



Mouvement NO TAV

Une garantie pour l'avenir

www.notav.info - www.notav.eu - www.notav-valsangone.eu - www.notavtorino.org
www.ambientevalsusa.it - www.lavallecheresiste.info - www.spintadalbass.org

Communiqué de Presse

Strasbourg, le 16 novembre 2011

LA GRANDE VITESSE AUGMENTE LA DETTE PUBLIQUE ET DEPRIME LA CROISSANCE SIGNES D'UNE NOUVELLE REFLEXION AU PARLEMENT EUROPEEN

**Dénoncé par Cicconi que la dette/pib réelle de l'Italie est au 135%
à cause aussi des dettes de la grande vitesse**

**Manque de confiance dans la capacité de l'Italie à définir une véritable
alternative politique aux méga projets ferroviaires**

À l'invitation des Députés européens **Sonia Alfano** et **Gianni Vattimo** (Groupe ALDE) a eu lieu aujourd'hui au Parlement européen à Strasbourg une conférence / débat sur **l'avenir du projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin entre opposition populaire et crise économique.**

A cette importante conférence n'a pas voulu participer - même si invité - le Commissaire spécial de la Lyon-Turin **Mario Virano** ni les députés du Parti démocrate et du parti Peuple des Libertés, échappant une fois de plus à la confrontation.

Sonia Alfano a défendu avec clarté et passion le droit des populations locales à discuter de leur avenir aujourd'hui menacé par la militarisation imposées par le Gouvernement sortant et réaffirmé dans le décret de stabilité adopté par le Parlement.

Les enjeux économiques, environnementaux et énergétiques ont été minutieusement examinés par les conférenciers invités Cicconi, Ponti et Ulgiati [1].

En particulier **Ivan Cicconi** a souligné le gouffre caché la dette publique lié à l'architecture financière et contractuelle grâce à laquelle a été réalisée la Grande Vitesse en Italie. Selon l'auteur du « Livre noir de la grande vitesse » [2] la dette générée par la construction de ces ouvrages est cachée dans les budgets des entreprises privées, mais il est garanti par l'Etat, avec le résultat que le ratio Dette/PIB est estimée autour du 135% au lieu du 120% officiel.

Marco Ponti a mis en cause avec autorité la viabilité économique des investissements dans la Lyon-Turin à la lumière du trafic de fret diminué et de passagers sur cette route, en considérant aussi le fait que, faute d'un plan financier fiable pour l'ensemble des travaux, le temps de réalisation est incertain et très long. Il a également dit que le rendement économique fourni par l'utilisateur semble être une petite fraction de l'investissement total effectué, avec des perspectives très incertaines de remboursement du capital.

Sergio Ulgiati a montré que la littérature scientifique sur le thème de la grande vitesse met en évidence des indications contradictoires au sujet de la contribution réelle de ce mode de transport à la réduction des émissions de CO2. Il a également réitéré que le réchauffement climatique n'est pas la seule question à régler, mais que le train à grande vitesse génère un grand nombre d'autres impacts sur l'échelle locale et mondiale (toxicité et élimination des matériaux excavés, bétonnage et morcellement des terres, coûts élevés énergétiques, perte de biodiversité, etc.). Enfin, il a exhorté la promotion de l'analyse du cycle de vie du projet entier par un panel d'experts internationaux avant de procéder.

L'Eurodéputé **Oreste Rossi** (Groupe ELD, élu en Italie dans les listes de la Ligue du Nord), à la lumière du débat des nouveaux éléments de réflexion fournis et des conditions économiques actuelles, a accepté la nécessité de reconsidérer le choix de la TAV et à identifier des alternatives pour une meilleure utilisation des investissements prévus par l'Union européenne.

L'eurodéputé autrichienne **Eva Lichtenberger** (Verts) est intervenue pour dénoncer toutes les déceptions de ceux qui avaient placé quelque espoir dans une révision sérieuse du RTE-T (réseaux transeuropéens). Ce qui émerge – elle a dit -, semble plutôt « *un transfert d'un mauvais vin vieilli dans de nouvelles bouteilles.* » Le financement des trois premiers projets de l'in vraisemblable liste de Grands Projets pour les prochains vingt années absorberait les caisses épuisés de l'UE en laissant sans ressources la réorganisation de la logistique, la décongestion des réseaux métropolitains et la reconversion modale. Et elle s'est demandée quelle crédibilité peut encore avoir l'Italie, un Pays au bord de la faillite, qui signe avec nonchalance des accords bilatéraux pour la construction de tunnels, ponts, quais, etc.

Gianni Vattimo (Groupe ALDE), en conclusion, a parlé de la démocratie piétinée, affirmant l'importance de mener le Parlement européen à repenser ses choix, en particulier, dans les difficiles circonstances économiques et financières actuelles.

Le **représentant du Mouvement des Non TAV** a constaté que vingt-deux années d'opposition populaire sont la meilleure garantie que la lutte ne s'arrêtera jusqu'à ce qu'on obtienne le résultat, bien que le nouveau Gouvernement Monti semble orienté d'examiner les grands projets comme une composante importante de la sortie de la crise.

[1] Un dossier avec les résumés des interventions est disponibles sur le site <http://www.notavtorino.org/documenti-02/dossier-strasburgo-16-11-11.htm>

[2] Le Livre de Cicconi: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/09/11/il-libro-nero-dellalta-velocitain-anteprima-su-ilfattoquotidiano-it/156781/>



1989 - 2011, 22 années d'opposition populaire au projet de la nouvelle ligne ferroviaire Turin – Lyon
