

VILLE de TURIN
MOTION (adoptée le 29 octobre 2018)

Objet : hypothèse de Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin

Le conseil municipal

RAPPELLE LE FAIT

- le 5 décembre 2016 la ville de Turin a exprimé son opposition au projet de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin avec sa sortie et celle de ses représentants de l'Observatoire technique relatif à ce projet, jugeant incompatible sa participation à un tel institut étant donné qu'il n'a pas pour mission de discuter et d'évaluer le projet en tant que tel, mais seulement de considérer les modalités de sa réalisation, allant même jusqu'à demander à partir de 2010, une déclaration préalable, de la part des administrations qui doivent y être représentées, de ne pas faire obstacle au projet ;

PREND ACTE

-Jusqu'à aujourd'hui a été rendue publique une seule analyse Coûts-Bénéfices (2012) relative à la Nouvelle Ligne Lyon-Turin, contenue dans le cahier (Q8) de l'Observatoire pour l'Axe Ferroviaire Lyon-Turin ;

- L'analyse Coûts-Bénéfice du cahier (Q8) fait référence à la ligne entière comme elle avait été pensée initialement, mais successivement la réalisation de la section nationale française et une grande part de la section nationale italienne ont été revues à la baisse, ces modifications n'ont été suivies d'aucune révision publique de la dite Analyse ;

- Le trafic dans son ensemble à travers la frontière entre la France et l'Italie tend à diminuer, (entre 1997 et 2007 le trafic ferroviaire de marchandise le long du Val de Susse s'est réduit de -43,6%) tandis que le trafic de l'axe nord-sud, c'est-à-dire à travers les frontières italo-suisse et italo-autrichienne, se maintenait ou tendait à croître.(+ 43,7 dans la même période entre l'Italie et la Suisse)

- Dans l'analyse Coûts-Bénéfices du Q8 il était prévu une forte augmentation du trafic de marchandises le long de l'axe Lyon-Turin. De telles prévisions ont été démenties dans les faits comme l'a reconnu lui-même l'Observatoire (réf : *Présidence du Conseil des Ministres Observatoire sur la Nouvelle Ligne Lyon-Turin, Vérification modèle d'exercice pour la section nationale, Côté Italie, établie n.260 du 25/09/2017 page 58, Q10 Observatoire*)

- La Cour des Comptes Européenne, *European Court of Auditors*, dans son rapport n. 19 de 2018, Point V, page.8, a fortement critiqué l'absence systématique d'Analyse Coûts-Bénéfices;

- La crédibilité de toute analyse complète et sérieuse requiert que contextuellement chaque initiative de travaux ultérieurs sur la section transfrontière soit immédiatement suspendue.

CONSIDERE QUE

- Il n'existe aucun accord international souscrit par l'Italie vis-à-vis de la France et de l'Europe qui prévoit l'application de pénalités en cas de retrait unilatéral italien ;

-L'actuelle répartition des coûts entre la France et l'Italie est en fait non observée ni par l'Etat Français, ni par l'Etat italien. La France a de fait reporté au-delà de 2038 toute décision concernant la réalisation de la section de sa compétence sur son territoire (par exemple les 3 tunnels de Belledonne, Glandon et Chartreuse). Du côté italien de grandes portions de la section nationale (par exemple le tunnel d'Orsiera et la ceinture pour le fret de Turin) prévus dans l'accord sont de fait abandonnés.

- Dans l'accord de 2012, aux arts. 2 et 4, il est stipulé aussi que la section transfrontalière (le tunnel de base) soit pour 57,9% à la charge de l'Italie (dont 12 km sur 57,5 au total se trouvent sur le territoire italien) et pour 42,1% à charge de la France (dont 45,5 km sur 57,5 se trouvent sur son territoire). En l'absence des travaux de compétence française et de ceux de compétence italienne, abandonnés sans modifier la répartition des coûts du tunnel de base, la dépense à charge de l'Etat italien se trouve complètement disproportionnée.

ET CONSIDERE QUE

- En l'absence de la disponibilité effective du financement, le CIPE (*Comité Interministériel pour la Programmation Economique : délibération n.67 du 07/08/2017 publiée le 24/01/2018*) a autorisé la réalisation de deux lots constructifs relatifs au tunnel de base sans référence à sa fonctionnalité

- TELT ayant annoncé des avis de lancement d'appel d'offre pour 5 milliards d'€ ; une telle annonce est incompatible avec le programme du gouvernement actuel et avec la possibilité d'accepter sans contrainte les résultats de l'Analyse Coûts-Bénéfices en cours de définition ;

- Dans le nouveau contrat de Programme d' Investissement 2017-2021 (signé entre le Ministère des Infrastructures et des Transports et RFI) sont attribués 170 millions d'€ pour la réalisation de la Nouvelle Ligne Lyon-Turin entre Avigliana et Orbassano (qui prévoit le tunnel sous la colline Morainique de Rivoli), pour laquelle aucun projet approuvé n'a encore été présenté ;

RETIENT PAR AILLEURS

La nécessité d'informer et impliquer les citoyens

ENGAGE

Le Maire et le Conseil Municipal à demander au Gouvernement

- De rendre publics et vérifiables les critères, les procédures et les modalités d'actualisation d'une rigoureuse Analyse Coûts – Bénéfices à engager sur l'hypothèse de la Nouvelle Ligne Ferroviaire Lyon-Turin ;

- D'évaluer, en alternative à ce projet, la promotion de l'utilisation de l'entière ligne existante entre Turin et Modane ;

- De suspendre toutes opérations favorisant l'avancement du projet tant que ne sera pas finalisée l'Analyse Coûts-Bénéfices mentionnée précédemment ;

- De suspendre toute dépense prévue par la délibération CIPE n.67 du 07/08/2017 ;

- De rediscuter les accords avec l'Etat français ;
- De révoquer la nomination de l'actuel Directeur Général de TELT Sas, mettant fin à ses fonctions conformément à l'article 13.alinéa 1 du statut de la société et suspendant l'émission des avis annoncés d'appel d'offres pour plus de 5 milliards d'€ au motif d'inutiles dépenses d'argent public ;
- D'abolir le rôle de Commissaire extraordinaire du Gouvernement pour le Lyon-Turin, à travers l'abrogation du DPR 14/12/2017, et de suspendre les activités de l'Observatoire Lyon-Turin dans l'attente de redéfinir ses objectifs et fonctions ;
- De réorienter les fonds actuellement prévus par le Gouvernement pour le Lyon-Turin (tant pour la partie internationale que pour la partie italienne) en faveur de la mobilité collective et soutenable du territoire de la Ville Métropolitaine de Turin et de la Région Piémont.