criminalité organisée”* et encore : *“Il est plus simple de construire des routes et des lignes de chemins de fer en augmentant les impôts, que de faire ces réformes sans aucun coût. Malheureusement ce n'est pas en nous soûlant de goudron et de rails que le Pays recommencera sa croissance”*.

Ils ont également rappelé une interview au Ministre des Finances allemand Wolfgang Schäuble publiée sur “La Stampa” du 13 juin , qui en parlant d'investissements judicieux, a déclaré : *“Je ne crois pas que nous puissions pousser la croissance en Espagne ou au Portugal avec de nouvelles autoroutes. Il vaudrait mieux par exemple investir dans la formation pour lutter contre le chômage chez les jeunes”*.

Les Maires ont mis en évidence les signaux contradictoires dans la politique des transports au niveau national et piémontais, étant donné que tandis que d'un côté on souhaite le déplacement des marchandises et des personnes de la route au rail, on suppose simultanément l'ajout d'un deuxième tube au tunnel autoroutier du Fréjus et on procède à une « amputation » draconienne des trains régionaux.

Avec les scénarii proposés par le Gouvernement, on aurait une capacité de passage des marchandises de 20 Mt dans le tunnel ferroviaire actuel, de 40 Mt dans le tunnel autoroutier redoublé et de 40 Mt dans le tunnel de base. 100 Mt seulement dans la Vallée de Suse. Plus que la Vallée d'Aoste et de Vintimille mises ensemble.

Les Maires ont fait remarquer qu'il manque un projet réel sur les nœuds du transport, sur le périphérique de Turin et sur le métro. Ils ont en outre critiqué les amputations très profondes faites aux Organismes locaux, qui ont perdu toute possibilité de manœuvre et sont obligés de réduire de façon draconienne les services. Ils ont signalé combien seraient prioritaires les investissements sur l'adaptation antisismique des écoles, sur l'aménagement hydrogéologique, sur les énergies renouvelables, sur la filière du bois et sur l'industrie, plutôt que sur le transport ou sur de nouvelles gares internationales.

Ils ont déclaré que 10 millions d'euros ne représentent pas la solution aux problèmes de la Vallée et rappelé que le Plan Stratégique promu par la Province de Turin prévoyait des ressources totales pour 1,387 milliards d'euros, et que le Gouvernement avait déjà signé et n'avait pas observé des engagements pour 300 millions ; que dernièrement on en suppose 140 tandis que ceux (que l'on peut supposer) délibérés par le CIPE seraient 10.

Les Maires ont en outre mis en évidence que les interventions proposées sur l'aménagement hydrogéologique et sur l'adaptation antisismique des écoles sont déjà présentes dans les lignes guide de la politique locale et ne peuvent être considérées comme des « compensations » étant donné qu'elles devraient être réalisées indépendamment du TAV [*ligne à grande vitesse Lyon-*

Turin]. Une considération analogue concerne les fonds structureaux européens qui intéressent la Vallée de Suse, la zone de Pignerolles et le reste de la Région.

Les Administrations qui ont exprimé des positions contraires à la nouvelle ligne ferroviaire se sont déclarées disponibles au dialogue à condition que l'on ne fasse pas du préjudiciel au Oui à la nouvelle ligne et sur les personnes, et que l'on explique les modalités de la confrontation, les interlocuteurs, la transparence des actes, les ressources et leur destination.

Dans le drame *Leben des Galilei*, Bertolt Brecht analyse la relation entre la science et le pouvoir. Deux mondes différents : le premier basé sur l'étude des phénomènes pour formuler les théories ; le second basé sur les dogmes de l'Eglise et de la Politique. Peu de choses ont changé depuis 1600, le Pouvoir élabore ses théories et les transforme en dogmes et les transfère aux citoyens. Toutes proportions gardées, c'est ce qui est arrivé avec le TAV [*ligne à grande vitesse Lyon-Turin*] : l'analyse coûts/bénéfices récemment présentée par l'Observatoire démontre la volonté inflexible de poursuivre dans un projet qui apparaît comme étant de plus en plus en dehors du temps et des raisons de transport.

Je remercie en conclusion les techniciens et tous ceux qui à titre tout à fait gracieux ont travaillé pour donner une contributions à ce débat si important pour notre Vallée et pour notre Pays.

Sandro Plano

PREAMBULE

Le 9 mars 2012 le Gouvernement Italien a publié sur son propre site institutionnel un document avec lequel, répondant à 14 questions par lui-même formulées, il motivait les raisons pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire à Grande Vitesse/Capacité Turin-Lyon.

Le 19 avril la Communauté Montagnarde Vallées de Suse et Sangone donnait au Gouvernement, à travers le Préfet de Turin, un document de critiques ponctuelles à chacune des affirmations gouvernementales.

Le 21 avril sur le site du Gouvernement est apparu un nouveau texte, qui répondait aux critiques de la Communauté Montagnarde

Le 26 avril à Rome et le 25 mai à Turin le commissaire Mario Virano présentait au Gouvernement et à la Province de Turin les résultats de l'Analyse Coûts-Bénéfices (ACB), ensuite rendue publique par le mouvement No TAV le 6 juin.

Entretemps, la Région Piémont, la Province de Turin et la Commune de Turin ont rencontré la Communauté Montagnarde et les Maires de la Vallée de Suse le 12 mars, le 28 mars et le 18 juin.

La présente étude veut répondre aux dernières affirmations du Gouvernement. Étant donné la publication trop récente, l'ACB [Analyse Coûts-Bénéfices] est ici traitée seulement marginalement et sera l'objet d'une future étude spécifique.

Comme le précédent document, celui-ci également est le fruit de l'engagement collectif des Auteurs appartenant à la Commission Technique «Turin-Lyon» de la Communauté Montagnarde Vallées de Suse et Sangone et de la contribution d'experts externes dans différents domaines. Il a demandé des centaines d'heures de travail faites à titre personnel et non rétribuées.