

- 09 marzo 2003 -

Linea Torino-Lione: la Banda del Buco afferma che il "Terzo Valico" è finalizzato ad un "corridoio" di cui essa è parte integrante, ... e se **NON SI FA PIU'?**

Il 28 febbraio, a Novi Ligure, nel Consiglio comunale aperto, il piazzista incaricato da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) di venirci a vendere il Supertreno ha affermato che il "Terzo Valico", oltre ad essere un indispensabile collegamento per il porto di Genova, ecc... ecc... , intercetterebbe il Corridoio 5, destinato a diventare il principale asse di trasporto europeo collegando Lisbona a Kiev attraverso la Pianura Padana (veramente lui l'ha chiamata "**Padania**", ... cosa non si farebbe pur di vendere!).

Ora ti salta fuori che il tratto essenziale di questo cosiddetto "Corridoio 5", la Torino-Lione di cui continua a non esistere altro che una linea sulla carta, per la Francia è privo di interesse, addirittura "...i tecnici francesi dicono che la linea [Torino-Lione] ad alta velocità non è prioritaria ed appare al momento troppo costosa, addirittura faraonica..."

Si è quindi tentato di venderci, e a carissimo prezzo, un prodotto oltretutto mancante di una sua parte.

Una parte essenziale, a detta di quel piazzista dallo stile ineccepibile e dal parlare forbito che a Novi, in pieno Consiglio comunale, ha pubblicamente ed elegantemente definito "puttanate" le nostre argomentazioni contrarie al suo prodotto.

A sua parziale giustificazione potremmo comunque notare che egli è venuto a venderci la pelle dell'orso il 28 febbraio mentre la notizia che l'orso non si è fatto prendere è del 5 marzo.

Qui di seguito è riportato il testo dell'articolo di LE MONDE che ha scatenato il putiferio:

(nelle due pagine successive)

TAV/TAC Torino-Lione - Articolo di LE MONDE dell'edizione del 05 marzo 2003

Questo il testo dell'articolo originale di LE MONDE, poi ripreso nei giorni successivi (con gli opportuni distinguo) dalla stampa italiana, fattoci pervenire già il giorno 4 marzo dai Comitati della Val di Susa e Gronda ovest di Torino (Claudio Giorno by "Oscar Margaira" <oscar.margaira@tin.it>)

----- Original Message -----

From: Claudio Giorno

To: Oscar Margaira

Sent: Tuesday, March 04, 2003 7:58 PM

Subject: I: audit...e, audit...e...

Buona lettura di le monde di...domani!
claudio giorno
P.S.:scrivo più poco, ma quando scrivo merita!

. LE MONDE | 04.03.03 | 13h07

Transports : un audit recommande à l'Etat de réexaminer ses projets

Commandé en août 2002 par le gouvernement, un rapport financier, dont "Le Monde" a eu connaissance, réclame la plus grande prudence pour le lancement de nouvelles liaisons. Ainsi le futur axe ferroviaire Lyon-Turin n'est pas considéré comme prioritaire.

Les principaux ministres du gouvernement ont désormais reçu l'audit sur les grandes infrastructures de transport en projet, qui avait été demandé à l'été 2002 par Jean-Pierre Raffarin.

Ce document de 90 pages, dont Le Monde a pu prendre connaissance, auxquelles sont annexés une centaine de feuillets de fiches méthodologiques, de tableaux et de cartes, tente de proposer des priorités aux pouvoirs publics en évaluant l'intérêt socio-économique - par rapport à leur coût estimé - d'une centaine de grands projets.

Qui un sunto in italiano tratto dall'articolo del 9 marzo 2003 di Angelo Albasio (Comitato Spontaneo di Novi Ligure per il No al III Valico)

Terminato l'audit (la super perizia tecnico-finanziaria) sulla Torino - Lione, commissionato dal Governo francese, sta per arrivare sul tavolo del Primo Ministro.

I risultati sono stati anticipati dal quotidiano "Le Monde": i tecnici francesi dicono che la linea ad alta velocità non è prioritaria ed appare al momento troppo costosa, addirittura faraonica.

Un giudizio senza appello al progetto franco - italiano - europeo che dovrebbe costare intorno ai quindici miliardi di euro.

I tecnici hanno ragionato su una spesa di otto miliardi per la parte francese, di cui almeno cinque a carico dello Stato.

La risposta è stata che è troppo caro e non necessario per cui si dispone, di qui al 2007 la sistemazione dell'accesso allo storico tunnel del Moncenisio, aumentandone la sagoma e migliorando le misure di sicurezza.

"E' improbabile - scrivono i tecnici - che le attuali infrastrutture siano sature nel 2015 ed è troppo presto per prevedere quando effettivamente lo saranno". Come dire : "Non c'è fretta, ponderiamo bene gli investimenti!".

Dopo il responso tecnico, si attende quello politico, che avverrà entro la fine di maggio.

Les experts précisent qu'ils n'ont pas tenu compte, dans leurs recommandations et leurs évaluations, d'éventuelles conséquences de la décentralisation, et notamment des transferts de compétences et de ressources qui pourraient en résulter. En effet, les équipements étudiés présentent un intérêt national, mais aussi souvent régional ou départemental, très marqué. Les auditeurs se fixent 2020 comme horizon, puisque, entre le lancement des premières études d'un grand projet et sa mise en service, s'écoulent souvent entre quatorze et dix-sept ans. Enfin, ils privilégient l'approche financière, en n'approfondissant que rarement les enjeux européens ou les questions d'aménagement ou de rééquilibrage du territoire.

Sont examinés successivement - à travers 14 recommandations - les projets fluviaux, routiers, autoroutiers et ferroviaires. La question de savoir s'il faut ou non construire de nouveaux aéroports est laissée de côté.

PRIORITÉ À L'ENTRETIEN

Selon les experts, la réalisation de la section centrale de la liaison fluviale Seine-Nord doit être reportée après 2020, car sa rentabilité est jugée insuffisante, vu son coût (2,6 milliards d'euros environ). Ils sont plus partagés sur l'intérêt d'une écluse qui mettrait en relation directe le futur Port 2000 du Havre à la Seine par le canal de Tancarville. Pour eux, la priorité devrait, en tout cas, aller à l'entretien et à la modernisation des voies fluviales actuelles, ce qui implique l'obtention de nouvelles ressources pour l'établissement public Voies navigables de France.

Du côté des autoroutes concédées, 290 km sont en travaux, 466 km doivent encore être lancés. Sur 900 autres kilomètres, des travaux d'élargissement, d'ailleurs prévus dans les contrats de plan, sont nécessaires. Il faudrait achever, selon l'audit, le "réseau national structurant", avec, en priorité, l'itinéraire nord-sud dans les Alpes "alternatif au couloir rhodanien" ; finir l'axe Lyon-Bordeaux et les rocade autour des grandes villes ;

doubler les liaisons en voie de saturation (entre Amiens et la frontière belge, entre Thionville et Nancy) ; systématiser les routes deux fois deux voies quand le trafic dépasse 15 000 véhicules par jour.

Un chapitre spécial de l'audit est consacré à l'Ile-de-France. Il conviendrait d'achever les rocades, par exemple à l'est, entre l'A86 et l'autoroute A4, ou la partie comprise entre Méry, Cergy et Orgeval au nord-ouest. Faut-il continuer l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine ? L'opération est jugée très coûteuse et, "en l'état actuel des données disponibles, l'intérêt socio-économique de l'opération n'apparaît pas démontré".

Pour le seul chapitre routier et autoroutier, les besoins de financement pour l'ensemble des régions sont évalués, entre 2003 et 2020, à 63,04 milliards d'euros, dont 22,98 à la charge de l'Etat.

De même, en matière ferroviaire, les programmes décidés doivent évidemment être menés à bien, comme le TGV Est (Paris-Strasbourg) et la voie nouvelle entre Perpignan et Figueras (Espagne). En revanche, le pharaonique projet franco-italo-européen Lyon-Turin (8 milliards d'euros pour la partie centrale française, dont 5 au moins à la charge de l'Etat) est examiné par les experts avec circonspection. Ceux-ci privilégient, d'ici à 2007, les aménagements de capacité sur les itinéraires d'accès au tunnel "historique" du Mont-Cenis, dont il faudrait augmenter le gabarit et améliorer la sécurité. "Il est improbable, écrivent les auteurs de l'audit, que les infrastructures actuelles soient saturées en 2015, et il est trop tôt pour prévoir quand elles le seront." En même temps, ils recommandent de "réguler le trafic routier, aux plans réglementaire et tarifaire".

Les autres liaisons ferroviaires rapides sont classées ainsi par ordre d'intérêt décroissant : le contournement de Nîmes et de Montpellier ; la ligne qui traverse le sud du Jura et le Bugey vers Genève et Chambéry ; la branche est du TGV Rhin-Rhône ; la ligne Tours-Bordeaux, dite "Sud-Europe-Atlantique", et, enfin, le nouveau TGV vers Nantes et Rennes. En tout état de cause, il faudrait augmenter les ressources de Réseau ferré de France (RFF), qui devrait pouvoir être en mesure de capter 950 millions d'euros de recettes d'exploitation supplémentaires par an.

Au chapitre des ressources publiques nouvelles qu'on peut envisager, les experts avancent l'idée d'une "redevance domaniale kilométrique pour l'utilisation commerciale du domaine public routier, prélevée sur les poids lourds circulant sur les autoroutes sans péage et sur les grandes liaisons routières ayant vocation à être aménagées en caractéristiques autoroutières". Ce prélèvement pourrait rapporter 400 millions d'euros dès 2006 et 7,6 milliards entre 2006 et 2020.

En conclusion, le rapport estime que, si les projets ainsi listés sont retenus, il faut que l'Etat mobilise, pour leur réalisation et leur maintenance, un surcroît de ressources par rapport aux enveloppes qui étaient disponibles en moyenne entre 2000 et 2002. Ils chiffrent ce surcroît entre 11 et 15 milliards d'euros.

François Grosrichard

Le Parlement sera saisi au mois de mai

Inquiets de la multiplication des opérations, projets et annonces d'infrastructures lancés ou étudiés par le gouvernement de Lionel Jospin, Francis Mer, ministre de l'économie et des finances, et Gilles de Robien, ministre de l'équipement et des transports, avaient commandé, le 7 août 2002, un audit pour apprécier la pertinence, l'intérêt et l'opportunité de ces travaux. Six inspecteurs des finances et dix ingénieurs des Ponts et Chaussées ont été désignés pour mener à bien ce travail, qui a été achevé début février. Il était demandé aux experts "de définir un calendrier prévisible pour chaque projet en tenant compte de leur possibilité de fractionnement dans le temps (...) et de proposer des pistes de réflexion sur des ressources financières nouvelles". L'audit, qui devrait être rendu public dans les prochains jours, sera complété par un rapport de prospective de la DATAR (délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), début avril, sur le même sujet. Ces deux documents serviront de base à un débat au Parlement sur les infrastructures de transport, en principe à la mi-mai.

. ARTICLE PARU DANS L'EDITION DU 05.03.03