

CONSIDERATIONS DES ADMINISTRATIONS LOCALES AU SUJET DE LA TABLE RONDE TECHNICO-POLITIQUE DEPARTEMENTALE

VU QUE

- les Administrations Locales concernées ont finalement pu voir démarrer sur leur propre
- demande un symposium de confrontation sur l'ensemble du tableau de l'infra-structuration territoriale dont fait partie intégrante l'hypothèse de projet d'un nouveau branchement ferroviaire à AVIAC , ceci après des nombreuses années et des essais avortés avec les gouvernements départementaux et nationaux précédents;
- la position de contrariété exprimée par les organismes en question restant inchangée– avec des sensibilités différentes liées aux différences de structuration du territoire des espaces concernés – au sujet de l'augmentation des infrastructures et de l'hypothèse de projet AVIAC présenté le 12 avril 2002 par RFI
- le Décret loi 190/02 qui est par ailleurs en contradiction avec les critères européens, enlève de fait la possibilité, aux institutions locales, d'exercer les fonctions de tutelle et de garantie des citoyens et du territoire en leur ôtant ainsi le pouvoir décisionnel et annihilant les compétences confiées aux différents rôles au sein de la Conférence des Services ;
- les Administrations Locales de la Vallée de Susa et de la Gronda Nord confirment leur volonté d'être, avec la population, acteur et de décider du développement de leur territoire ;

ETANT DONNE QUE :

- la CMBVS a fait appel à la Commission européenne contre la Loi Objectif en dénonçant la soustraction de la part du Gouvernement, du droit des Administrations Locales à co-décider pour des thèmes importants (infrastructures), qui concernent le territoire de leur compétence.
- Suite à cela l'U .E . a mis en route, après avoir informé la CMBVS, une procédure de vérification d'infraction aux normes communautaires vis à vis du Gouvernement italien ;
- à la table, coordonnée avec engagement par le Vice-président du Conseil Départemental, étaient présents les administrateurs de la Province, de la Commune de Turin, de la Vallée de Susa, Vallée Ceronda et Casternone, du secteur Métropolitain Nord-ouest de Turin, le Secrétaire Général de la CIG et les représentants de RFI et LTF ;
- malgré la demande formulée de discuter du scénario global du transport marchandises à travers les Alpes, les travaux de la table ont été centrés sur l'hypothèse de projet d'un nouveau branchement ferroviaire à travers la Vallée de Susa ;
- L'hypothèse de projet, initialement prévue comme réalisation d'un branchement à AV (voyageurs) a suscité l'intérêt et l'approbation de groupes d'entrepreneurs et regroupements politiques italiens aussi bien que français, qui ont favorisé, du côté des médias une importante campagne de presse ayant pour but d'engendrer un consensus à vaste échelle et un consentement certain au projet, du côté des deux gouvernements ;
- Après quelques années (1996) face à l'inexistence confirmée d'une demande de transport voyageurs qui justifie le projet, les concepteurs ont abandonné l'hypothèse TAV pour

s'atteler à une finalité, socialement plus acceptable, de projet utile au transport de marchandises soit : TAC ;

- La ligne TAC a cependant gardé substantiellement le tracé et les caractéristiques du projet prévu pour les voyageurs ;
- Les deux Gouvernements, bien que sur le versant italien il n'y ait jamais eu de confrontation ont soussigné à Turin le 29.01.2001 un accord politique, qui a été ensuite ratifié à majorité par le Parlement italien, pour la réalisation du projet ;
- La CMBVS et Val Cenischia de son côté a commissionné, au fil des années, des études afin de vérifier l'utilité effective du projet par rapport aux futurs scénarios logistiques et aux conséquences que la réalisation du projet aurait sur la santé des citoyens des territoires concernés, au-delà des retombées en terme d'impact sur l'environnement, sur les ressources hydriques et le déséquilibre hydro-géologique sur les politiques de développement de chaque Administration ;
- Certaines de ces estimations émergées lors de la table ronde départementale ont confirmé à quel point les craintes des administrateurs locaux étaient fondées par rapport aux argumentations de base pour contester le projet ;
- Les considérations techniques illustrées au cours de cette confrontation, longue et importante, par les consultants de la CMBVS et Vallée Cenischia ont mis en évidence les nombreuses problématiques pour les territoires concernés (autant en termes de compromission territoriale que financières) ;
- Le projet en question n'a jamais trouvé la réelle disponibilité de financements privés, justement du fait de l'impossibilité de documenter la rentabilité de l'intervention comme relaté par le CIG à Bardonecchia en l'an 2000 (Groupe Economie et Finance) ;
- Pour sa réalisation on devrait donc activer de façon conséquente d'importantes ressources à charge de la fiscalité générale et partiellement (10 à 20% du coût du projet) avec le concours de la Communauté Européenne ;
- Le dissentiment par rapport à la ligne Turin/Lyon n'interfère aucunement avec la ferme conviction de tout un chacun, que le transport par chemin de fer est la meilleure réponse à la demande de mobilité aussi bien des marchandises que des voyageurs, mais tout ceci doit s'harmoniser avec l'infra structuration et l'urbanisation des territoires ;
- L'actuel exercice ferroviaire déjà provoque, comme relevé par une enquête de l'ARPA dans certaines Communes de la Vallée de Susa, le dépassement des valeurs normatives prévues par le Décret-loi 447/95, ceci a amené la CMBVS et Vallée Cenischia à présenter un exposé à la Cour de Justice (magistrature de la République) de Turin qui a ouvert une enquête judiciaire à l'égard de RFI et de la SITAF ;
- Pour le trajet international, la même relation finale du groupe de travail « Environnement et territoire » de la G.I.G. met en évidence les énormes problématiques pour le territoire de la Vallée de Susa et plus particulièrement pour Venasus et la Vallée Cenischia qui déjà aujourd'hui vivent du point de vue de l'environnement une situation très précaire due à la concentration des nombreuses infrastructures, qui détermineraient un impact potentiel irréversible (relation finale Prof. Bettini daté du 12.12.2000 G.I.G.

- L'insertion de l'œuvre parmi celles prévues par la loi 443/01 (Loi objectif) va faire s'écrouler toute possibilité de comparaison lors d'une éventuelle Conférence des Services) ;
- aucune région et encore moins une vallée alpine ne peut subir un acharnement « infra structural » routier et ferroviaire qui va à contrecarré les politiques de développement méritant un soutien et qui est visiblement nuisible à sa « vivabilité » (de son côté vivable)
- Les positions assumées ne découlent pas de considérations égoïstes vu que cette vaste région sacrifie déjà aujourd'hui une large partie de son territoire aux exigences logistiques du Pays et de l'Europe.

COMPTE TENU QUE :

La ligne de chemin de fer Turin-Lyon définie en son temps comme un « maillon » important du « couloir 5 » a été sélectionnée parmi les 14 projets prioritaires entérinés, en 1994 par le Conseil Européen

- pour la planification en cours ce jour même et sa réalisation un accord international a été soussigné entre les gouvernements français et italien, ratifié par les Parlements respectifs
- plusieurs gouvernements européens ont sollicité récemment la Communauté Européenne à vérifier les choix faits en 1994 en s'assurant de la faisabilité ainsi que des ressources financières réelles pour chacun des projets
- de nouvelles réticences d'ordre géo-techniques se concentrent autour de l'hypothèse du méga tunnel sous le Gran d'Ambin
- Le contrôle par monitor réalisé par le Polytechnique de Turin a confirmé que les niveaux de pollution acoustique dans la vallée dépassent déjà les valeurs de seuil ;

un avis négatif tout à fait justifié est exprimé vis à vis de l'hypothèse de projet d'une nouvelle ligne AC Turin/Lyon en nommant les points principaux du désaccord :

1. Le scénario logistique général pour les territoires intéressés par le Couloir 5 avec l'ensemble des infrastructures directement ou indirectement liées (routes, conducteurs d'électricités etc.) n'a été ni présenté ni défini, la prospective de développement local amenée par le nouveau système de transports, tel le rapport frais/bénéfices pour notre région n'a pas été mentionné non plus ; de ce fait cela n'a pas été possible d'avoir une vision d'ensemble de l'impact sur l'environnement ni de savoir quels aménagements pourraient sauvegarder l'aspect vivable de la région ;
2. le scénario résultant des futures politiques de développement relatives à l'élargissement de l'Europe et des afflux de trafic marchandises qui pourraient sensiblement modifier les prévisions mises à présuppositions pour la réalisation du projet n'a pas été approfondi ;
3. on a relevé l'absence totale d'un projet alternatif qui aille dans le sens d'une poursuite de l'intérêt général par une distribution équitable de la charge des infrastructures parmi les territoires utilisant le nœud d'Orbassano et les couloirs alternatifs à celui prévu par RFI
4. Aucune garantie n'a été donnée que les institutions locales exerceront un rôle co-décisionnel sur les projets exécutifs dans l'iter de la Conférence des Services ; il n'existe aucune garantie au-delà des bonnes intentions – pour la solution des nombreux problèmes mis à jour par les administrations locales lors de la table ronde départementale. Bien de problématiques

apparues sont restées sans réponse satisfaisante, il s'agit tout spécialement des impacts du point de vue de l'environnement, de la situation hydraulique précaire et surtout des sources qui alimentent les châteaux d'eau, les conséquences geo-techniques, les dégâts causés par le bruit et les vibrations, la dévaluation des terrains et des complexes résidentiels, l'impact sur tout développement de la région dans le temps à venir.

5. aucun engagement formel n'a été pris par rapport à la nécessité d'une réduction immédiate du transport marchandises sur roues en répartissant celui-ci sur différentes régions et cols alpins ; aucune démarche qui permette de limiter le passage dans la Vallée de Susa n'a été préconisée, tandis que l'on propose, bien au contraire, un redoublement du Frejus autoroutier, une intervention fortement contrariée par l'ensemble de la Vallée de Susa ainsi que par les maires français.
6. Il n'y a pas eu de volonté de confrontation de la part de RFI
7. La proposition d'une rencontre entre la table régionale et le gouvernement national n'a pas encore abouti
8. Aucune garantie de financement des projets prévus par l'hypothèse de réalisation du projet n'a été donnée, à ceci se rajoute le fait que toute intervention partielle pénaliserait ultérieurement quelques réalités (p. ex. Bussoleno).

Les Administrateurs locaux mettent en évidence, par conséquent, que la longue confrontation à la table ronde départementale n'a pas atteint les résultats souhaités, c'est à dire la définition d'une stratégie logistique différente (sur roue et par chemin de fer) à travers les cols, comme cela a été sollicité avec une ample documentation. On souligne par ailleurs que les évaluations communes sur certains données de pollution acoustique et sur certains aspects d'impact sur l'environnement ont découlé de la documentation et d'autres études réalisés directement ou bien par l'intermédiaire de consultants par CMBVS, ce qui, par ailleurs met en évidence la carence d'études et recherche monitor analogues de la part du Département et de RFI.

Ces convergences estimatoires enregistrées au cours de la confrontation pourraient cependant s'estomper. C'est une crainte bien réelle qui ressort de l'intention, exprimée par l'Adjoint Départemental Casoni, de vouloir déposer au Ministère des Infrastructures le projet qui a été présenté, le 12 avril dernier, par RFI. C'est à dire justement l'hypothèse de projet qui, amplement critiqué par la grande majorité des EELL concernés, fait complètement abstraction des éléments « d'évaluation commune » sur les points suivants :

- a) la conscience que l'éventuelle réalisation de la ligne TAC impliquerait d'énormes problèmes pour la région et ses habitants dans la phase de réalisation aussi bien que celle de l'exercice ;
- b) l'impossibilité de rajouter une nouvelle infrastructure en surface sur la région sans compromettre la santé et la qualité de résidence des citoyens
- c) au cas où le projet devrait se poursuivre il semblerait indispensable d'avoir des lignes directrices
- d) l'impossibilité d'avoir à faire avec des interdépendances d'exercice entre les deux lignes en Vallée de Susa
- e) la nécessité de reconcevoir la ligne pour le secteur métropolitain (Gronda Ovest) et pour l'ensemble du nœud de Turin
- f) la problématique énorme que pose le transport d'une quantité impressionnante de « marino » pour une phase de travaux qui pourrait durer pendant des dizaines d'années et ceci face à une incertitude totale par rapport aux financements de l'ensemble du projet.

Nous soulignons l'importance de l'enregistrement, de la part de la table départementale, de la déclaration de la Ville de Turin qu'aucun projet ne peut faire abstraction des estimations et des approfondissements de la part de chaque Administration concernée.

Cependant les Administrateurs de la Vallée de Susa, Val Cenischia, Val Geronda et de la Ceinture Nord-Ouest de Turin insistent qu'un éventuel et malheureux « feu vert » (au Cipe) de la part du Département pour l'hypothèse de projet du RFI :

- annulerait l'évaluation positive donnée par rapport à la méthode et à la coordination des travaux au cours de 18 rencontres départementales,
- renverrait au Département la totalité de la responsabilité qui découle du fait de ne plus se porter garant de la défense et la sauvegarde de la région qu'il administre, dans une situation où le département serait la seule institution autorisée à se prononcer au sujet de ces aspects.

Les administrateurs en question souhaitent que ceci n'advienne pas et mettent en évidence la nécessité de mettre en place une nouvelle confrontation au niveau départementale avec les deux axes thématiques :

- le premier étant de re-confirmer le rôle de la programmation afin de promouvoir le développement soutenable selon les objectifs indiqués par l'Agenda 21 et par la Convention des Alpes, de renforcer le rôle central des E.E.L.L. d'être coacteurs dans les choix concernant leurs territoires ce qui serait une remise en cause de la méthodologie indiquée par la Loi Objectif, approfondir l'analyse et les choix faits en faveur du développement soutenable des Vallées de Susa et des ceintures, définir les lignes stratégiques de la Planification Territoriale Départementale (jamais complétée pour la partie concernant les vallées) en reliant le tout, afin de rendre cohérent au développement soutenable, les investissements pour les infrastructures et les Olympiades 2006,
- le deuxième étant de redéfinir la stratégie logistique sur roue et par chemin de fer et les hypothèses de projet de transport-marchandises à travers les Alpes.

Bussoleno, le 20 01 03