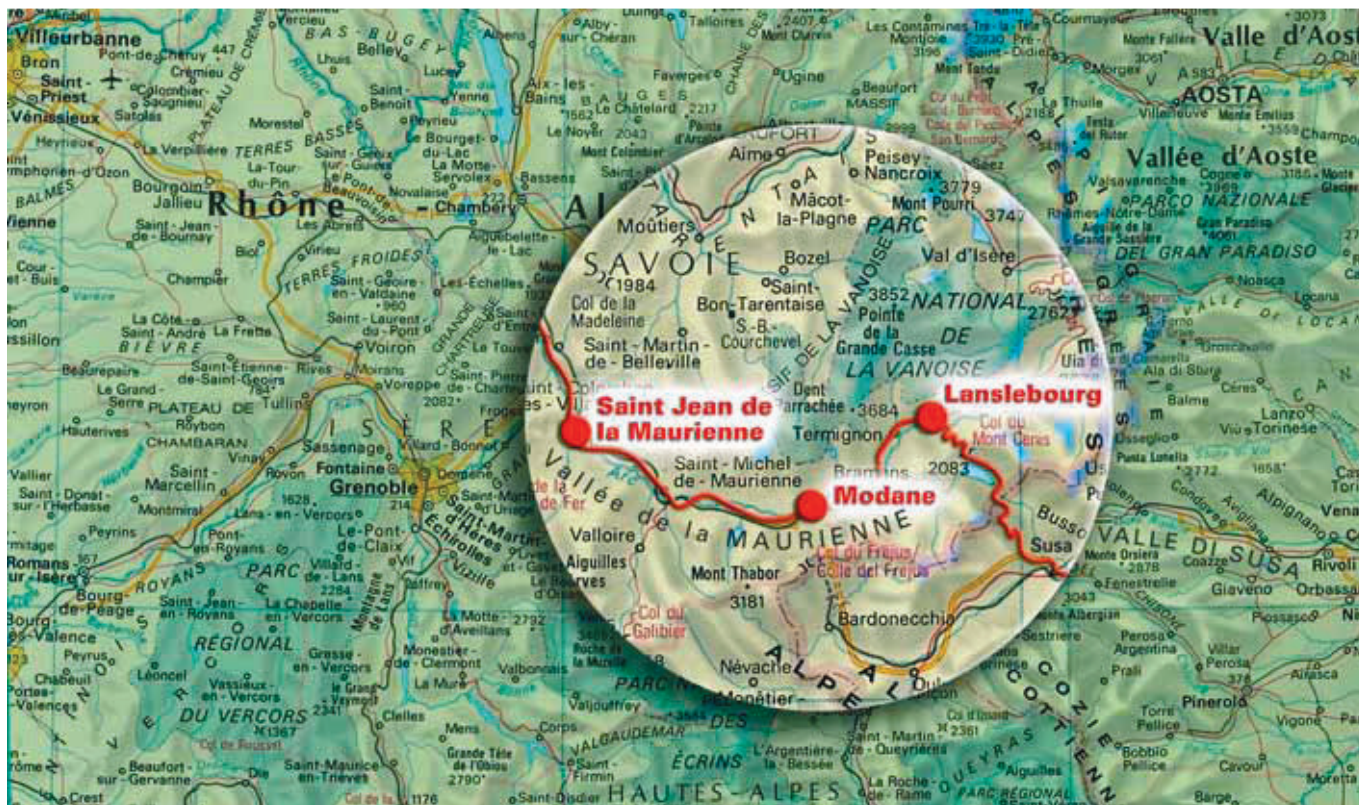


# TRANSPADANA

COMITATO PROMOTORE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA EUROPEA TRANSPADANA AD ALTA CAPACITÀ MERCI E PASSEGGERI  
LIONE • TORINO • MILANO/GENOVA • VENEZIA • TRIESTE • LUBIANA

Via Saffi, 28 - 10138 Torino - Tel. +39.011.433.15.10 - Fax +39.011.433.1798 - e-mail: info@transpadana.org - www.transpadana.org



## I Sindaci della Valle della Maurienne:

un approccio costruttivo e responsabile

verso il nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione

Perché in Valle di Susa il dialogo sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione è così difficile e faticoso mentre, appena al di là delle Alpi, dalle valli della Maurienne continuano ad arrivare accorati inviti a fare presto? L'abbiamo voluto verificare "sul campo", interrogando i diretti interessati sul loro approccio e le loro aspettative rispetto alla nuova infrastruttura. Abbiamo quindi chiesto ed ottenuto tre interviste ai Sindaci di Lanslebourg, Modane e Saint-Jean de Maurienne, realtà territoriali diverse per collocazione, vocazioni e colore politico, con in comune il fatto di essere a pochi chilometri dal confine italiano, in Val di Maurienne.

Ciò che è emerso dal nostro lavoro e su cui vorremmo attirare l'attenzione di chi legge è, innanzitutto, l'adesione completa al nuovo progetto e la richiesta di non perdere ulteriore tempo, pur nel rispetto delle peculiarità territoriali e sociali italiane.

Ma quello che ci ha maggiormente colpiti è stato l'approccio culturale dei "cugini francesi", permeato da un senso di responsabilità rivolto da un lato verso le istituzioni nazionali e le loro scelte e dall'altro nei confronti dei cittadini che li hanno eletti e che essi rappresentano. Un approccio teso a valorizzare, a favore delle comunità locali, le grandi opportunità di reddito e quindi di sviluppo, di riqualificazione territoriale ed urbanistica e di qualità della vita offerte dalla nuova opera, pur senza nascondere loro in alcun modo i disagi che il percorso di costruzione potrebbe originare.

Nessun tentativo di sostituirsi al proprio Paese e all'Europa nello scegliere quali siano le opere per essi essenziali e prioritarie, nessuna remora a partecipare attivamente ad un dialogo costruttivo per migliorare il progetto e massimizzarne le ricadute positive a favore dei cittadini.



### **Quale crede possa essere l'utilità di una nuova linea ferroviaria ad alta capacità tra Torino e Lione?**

L'utilità è doppia: per i passeggeri e per le merci.

Per quanto riguarda i passeggeri, mi piace sottolineare la rapidità di spostamenti internazionali ma

anche nazionali perché sarà molto più agevole raggiungere la valle della Maurienne per i turisti, potendo usufruire di almeno due fermate al giorno a Saint Jean de Maurienne.

Per le merci significa poter trasportare sulla ferrovia un quantitativo molto più ingente di merci rispetto alla linea attuale e quindi non assistere ad un accrescimento del traffico merci su strada ed anzi consentirne la diminuzione. Si tratta di un traguardo molto importante dal punto di vista ambientale per una valle come la Maurienne, che è incassata tra le montagne e che viene percorsa da mezzi pesanti per quasi tutta la sua lunghezza, ovvero 70 chilometri da Aiton fino al tunnel del Fréjus.

### **Come è stato coinvolto il Suo comune nella concertazione per la costruzione della nuova linea?**

Da circa una decina d'anni i principali rappresentanti dei diversi dipartimenti della Valle fanno parte di un "Comitato di Pilotaggio" regionale della Torino-Lione. Io, che vi partecipo, mi reco circa due volte l'anno a Lione per seguire l'evoluzione del progetto ed ho, come tutti gli altri rappresentanti locali, la possibilità di esprimere il mio parere e le mie osservazioni a proposito del dossier.

Da questa prima fase di concertazione sono emerse diverse opzioni di tracciato per l'attraversamento di Saint Jean de Maurienne ed, in seguito all'esame da parte della popolazione del progetto preliminare e a riunioni informative da parte di Lyon Turin Ferroviarie, si è operata una scelta di tracciato con precise specificazioni circa la sua incidenza sul territorio, delineando una mappa dei terreni coinvolti. Tale tracciato è stato quindi sottoposto, nella primavera del 2006, alla cosiddetta "Inchiesta di pubblica utilità" ma la decisione definitiva verrà presa solo con la "Dichiarazione di pubblica utilità" che potrà essere adottata con un Decreto del Consiglio di Stato entro l'autunno del 2007.

### **Se capisco bene quindi è già stato stabilito quali case dovranno essere espropriate?**

Certamente, sono stati già individuate i terreni, le fabbriche e le case che dovranno essere espropriati. Saint Jean de Maurienne, infatti, è molto toccata dalla nuova linea che attraverserà la città, fuori dal tunnel per 3 chilometri. La nostra è l'unica tratta urbana all'aria aperta, e non ci nascondiamo che, anche per questo, la costruzione ci creerà degli inconvenienti, ma la nuova linea ci darà l'opportunità

di riorganizzare tutto il quartiere nord della nostra città e di renderla migliore e più funzionale dell'attuale. È per questo che, accanto a quella gestita dallo Stato, abbiamo adottato anche noi una procedura di utilità pubblica per stabilire come e dove costruire una nuova stazione, un nuovo stadio, una nuova strada di attraversamento della città e nuove costruzioni al posto delle attuali che verranno soppresse per consentire la realizzazione della nuova linea.

### **Questo ha creato dei problemi?**

#### **Qualche protesta da parte dei proprietari?**

Non si sono verificati problemi di questo tipo, l'unico problema che abbiamo ora è che, fino a quando non verrà resa effettiva la Dichiarazione di Utilità Pubblica, siamo in una sorta di immobilismo. Infatti i proprietari che verranno espropriati sanno che sarà lo Stato ad acquistare i loro terreni e attendono di venderglieli e di realizzare, ma per il momento non lo possono fare e quindi non possono organizzarsi diversamente acquistando nuove abitazioni, nuovi terreni e nuove attività produttive. Stiamo andando, a mio parere, troppo lentamente, bisogna accelerare. Non possiamo stare ancora a lungo nell'incertezza, a noi interessa sapere quando inizieranno i cantieri perché abbiamo dei lavori importanti da realizzare nella nostra città che non possiamo programmare, con tutte le conseguenze economiche negative che ciò implica.

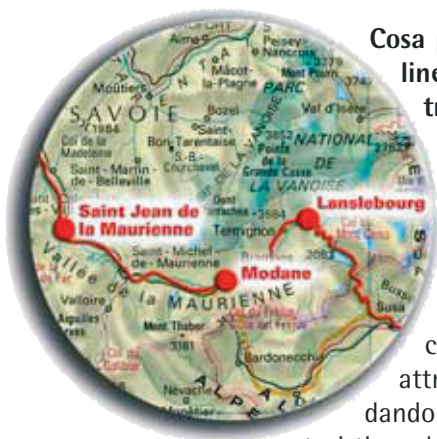
### **In Maurienne vi sono tre discenderie in cui si stanno eseguendo i lavori di esplorazione geologica relativi alla nuova linea. Hanno creato qualche problema per la loro installazione o per il loro funzionamento?**

No, che io sappia non c'è stata alcuna lamentela.

### **Se la situazione non si sbloccasse in Valle di Susa e non si trovasse una soluzione, quali potrebbero essere le conseguenze per la Valle della Maurienne? Secondo Lei è possibile che ciò accada?**

Sì, credo che sia possibile; significherebbe una totale rimessa in discussione del progetto che, per la Valle della Maurienne, sarebbe un grosso colpo soprattutto in termini ambientali ed economici e, per Saint Jean, significherebbe abbandonare l'idea di una ristrutturazione concertata e progettata da tempo e con notevole dispendio di denaro, rinunciando, ad esempio, ad una stazione internazionale, importante anche per il traffico passeggeri. Nell'immediato, poi, significherebbe rinunciare alle ricadute economiche che i cantieri della nuova linea genereranno. È un aspetto al quale non capisco perché gli italiani siano così poco sensibili, si tratta di un investimento gigantesco con lavori che dureranno una decina d'anni e come tutti i grandi cantieri sarà certo una fonte di ricchezza per i territori che ne sono attraversati.





### Cosa pensa della nuova linea merci e passeggeri tra Torino e Lione?

Si tratta di un progetto necessario per il futuro delle nostre valli, per spostare i camion dalla strada alla ferrovia, rendendo così più accessibili e attraenti i nostri territori e dando loro una dimensione turistica ed un'accessibilità

internazionali.

### Come è stato coinvolto il suo comune nella concertazione e quali sono stati praticamente le informazioni che vi sono state fornite sulla nuova linea?

C'è stata una "inchiesta di utilità pubblica". Tutto il dossier è stato messo a disposizione della popolazione e posso dire che c'è stato un accordo di principio sull'itinerario e sugli aspetti tecnici con i quali si intende realizzare la nuova linea. Il solo aspetto che ha creato dei problemi è stata la scelta della carrière du Paradis, che si trova nel territorio del nostro comune, come deposito dei materiali estratti dal futuro tunnel di base. Su questo tema, soprattutto, sono stati organizzati molti incontri pubblici durante i quali i tecnici di Lyon Turin Ferroviaire hanno illustrato le soluzioni proposte. Questo necessiterà quindi maggiori approfondimenti, che contiamo di avere con il progetto definitivo.

### Cosa pensa della contrarietà delle popolazioni della Valle di Susa al progetto e perché, secondo lei, due valli con territori e vocazioni così simili hanno posizioni così contrapposte su una stessa opera?

Credo che l'opposizione che si è verificata in Valle di Susa derivi da una lacuna iniziale: la mancanza di informazione capillare nei confronti delle popolazioni locali, che è responsabilità, forse, di un certo scollamento tra le istituzioni nazionali e regionali ed i piccoli centri. Tale distanza, in Francia, non esiste grazie ad un'abitudine ormai consolidata a discutere dei progetti locali con le amministrazioni centrali. Si tratta di un approccio differente tra Francia ed Italia, che avevo già notato quando sono state costruite l'autostrada - in Valle di Susa ed in Maurienne - e la Diga del Moncenisio. Sicuramente, con queste premesse, le preoccupazioni dei valsusini sono comprensibili. Ma ciò che i comuni della Valle di Susa dovrebbero, a mio parere, considerare è che grazie alla discussione sulla nuova linea essi potranno cercare di risolvere anche problemi e preoccupazioni che non hanno a che fare

espressamente con essa, portandoli all'attenzione delle istituzioni regionali.

È un'opportunità che io giudico importantissima per riorganizzare urbanisticamente le nostre città, per dotarle di nuove strutture, per valorizzarle. Sono anni che con gli amici italiani parliamo del "Petit train de la Haute Vallée" un treno turistico come quello del Bernina in Svizzera che collegherebbe la Val di Susa alla Maurienne, è solo un esempio, ma forse le compensazioni ricevute per la costruzione della nuova linea potrebbero farci realizzare questo sogno.

### Quali sono i rapporti di Lanslebourg con i Comuni della Valle di Susa?

Li posso sicuramente definire ottimi rapporti di vicinato e di collaborazione. Oltre ad essere gemellati con la Città di Villardora, in Bassa Valle di Susa, abbiamo in comune la "Maison Franco-Italienne" sul Moncenisio: uno spazio espositivo gestito da noi e dalla Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia, in cui vengono presentati i nostri territori comuni sul Colle del Moncenisio attraverso la loro storia, geografia, biodiversità e tradizioni.

Oltre a questo, abbiamo frequenti scambi, anche scolastici, tra le due comunità francese ed italiana. I nostri assidui rapporti hanno anche fatto sì che l'anno scorso io abbia accompagnato gli amici sindaci valsusini in una visita alle discenderie per la Torino-Lione presenti e funzionanti nella nostra valle, nell'ambito di un incontro promosso ed organizzato dal Syndicat du Pays de la Maurienne. Sicuramente la visita non ha avuto l'effetto di far cambiare loro idea, anche se ho avuto l'impressione che siano rimasti piuttosto stupiti di come i lavori di ricognizione fossero già così avanzati in Francia, a pochi chilometri dalla loro valle, e senza alcun problema per le nostre popolazioni.

### Se la situazione in Italia non si sbloccasse, quali pensa potrebbero essere le conseguenze per la Maurienne?

Devo dire che io spero che la situazione in Italia si sblocchi velocemente e sono convinto che il lavoro di informazione e concertazione avviato in questi ultimi mesi renderà possibile una soluzione, in tempi brevi. Se ciò non dovesse avvenire, per le valli della Maurienne sarebbe davvero triste. Ma ancor più penalizzati dalla mancanza di una nuova linea ed a rischio isolamento sarebbero Torino ed il Piemonte. La linea la dobbiamo costruire per i nostri figli, per poter garantire loro un futuro lavorativo, sviluppando le nostre valli, rendendole più accessibili e meglio servite. Per questo dico che sono fiducioso: è un'opportunità che i nostri amici piemontesi non possono e non devono lasciarsi sfuggire.



### **Quale è la sua opinione circa la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta capacità tra Torino e Lione?**

Sono molto favorevole alla realizzazione della Torino-Lione perché penso che il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia sia il

futuro dal punto di vista ambientale. Non si tratta solo di una mia opinione ma anche di quanto è emerso dall'inchiesta di pubblica utilità realizzata nel mese di giugno 2006.

### **Il Comune di Modane è sede di una discenderia per la costruzione della nuova linea. Ritieni che le popolazioni siano state sufficientemente informate in proposito?**

Contrariamente a ciò che ho l'impressione sia successo in Italia, i comuni oltre confine sono coinvolti nel progetto che riguarda i loro territori. In realtà la discenderia vera e propria è situata sul territorio del Comune di Le Bourget, che confina con Modane, mentre gli uffici sono in un territorio intercomunale. C'è stato un accordo con LTF ed i comuni interessati per stabilire la destinazione dei materiali di scavo. Per quanto concerne, poi, il futuro cantiere della nuova linea Torino-Lione, durante l'inchiesta di pubblica utilità, è stato stabilito il divieto ad attraversare le agglomerazioni urbane con i camion, e, per Modane, si è stabilito anche un percorso esterno alla città per raggiungere i siti di deposito dei materiali estratti. A Modane, inoltre, abbiamo una vecchia linea ferroviaria che parte dall'attuale stazione per raggiungere la zona industriale. Essa è stata costruita dopo la guerra ed ha funzionato per qualche anno per la costruzione delle gallerie del vento per la progettazione aeronautica: sarà probabilmente rimessa in funzione per il trasporto dei materiali estratti dal futuro tunnel di base.

### **Ci sono stati problemi legati alla discenderia?**

C'è stato un problema all'inizio dei lavori perché essi hanno causato lo svuotamento delle sorgenti d'acqua di Le Bourget, ma LTF ha velocemente rimediato.

Per quanto riguarda Modane, non abbiamo avuto molti disagi, l'unico è derivato dal passaggio dei mezzi pesanti che attraversano la nostra zona industriale per raggiungere le altre due discenderie presenti in Maurienne per i lavori preparatori alla nuova linea: a La Praz ed a Saint Martin la Porte. Abbiamo quindi rimesso a nuovo la strada nella zona industriale del nostro comune, che era un po' degradata dal passaggio dei camion, e ci stiamo accordando con LTF perché finanzi tali lavori. Attualmente la cosa è in discussione ma sono fiducioso che si concluderà positivamente.

### **Quali ritiene possano essere i vantaggi apportati dalla nuova linea per il Suo comune?**

Quando si è iniziato a parlare della nuova Torino-Lione ho temuto che, passando in sotterranea, l'attuale stazione di Modane ne avrebbe sofferto, ma mi rendo conto che la soppressione dei treni e dei servizi la fa

soffrire già molto oggi. Per fare un piccolo esempio, una trentina di anni fa la nostra stazione ferroviaria impiegava 600 ferrovieri. Oggi sono diventati 200. Attualmente, infatti, ci sono pochissimi collegamenti ferroviari con la Valle di Susa, si parla molto di programmi comuni, di gemellaggi (noi siamo gemellati con Bardonecchia) di Interregg tra la Francia e l'Italia, ma la verità è che oggi non ci sono più treni passeggeri, a parte il TGV Parigi-Milano e Milano-Parigi.

Con la costruzione di una nuova linea, sarà necessario che i comuni tra Torino e Saint Jean de Maurienne si accordino perché venga ripristinata una vera e propria linea regionale, con fermate nelle nostre cittadine, perché non si perdano le nostre relazioni di vicinato con l'Italia, che sono un patrimonio importantissimo.

Il vero problema è che non sappiamo quando inizieranno i lavori. Alcuni anni fa, sembrava che l'inizio dei lavori fosse molto prossimo ed alcune imprese hanno aperto una sede a Modane ed ora sono in attesa. Come siamo in attesa noi per riorganizzare il nostro territorio in previsione dei cantieri, certamente saranno necessarie strutture per ospitare le famiglie degli operai che lavoreranno alla nuova linea, ma non sappiamo quante saranno e non è certo un anno prima dell'inizio dei lavori che potremmo organizzarci bene.

### **Se la situazione non si sbloccasse in Valle di Susa e non si trovasse un accordo per il passaggio della linea, quali potrebbero essere le conseguenze per la Valle della Maurienne? Secondo Lei è possibile che ciò accada?**

Diciamo che io sono stupito della contrarietà dei sindaci della Valle di Susa, sebbene penso derivi soprattutto da una mancanza di informazione, perché anche da noi in Maurienne - e fino a Lione - la nuova linea passerà tra i centri abitati e molto più all'aperto rispetto al tragitto tra Venaus e Torino, in cui sarà, mi pare, quasi tutta in galleria. Certo, la costruzione in sé creerà dei disagi, ma tali disagi dureranno al massimo una decina d'anni. Noi attendiamo quindi la decisione degli italiani, con il timore che, se si andrà troppo per le lunghe, si perderà il 20% o 30% di finanziamento europeo e la linea non si farà più. Recentemente, in Francia, c'è stato un accordo tra il Governo, le collettività locali, i Conseils Généraux, le Città di Lyon e Chambéry per finanziare le nuove linee merci tra Lione e la Savoia. Se il tunnel di base non si dovesse realizzare, tale finanziamento sarebbe inutile, perché i treni continuerebbero a transitare, da Chambéry verso l'Italia, sulle vecchie linee con tutti i problemi di strozzamenti che esse continuerebbero a causare.

Infine, sarebbe davvero grave che tutte le centinaia di milioni di euro che la Francia, l'Italia e l'Europa hanno investito per i lavori di ricognizione fossero stati gettati via.

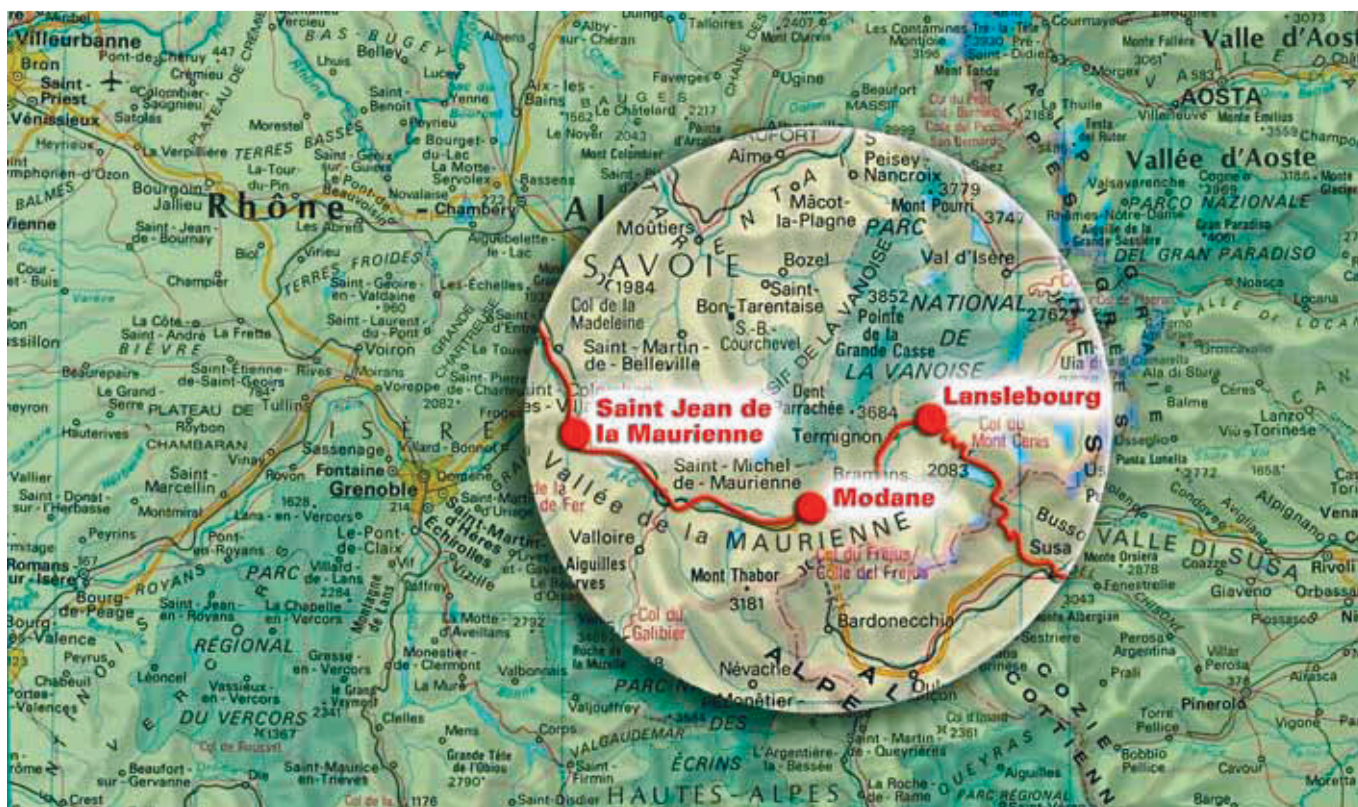
Credo comunque che se la Torino-Lione non si dovesse realizzare, i più penalizzati sarebbero il Piemonte e la Città di Torino, destinati all'isolamento, poiché tutto il traffico merci internazionale devierebbe sulla Svizzera per transitare da Milano.



# TRANSPADANA

COMITATO PROMOTORE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA EUROPEA TRANSPADANA AD ALTA CAPACITÀ MERCI E PASSEGGERI  
LIONE • TORINO • MILANO/GENOVA • VENEZIA • TRIESTE • LUBIANA

Via Saffi, 28 - 10138 Torino - Tel. +39.011.433.15.10 - Fax +39.011.433.17.98 - e-mail: info@transpadana.org - www.transpadana.org



## Les Maires de la vallée de la Maurienne:

une approche constructive et responsable  
face à la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin

Pourquoi le dialogue sur la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin est-il si difficile et si contraignant en vallée de Susse alors que, juste de l'autre côté des Alpes, la vallée de la Maurienne nous invite constamment à nous presser ? Nous avons voulu le vérifier sur le terrain, en allant interroger les intéressés sur leur approche et sur leurs attentes vis-à-vis de la nouvelle infrastructure. Nous avons donc demandé et obtenu trois interviews des maires de Lanslebourg, Modane et Saint-Jean de Maurienne, trois villes différentes de par leur emplacement, leur vocation et leur couleur politique ; leur point commun ? Être situées à quelques kilomètres de la frontière italienne, dans la vallée de la Maurienne.

Ce qui ressort de notre travail et que nous voudrions souligner en premier chef, c'est l'adhésion complète au nouveau projet et la requête de ne pas perdre davantage de temps, tout en respectant les particularités territoriales et sociales italiennes.

Mais ce qui nous a le plus frappé, cela a été l'approche culturelle de nos « cousins français », empreinte d'une grande responsabilité envers les institutions nationales et leurs choix d'une part, et envers les citoyens qui les ont élus et qu'ils représentent d'autre part. Cet approche tend à saisir, en faveur des communautés locales, les grandes occasions de revenu et donc de développement, d'aménagement territorial et urbain et d'amélioration de la qualité de la vie offertes par le nouvel ouvrage. Sans pour autant dissimuler d'aucune façon les inconvénients que le parcours de construction pourrait entraîner.

Les maires de la vallée de la Maurienne ne tentent pas de se substituer à leur pays ni à l'Europe dans le choix des ouvrages essentiels et prioritaires. Ils n'expriment aucune crainte à participer activement à un dialogue constructif pour améliorer le projet et en exploiter le plus possible les retombées positives en faveur des citoyens.



### **D'après vous, quelle peut être l'utilité d'une nouvelle ligne ferroviaire à haute capacité entre Lyon et Turin ?**

L'utilité est double : pour les passagers et pour les marchandises. En ce qui concerne les passagers, j'aime à souligner la rapidité des

déplacements internationaux, mais aussi nationaux, car il sera beaucoup plus aisé pour les touristes d'atteindre la vallée de la Maurienne, puisqu'ils pourront bénéficier d'au moins 2 arrêts par jour à Saint Jean de Maurienne. Pour les marchandises, la ligne permettra de transporter par rail une quantité beaucoup plus considérable de marchandises par rapport à la ligne actuelle et donc ne pas assister à une augmentation du transport par route. Au contraire, nous pourrions constater une diminution du nombre de poids lourds. C'est là un résultat très important au point de vue de l'environnement pour une vallée comme celle de la Maurienne, qui est encaissée entre les montagnes et parcourue par des camions sur presque toute sa longueur, 70 kilomètres environ de Aiton jusqu'au tunnel du Fréjus.

### **Comment votre commune a-t-elle été impliquée dans la concertation pour la construction de la nouvelle ligne ?**

Depuis une dizaine d'années environ, les principaux représentants des différents départements de la Région font partie d'un « Comité de pilotage » régional de la Lyon-Turin. J'y participe personnellement et je me rends environ deux fois par an à Lyon pour suivre l'évolution du projet. Comme tous les autres représentants locaux, j'ai la possibilité d'exprimer mon avis et mes remarques à propos du dossier.

A partir de la première phase de concertation, diverses options de tracé pour la traversée de Saint Jean de Maurienne ont été envisagées.

Suite à l'examen du projet préliminaire par la population et à des réunions d'information organisées par Lyon Turin Ferroviaire, le choix du tracé a été opéré, avec des spécifications bien précises quant à son incidence sur le territoire et avec une carte des terrains impliqués.

Au printemps 2006, ce tracé a alors été soumis à ce que l'on appelle l'Enquête d'utilité publique, mais la décision définitive ne sera prise qu'avec la « Déclaration d'utilité publique » qui pourra être adoptée avec un Décret du Conseil d'état d'ici à l'automne 2007.

### **Si j'ai bien compris, il a déjà été établi quelles vont être les maisons expropriées ?**

Certainement, les terrains, les entreprises et les maisons qui devront être expropriés ont déjà été identifiés. En effet, Saint Jean de Maurienne est particulièrement touchée par la nouvelle ligne, qui traversera la ville hors tunnel sur trois kilomètres. Notre tronçon est le seul, urbain, à l'air libre, et nous ne nous cachons pas que, de ce fait notamment, la construction nous créera des

inconvenients, Mais la nouvelle ligne nous donne la possibilité de réorganiser tout le quartier nord de la ville pour l'améliorer et le rendre plus fonctionnel qu'à l'heure actuelle. C'est pourquoi, en plus de la procédure d'utilité publique gérée par l'état, nous en avons adopté une pour établir comment et où bâtir une nouvelle gare, un nouveau stade, une nouvelle voie de traversée de la ville et de nouveaux bâtiments à la place des édifices existants qui seront supprimés pour permettre de réaliser la nouvelle ligne.

### **Est-ce que tout ceci a créé des problèmes ?**

#### **Des protestations de la part des propriétaires ?**

Aucun problème de ce type ne s'est présenté. Le seul problème que nous avons eu jusqu'à présent, c'est que tant que la Déclaration d'Utilité Publique ne sera pas prononcée, nous vivons dans une sorte d'immobilisme. En effet, les propriétaires qui seront expropriés savent que c'est l'état qui acquerra leurs terrains et ils attendent de les vendre et de réaliser, mais ils ne peuvent pas encore le faire et donc ils ne peuvent pas s'organiser en achetant un nouveau logement, de nouveaux terrains et installer de nouvelles entreprises. A mon avis, nous allons trop lentement, il faut accélérer les choses. Nous ne pouvons pas rester encore longtemps dans l'incertitude. Ce qui nous intéresse, c'est de savoir quand les chantiers vont commencer, car nous avons des travaux importants à réaliser dans notre ville, que nous ne pouvons pas encore programmer, avec toutes les conséquences économiques négatives que cela implique.

### **Dans la Maurienne, il y a trois descenderies où l'on réalise les travaux d'exploration géologique pour la nouvelle ligne. Leur installation ou leur fonctionnement ont-ils créé des problèmes ?**

Non, à ma connaissance il n'y a eu aucune plainte.

### **Si la situation ne se débloque pas dans la vallée de Suse et que l'on ne trouve pas de solution, quelles pourraient en être les conséquences pour la vallée de la Maurienne ?**

#### **Est-il possible que cela se produise d'après vous ?**

Oui, je crois que c'est possible ; cela signifierait une remise en question totale du projet et pour la Vallée de la Maurienne ce serait un coup dur, surtout au niveau environnemental et économique ; pour Saint Jean, cela signifierait qu'il faudrait abandonner l'idée d'une restructuration concertée et conçue depuis longtemps et avec des dépenses importantes, en renonçant par exemple à une gare internationale, pour le trafic passager notamment. Dans l'immédiat, cela signifierait qu'il faudrait renoncer aux retombées économiques que les chantiers de la nouvelle ligne engendreront. Je ne comprends pas pourquoi les Italiens sont si peu sensibles à cet aspect ; il s'agit d'un investissement gigantesque avec des travaux qui dureront une dizaine d'années et comme tous les grands chantiers, ce sera une source de richesse pour les territoires impliqués.





### Que pensez-vous de la nouvelle ligne mixte fret et passagers entre Lyon et Turin ?

C'est un projet nécessaire pour l'avenir de nos vallées, pour faire passer les camions de la route au rail ; nos territoires en deviendront plus accessibles et attrayants et ils pourront atteindre une dimension touristique et une accessibilité internationales.

### Comment votre Commune a-t-elle été impliquée dans la concertation et quelles ont été les informations qui vous ont été fournies concrètement sur la nouvelle ligne ?

Il y a eu une « enquête d'utilité publique ». L'ensemble du dossier a été mis à la disposition de la population et je peux dire qu'il y a eu un accord de principe sur l'itinéraire et sur les aspects techniques de réalisation de la nouvelle ligne. Le seul aspect qui a créé des problèmes a été le choix de la carrière du Paradis, qui se trouve sur le territoire de notre commune, comme dépôt des matériaux extraits du futur tunnel de base. C'est notamment sur ce thème qu'ont été organisées de nombreuses rencontres publiques au cours desquelles les techniciens de Lyon Turin Ferroviaire ont illustré les solutions proposées. Il faudra donc pour cela un approfondissement supplémentaire que nous comptons obtenir avec le projet définitif.

### Que pensez-vous de l'opposition des populations de la Vallée de Suse à ce projet ? A votre avis, pourquoi deux vallées qui ont des territoires et des vocations aussi semblables ont des positions aussi divergentes sur un seul et même ouvrage ?

Je crois que l'opposition qui s'est manifestée en Vallée de Suse est née d'une lacune initiale, à savoir le manque d'une information capillaire vis-à-vis des populations locales, dont la responsabilité est peut-être à attribuer à une certaine distance entre les institutions nationales et régionales et les petites municipalités. Cette distance n'existe pas en France, grâce à une habitude, consolidée désormais, de discuter des projets locaux avec les administrations centrales. Il y a là une différence d'approche entre la France et l'Italie, que j'avais déjà remarquée lorsque l'on avait construit l'autoroute – en Vallée de Suse et dans la Maurienne – ainsi que la Digue du Montcenis. Sur ces bases, les inquiétudes des habitants de la Vallée de Suse sont parfaitement compréhensibles. Mais ce que les communes de la Vallée de Suse devraient prendre en compte, à mon sens, c'est que grâce à la discussion sur la nouvelle ligne, ils pourront essayer de résoudre des problèmes et des inquiétudes qui n'y sont pas directement liés, en les

soumettant à l'attention des institutions régionales. C'est là une opportunité que j'estime très importante pour réorganiser nos villes au niveau urbain, pour les doter de nouvelles structures, pour les mettre en valeur. Il y a des années que nous parlons du "Petit train de la Haute Vallée" avec nos amis Italiens. C'est un train touristique comme celui du Bernina en Suisse, qui relierait la Vallée de Suse et la Maurienne ; c'est là juste un exemple, mais peut-être que les compensations obtenues pour la construction de la nouvelle ligne pourraient nous permettre de réaliser ce rêve.

### Quels sont les rapports entre Lanslebourg et les Communes de la Vallée de Suse ?

Nous entretenons d'excellents rapports de voisinage et de collaboration. Non seulement nous sommes jumelés avec la Ville de Villardora, dans la Basse Vallée de Suse, mais nous avons en commun la "Maison Franco-Italienne" sur le Montcenis : il s'agit d'un espace d'exposition géré par nous et par la Communauté de montagne de la Basse Vallée de Suse et du Val Cenischia, où nous présentons nos territoires communs sur le Col du Montcenis à travers leur histoire, leur géographie, leur biodiversité et leurs traditions. Nous avons également des échanges fréquents, notamment des échanges scolaires, entre les deux communautés, la française et l'italienne.

L'année dernière, nos rapports assidus m'ont mené à accompagner mes amis les maires de la Vallée de Suse lors d'une visite des descenderies pour la ligne Lyon-Turin qui existent et fonctionnent dans notre vallée, dans le cadre d'une rencontre promue et organisée par le Syndicat du Pays de la Maurienne. La visite n'a certainement pas eu pour effet de les faire changer d'opinion, même si j'ai eu l'impression qu'ils étaient plutôt étonnés de la manière dont les travaux de reconnaissance étaient déjà avancés en France, à quelques kilomètres seulement de leur propre vallée, et sans aucun problème pour nos populations.

### Si la situation ne se résout pas en Italie, quelles pourraient être les conséquences pour la Maurienne à votre avis ?

Je dois dire que j'espère que la situation en Italie va rapidement se débloquer et je suis convaincu que le travail d'information et de concertation lancé au cours de ces derniers mois permettra de trouver rapidement une solution. Si cela ne se produisait pas, ce serait vraiment triste pour la vallée de la Maurienne. Mais c'est Turin et le Piémont qui seraient le plus pénalisés par le manque d'une nouvelle ligne et qui risqueraient d'être isolés. Nous devons construire cette ligne pour nos enfants, pour leur assurer un travail à l'avenir, en développant nos vallées, en les rendant plus accessibles et mieux desservies. C'est pour cela que je suis confiant : c'est une opportunité que nos amis Piémontais ne peuvent pas ne pas saisir.



### **Que pensez-vous de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande capacité entre Turin et Lyon ?**

Je suis très favorable à la réalisation de la ligne Turin-Lyon car je pense que le transfert des marchandises de la route au rail est l'avenir, du point de vue de l'environnement. Ce n'est pas simplement mon avis, mais c'est

aussi le résultat de l'enquête d'utilité publique réalisée en juin 2006.

### **La commune de Modane est le siège d'une descenderie pour la construction de la nouvelle ligne. Estimez-vous que la population a été suffisamment informée à ce sujet ?**

Contrairement à ce qui me semble s'être passé en Italie, les communes de ce côté de la frontière ont été impliquées dans le projet qui concerne leurs territoires. En réalité, la descenderie à proprement parler est située sur le territoire de la Commune du Bourget, à côté de Modane, alors que les bureaux sont sur un territoire intercommunal. Un accord a été conclu avec LTF et les communes concernées pour décider de la destination des déblais. En ce qui concerne le futur chantier de la nouvelle ligne Lyon-Turin, pendant l'enquête d'utilité publique, l'interdiction de traverser les agglomérations urbaines en camion a été établie, et, pour Modane, on a également tracé un parcours extérieur à la ville pour atteindre les sites de dépôt des déblais. En outre, à Modane, nous avons une vieille ligne ferroviaire qui part de la gare actuelle pour rejoindre la zone industrielle. Elle a été construite après la guerre et a fonctionné pendant quelques années pour la construction des souffleries : elle sera probablement remise en fonction pour le transport des matériaux extraits du futur tunnel de base.

### **Il a-t-il eu des problèmes liés à la descenderie ?**

Il y a eu un problème au début des travaux car ils ont vidé les sources d'eau du Bourget, mais LTF a rapidement arrangé les choses.

En ce qui concerne Modane, nous n'avons pas eu de grands inconvénients ; le seul problème a été le passage des poids lourds qui traversent notre zone industrielle pour atteindre les deux autres descenderies présentes dans la Maurienne pour les travaux de préparation de la nouvelle ligne : à La Praz et à Saint Martin la Porte. Nous avons donc remis à neuf la route de la zone industrielle de notre commune, qui avait été un peu dégradée par le passage des camions, et nous sommes en train de nous accorder avec LTF pour qu'ils financent ces travaux. La chose est actuellement en discussion, mais je suis confiant de parvenir à une conclusion positive.

### **Quels pourront être les avantages de la nouvelle ligne pour votre commune ?**

Lorsque l'on a commencé à parler de la nouvelle Lyon-Turin, j'ai crains que la gare actuelle de Modane pourrait en souffrir, puisque la ligne passera sous terre. Mais je me rends compte que la suppression des trains et des services la fait déjà beaucoup souffrir aujourd'hui. Pour vous donner un petit exemple, il y a une trentaine d'année notre

gare employait 600 cheminots. Aujourd'hui il y en a 200. En effet, à l'heure actuelle, il y a très peu de liaisons ferroviaires avec la vallée de Suse. On parle beaucoup de programmes communs, de jumelages (nous sommes jumelés avec Bardonecchia) d'Interregg entre la France et l'Italie, mais la vérité c'est qu'aujourd'hui il n'y a plus de trains de voyageurs à part les TGV Milan-Paris et Paris-Milan.

Avec la construction d'une nouvelle ligne, il faudra que les communes entre Turin et Saint Jean de Maurienne se mettent d'accord afin de rétablir une véritable ligne régionale, avec des arrêts dans nos petites villes, pour ne pas perdre nos rapports de bon voisinage avec l'Italie, qui sont un patrimoine très important.

Le véritable problème, c'est que nous ne savons pas quand les travaux commenceront. Il y a quelques années il semblait que le début des travaux était imminent, et plusieurs entreprises ont ouvert des bureaux à Modane, maintenant elles attendent. De même que nous sommes en attente nous aussi, pour réorganiser notre territoire en prévision des chantiers. Il faudra certainement prévoir des structures pour accueillir les familles des ouvriers qui travailleront sur la nouvelle ligne, mais nous ne savons pas combien il y en aura, et ce n'est certes pas un an avant le début des travaux que nous pourrons nous organiser correctement.

### **Si la situation ne se débloque pas en Vallée de Suse et que l'on ne trouve pas d'accord pour le passage de la ligne, quelles pourraient en être les conséquences pour la vallée de la Maurienne ? Pensez-vous que cela puisse se produire ?**

Disons que je suis étonné de l'opposition des maires de la vallée de Suse, même si je pense qu'elle provient surtout d'un manque d'information. Parce que chez nous aussi dans la Maurienne – et jusqu'à Lyon – la nouvelle ligne passera par les zones urbaines et bien plus à l'air libre que le trajet entre Venaus et Turin, où elle sera, me semble-t-il, presque complètement enterrée. Bien sûr, la construction en soi créera des inconvénients, mais cela durera au maximum une dizaine d'années. Nous attendons donc la décision des Italiens, avec la crainte que, si on attend trop longtemps, on perdra les 20% ou 30% de financement européen et on ne pourra plus faire la ligne. Récemment, en France, un accord a été conclu entre le gouvernement, les collectivités locales, les Conseils Généraux, les villes de Lyon et Chambéry pour financer les nouvelles lignes de marchandises entre Lyon et la Savoie. Si le tunnel de base ne se fait pas, ce financement s'avérera inutile, car les trains continueront de passer entre Chambéry et l'Italie, sur les vieilles lignes, avec tous les problèmes d'étranglement qui se perpétueraient.

Enfin, il serait vraiment grave que les centaines de millions d'euros que la France, l'Italie et l'Europe ont investi pour les galeries de reconnaissance aient été dépensés en vain.

Je crois que si la ligne Lyon-Turin ne se réalisait pas, ceux qui en souffriraient le plus seraient le Piémont et la ville de Turin, destinés à l'isolement, car tout le transport de marchandises international passerait sur la Suisse et transiterait par Milan.