

Carta di Hendaye

23 Gennaio 2010

Questa dichiarazione è stata redatta da associazioni e movimenti di diversi Stati membri dell'Unione europea (Francia, Spagna, Italia) che si battono contro la costruzione di nuove Linee ferroviarie TAV (Treno ad Alta Velocità) e di Linee merci rapide ad alta capacità e che si riuniscono oggi per unire le forze e fare ascoltare la propria voce considerato che le problematiche sono le stessa dappertutto.

L'opposizione dovrà quindi superare il quadro locale per diventare europea.

Noi, cittadini, associazioni e movimenti provenienti da diversi Stati membri dell'Unione europea (Francia, Spagna, Italia) in lotta contro i progetti TAV

Constatiamo che:

- questi progetti costituiscono per i territori attraversati un disastro ecologico, socio-economico e umano; la distruzione di aree naturali e terreni agricoli, nuovi corridoi di degrado e di inquinamento ambientale con rilevanti conseguenze negative per i residenti locali,
- questi progetti non tengono in considerazione la partecipazione delle popolazioni al processo decisionale; denunciemo l'opacità con la quale agiscono i governi di fronte al profondo dissenso sociale e comunale e il disprezzo degli argomenti e delle proposte dei cittadini,
- la motivazione ufficiale per la costruzione di queste nuove linee si basa sistematicamente su ipotesi di traffico e di redditività socio-economica false, così come di una sottovalutazione dei costi per una migliore "vendibilità" di progetti il cui valore reale non è stato dimostrato. Numerosi studi hanno dimostrato al contrario l'irrilevanza di questi progetti in termini economici e sociali (Essig relazioni in Gran Bretagna, Bermejo nei Paesi Baschi meridionali, Citec nei Paesi Baschi settentrionali, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 nel Rodano-Alpi, Quaderni dell'Osservatorio Tecnico della linea Lione - Torino, - organismo italiano -), e le relazioni della Corte dei conti francese e italiana.
- la priorità è data al TAV, che ha un costo enorme, a scapito del traffico locale e alla manutenzione e sviluppo delle reti ferroviarie esistenti, che non sono né curate né ottimizzate per sviluppare il trasporto merci che permette di servire le economie dei territori e un trasporto pubblico accessibile a tutti.
- mettiamo in discussione l'espansione aberrante del trasporto scatenata dal capitalismo globale che non ha consentito uno sviluppo uniforme locale, ma ha favorito invece la concentrazione abnorme di traffico e la delocalizzazione selvaggia della produzione.

Chiediamo:

- alla Commissione europea e al Parlamento europeo, promotori delle politiche dei trasporti dell'Unione europea sulle medie e lunghe distanze, di aprire una riflessione sull'assurdità e la non necessità di grandi infrastrutture (TAV, autostrade, ampliamenti degli aeroporti, super-porti ...) e una profonda revisione della strategia dell'Ue in materia di trasporto (TEN-T Trans European Networks - Trasporti).

- ai governi di Francia, Italia e Spagna la cessazione immediata delle attività e dei progetti TAV e l'apertura di un vero dibattito pubblico uniforme a livello europeo sul modello di trasporto, di sviluppo dei territori e sociale che sono alla base dell'incremento incontrollato del TAV.

Affermiamo che le soluzioni si possono trovare :

- nell'ammodernamento, manutenzione e ottimizzazione delle linee esistenti, che rappresentano l'alternativa più accettabile dal punto di vista ambientale e un costo finanziario molto inferiore rispetto alla costruzione di nuove linee, ciò che corrisponde all'applicazione in Francia dell'articolo 1 della legge Grenelle Ambiente del 3 agosto 2009 (soluzione prevista anche nel "Libro Bianco di Delors").
- nella decrescita dei trasporti connessa ad una profonda trasformazione del modello economico e sociale, dando la priorità alla prossimità e alla rilocalizzazione dell'economia,
- attribuendo in ultima istanza alle popolazioni direttamente interessate il processo decisionale, fondamento della vera democrazia e dell'autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto.

Charte d'Endaye

23 janvier 2010

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents Etats membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes.

L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité

Nous constatons tous que :

- ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,

- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des arguments et des propositions des citoyens,

- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports de la Cour des Comptes française et italienne,

- la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,

- la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

Nous demandons tous :

- à la Commission Européenne et au Parlement Européen en tant que moteurs des politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non-nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans Europe Networks - Transports).

- aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :

- la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).
- la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité,
- la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.