

Courrier de Lyon Turin Ferroviaire, adressé aux Amis de la Terre le 10 octobre 2014¹

En bleu, les réponses des Amis de la Terre France et des Amis de la Terre en Savoie

Madame,

Vous nous avez transmis il y a quelques jours un document nous informant de la nomination de Lyon-Turin Ferroviaire aux ... « Prix Pinocchio ». Nous souhaitons réagir à cette initiative, en apportant des précisions quant aux arguments que vous nous opposez.

Bonjour,

Nous avons bien reçu votre réponse suite à la nomination de Lyon Turin Ferroviaire aux Prix Pinocchio 2014 et vous en remercions. En effet, un des objectifs de ces prix est de faire réagir les entreprises autour des enjeux soulevés. Il semblerait de plus que vous n'ayez pas toujours pris la peine de répondre ainsi aux courriers de citoyens vous adressant des questions ou des critiques.

Nous tenons à notre tour à vous répondre sur un certain nombre de points que vous soulevez. D'une façon générale, il semblerait que vos affirmations ne soient pas étayées, et les faits confortent notre analyse du projet.

Le document que vous nous avez transmis n'est pas caractérisé par une vision particulièrement équilibrée de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, se présentant uniquement à charge, sans aucune demande d'échange préalable avec LTF.

Tout d'abord, vous critiquez le fait que notre document « *n'est pas caractérisé par une vision particulièrement équilibrée de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin* ». Cependant, **votre entreprise n'a pas toujours fait preuve d'équilibre dans les débats** autour de ce projet. Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple : en juillet 2013 a été organisé au conseil régional de Rhône Alpes ce qui aurait dû être un « débat » à la demande des élus Europe Ecologie – Les Verts (EELV), mais n'y ont participé finalement que le président de LTF, Louis Besson père fondateur et président de la commission pour le Lyon Turin, Mario Virano son homologue italien, le Préfet de Savoie (qui est le coordonnateur du projet) et un représentant de RFF. Devant ce qu'ils ont alors qualifié d'« *opération de publicité, de promotion* », les élus EELV ont décidé de boycotter la séance².

Précisons que LTF est le maître d'ouvrage de la seule section transfrontalière de la nouvelle liaison, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bussoleno en Italie.

Contrairement à ce que vous indiquez, **LTF n'est pas le « Maître d'ouvrage de la seule section transfrontalière »** : selon ses statuts, la société n'est pour l'instant responsable que des travaux d'études et de reconnaissance. Il semblerait que, comme souvent dans ce dossier, les promoteurs sont toujours en avance pour une politique du fait accompli.

La réalisation de cette section est guidée par le respect de l'environnement. Notre objectif n'est pas de « gommer » les Alpes mais, bien au contraire, de participer à leur préservation, notamment en favorisant un report modal de la route vers le rail, source de véritables bénéfices environnementaux. En effet, grâce à la réalisation du tunnel transfrontalier, nous ambitionnons un report de la route vers le rail équivalent à 55% du trafic actuel. Cette volonté a toujours été clairement exprimée de notre part. La nouvelle liaison transfrontalière s'insère, à ce titre, dans le contexte de la Convention alpine signée par les pays de l'arc alpin qui vise à limiter les nuisances environnementales. Elle répond également à la volonté de la Commission européenne de réduire de près de 50% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par le développement du transport par rail et voie navigable.

Concernant la formule « *gommer les Alpes* », nous n'avons fait que la reprendre, puisqu'elle a été utilisée depuis longtemps et à plusieurs reprises par les promoteurs du projet. Pour ce qui est de la discussion de fond, **votre ambition et votre volonté de « [favoriser] un report modal de la route vers le rail » a peut-**

¹ La version du courrier de LTF sans les commentaires des Amis de la Terre est disponible ici :

² http://lyonturin.eu/communiqués/docs/tract_conseil_regional.pdf ; <http://drome.eelv.fr/retranscription-par-les-medias-du-debat-sur-le-lyon-turin-et-sur-le-boycott-des-elues-eelv-de-la-region/>

être été exprimée, mais dans les faits, la situation est bien différente. Ainsi, LTF « *ambitionne un report de la route vers le rail équivalent à 55% du trafic actuel* » et plusieurs mesures incitatives étaient prévues dans l'accord franco-italien pour le Lyon Turin (annexe 3 du 30 janvier 2012). Pourtant, plus de deux ans après ces engagements, nous constatons que :

- Les poids lourds euro 1 et 2 circulent toujours en Maurienne où ils ne sont toujours pas interdits ; les marchandises dangereuses circulent toujours sur la route alors que la ligne ferroviaire existante, sous-utilisée, peut largement les transporter.

- Pour les camions euro 3, les tarifs au tunnel du Mont Blanc ont diminué en 2014, pour être alignés sur les moins polluants (euro 4,5 & 6).

- la ligne ferroviaire existante n'est toujours pas utilisée. Pourtant, sa capacité est de 22 millions de tonnes après les rénovations, changements de ponts, élargissement des tunnels. Elle pourrait donc suffire à transporter la totalité des marchandises qui traversent les Alpes du Nord (22,4 millions de tonnes).

Cette démarche environnementale est mise en œuvre dans la phase de chantier, pour la construction du tunnel transalpin. Sur le chantier de la galerie de reconnaissance de La Maddalena en Italie, une procédure de suivi environnemental a d'ores et déjà été mise en place par LTF, sous le contrôle de l'Agence régionale de l'environnement du Piémont (ARPA), de l'Agence nationale pour la protection de l'environnement (ISPRA) et du ministère italien de l'Environnement. Une procédure similaire sera également mise œuvre en France à l'occasion de l'ouverture du chantier de la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-La-Porte. Aujourd'hui, par exemple, des bassins de traitement pour les eaux de chantier sont mis en place avant tout rejet dans les cours d'eau. Les ressources hydrogéologiques, que ce soient des sources ou des cours d'eau, sont contrôlées avant et pendant les travaux. Des interventions spécifiques sont programmées pour éviter le risque d'interception des sources.

Par ailleurs, **en ce qui concerne les risques hydrologiques**, pour lesquels vous dites avoir mis en place un certain nombre de procédures et d'« *interventions spécifiques* », les contrôles ne font que constater les assèchements irréversibles de certaines sources. Le 7 décembre 2011, l'autorité environnementale a écrit, à propos de l'information sur les risques d'hydrogéologie : « **le maître d'ouvrage a choisi de « niveler par le bas » son approche hydraulique et hydrologique au sein de l'étude d'impact, et de reporter sur la procédure « loi sur l'eau » la charge de présenter une analyse technique détaillée et cohérente sur tout le tracé. S'agissant d'un des impacts essentiels du projet, cet état du dossier pose question et devrait empêcher, au moins dans certaines zones et/ou sur certains sujets, de tirer des conclusions définitives quant aux impacts et aux mesures à prendre pour les éviter, les réduire et, le cas échéant, les compenser** »³.

Concernant la ligne historique, l'évolution récente des trafics met en évidence qu'elle sera de moins en moins adaptée pour traiter, notamment, des trains de marchandises de plus en plus longs, des trains de grands containers et d'autoroute ferroviaire à grand gabarit. Par ailleurs, elle présente des caractéristiques loin d'être optimales pour le transport de marchandises et de voyageurs, du fait en particulier de la sinuosité du tracé, des pentes importantes des hautes vallées de Maurienne et de Suse qui imposent de fortes limites d'exploitation et d'importants surcoûts énergétiques. A noter également que les normes ferroviaires actuelles de sécurité plaident davantage en faveur d'un nouveau tunnel bi-tubes et non monotube comme l'est le tunnel historique du Mont-Cenis .

Plus loin dans votre courrier, vous invalidez **l'utilisation de la ligne ferroviaire historique du Mont Cenis** au titre de différents arguments non étayés. Pourtant, sur des documents élaborés pour partie par RFF, on peut lire que la ligne ferroviaire existante permet de faire rouler sans aucune difficulté les trains de 750 mètres. Quant à la sécurité de la ligne existante et du tunnel rénové pour le mettre au gabarit de l'autoroute ferroviaire (GB1), nous vous invitons à relire les réponses du ministre des transports en juillet 2012, au sénateur Vial qui l'interrogeait sur la sécurité du tunnel existant⁴. La ligne existante selon le ministre est donc en sécurité, en tout cas nous l'espérons car il y circule des convois de déchets nucléaires ! Enfin, sur les

3 http://lyonturin.eu/documents/docs/avis-delibere_ae%20agence%20developpement%20durable.pdf

4 « *Monsieur le Sénateur, vous avez indiqué que le tunnel actuel de Fréjus ne répond pas aux exigences de sécurité. Je souhaite vous apporter une précision, voire une rectification sur ce point. Cet ouvrage a été élargi au gabarit dit « B+ » afin d'y faire passer l'autoroute ferroviaire. À cette occasion, d'importants investissements ont été réalisés en matière de sécurité, qu'il s'agisse de niches ou d'équipements de surveillance, notamment. Ce tunnel a fait l'objet de commissions de sécurité et il est conforme aux exigences formulées.* » (publié dans le JO Sénat du 05/07/2012 - page 1425)

difficultés d'exploitation, LTF devrait prendre exemple sur les Suisses qui, au Gothard, sur une ligne de 1874, avec les mêmes conditions de tractions et propulsion des trains de fret, arrivent, à 1.150 mètres d'altitude, à transporter 16,8 millions de tonnes, avec, en hiver de la neige ! Votre entreprise peut aussi prendre conseil en Autriche : au Brenner, sur une ligne ferroviaire datant de 1867 qui culmine à 1.370 mètres, sont transportées 14,1 millions de tonnes de marchandises avec des pentes supérieures à celle de notre ligne.

Pour les voyageurs, l'exploitation de la nouvelle ligne mixte entre Lyon et Turin, à sa mise en service complète, leur offrira des gains de temps significatifs, tant au niveau international que régional. A titre d'exemple, grâce à la nouvelle infrastructure, Lyon et Turin seront reliées en moins de 2h contre plus de 4h actuellement. Le trajet Paris-Milan s'effectuera en 4h au lieu de 7 aujourd'hui, etc.

Ensuite, vous avancez l'**argument du confort des voyageurs et du gain de temps** qu'offrirait la nouvelle ligne Lyon-Turin. Cependant, vous omettez d'indiquer que vous comparez le temps d'un trajet direct et sans arrêt avec celui du trajet actuel qui comporte neuf arrêts⁵. Par ailleurs, il faut souligner que le TGV actuel circule entre Turin et Milan sur une voie « normale » et met 1h30, alors qu'en circulant sur la voie qui existe à grande vitesse entre ces deux villes, on ne mettrait que 44 minutes. Enfin, le meilleur temps annoncé⁶ est en réalité de 4h14 et non de 4h comme vous l'affirmez. En conclusion, à périmètre de comparaison identique, le gain de temps effectif entre Paris et Milan serait donc d'environ une heure seulement (et il pourrait même être ramené à 45 minutes en faisant quelques aménagements sur la ligne existante). Comme souligné dans le texte de présentation des Prix Pinocchio, on parle donc bien d'un projet démesuré de 30 milliards d'euros pour une heure de gain de temps.

Lyon Turin Ferroviaire, comme déjà précisé, est le maître d'ouvrage de la seule section transfrontalière entre la France et l'Italie. Le coût actuel de cette section, d'environ 65 kilomètres, validé par la France, l'Italie et l'Union européenne, est aujourd'hui établi à 8,5 milliards d'euros (en euros constants 2010). Il a peu varié depuis l'origine du projet. Des confusions apparaissent parfois avec le coût global du projet Lyon-Turin, de l'ordre de 24 milliards d'euros. Il faut là préciser que ce montant est un montant estimatif, prenant en compte, notamment, la réalisation des accès français et italiens en complément de la section transfrontalière (mais la construction de ces accès dans les deux pays, selon l'accord intergouvernemental de janvier 2012, sera progressive, réalisée par phases, en fonction aussi de l'évolution du trafic). L'UE a confirmé sa disponibilité pour un financement de la section transfrontalière à hauteur de 40%, le solde étant réparti entre la France (25%) et l'Italie (35%).

En ce qui concerne l'**augmentation des coûts**, nous avons pu constater au fil des années, de grandes variations dans les annonces de Lyon Turin Ferroviaire :

- pour le tunnel transfrontalier : sur votre site internet vous êtes passés en trois mois de 9,975 milliards d'euros à 8,5 milliards d'euros alors que le 25 janvier 2012 devant l'AFGC à l'INSA Lyon vous présentiez un coût de 10,5 milliards d'euros. Tous ces coûts étaient annoncés en valeur 2010, une valeur 2015 effraierait-elle tant les contribuables ? Les Suisses qui ont creusé un tunnel identique savent qu'il a coûté plus de 10,5 milliards (selon Alp'Transit).
- pour le coût total du projet : il était annoncé à 3 milliards d'euros en 1993 puis à 12 milliards d'euros en 2002 devant les parlementaires, puis à 24 milliards d'euros en 2009 selon les calculs RFF et à 26,1 milliards d'euros valeur 2010 par la direction du Trésor.

Concernant les aspects judiciaires que vous évoquez en Italie, liés à deux anciens responsables de LTF ayant quitté la société, nous invitons à ne pas tirer de conclusions hâtives. Pour notre part, nous nous abstenons à ce stade de tout commentaire sur le dossier évoqué, une procédure d'appel ayant été engagée. Nous rappelons cependant que la justice italienne n'a mis en évidence aucun préjudice pour notre société.

Pour ce qui est de la **condamnation du Directeur Général et du Directeur des travaux** en première instance, il est difficile à croire que cela n'ait causé aucun préjudice moral à votre société, alors que, dans le même temps, vous poursuivez en justice des opposants pour de supposés préjudices moraux, en raison des révélations faites sur votre projet. S'il est vrai qu'il faut bien sûr respecter la présomption d'innocence, il est

5 Pour le trajet Lyon Turin, LTF compare un temps direct avec un trajet actuel au départ de Lyon Part-Dieu, mais avec un changement à Chambéry et quelques fois aussi à Aix-les-Bains. Il faut aussi prendre en compte le fait que l'Autorité Environnementale soulignait que, compte tenu de la saturation des voies dans Lyon, la liaison vers Turin se ferait depuis la gare de Lyon Saint Exupéry : il faudra donc prendre sa voiture ou les transports pour pouvoir prendre la nouvelle ligne, ce qui rallonge bien sûr le temps de trajet.

6 Temps annoncé de 4h14 selon le dossier d'enquête publique de 2012.

pourtant étonnant que le Directeur Général, condamné en 1ère instance pour des trucages remontant à 2004, soit resté en poste jusqu'à 2011 avec une délégation de signature de 10 millions d'euros. Vous nous invitez « à ne pas tirer de conclusions hâtives », cependant les preuves présentées lors du procès sont accablantes, et les écoutes téléphoniques reproduites dans le jugement montrent que les deux condamnés en première instance ont tenté de soustraire les dossiers compromettants, en les transférant en France au siège de LTF à Chambéry.

Enfin, à propos des risques d'infiltration mafieuse, il faut rappeler qu'un protocole visant à prévenir des infiltrations criminelles dans les marchés des travaux publics a été signé le 11 septembre 2012 entre les pouvoirs publics italiens et les organisations syndicales du BTP. LTF est également signataire dudit protocole et doit aussi respecter auprès du CIPE (Comité interministériel pour la programmation économique) des engagements antimafia dans l'attribution des marchés[1].

Sur cette question, pour mémoire, nous rappelons les chiffres communiqués en Italie cet été par l'autorité publique de contrôle GITAV (Gruppo Interforze Tratta Alta Velocità) depuis sa mise en place le 28 juin 2011. En 3 ans, le GITAV a procédé à 988 contrôles anti-mafia sur des sociétés ou entreprises intervenant à un titre ou à un autre sur le chantier du Lyon-Turin, en Italie. Au total, le GITAV a écarté 4 entreprises, soit 2,10% du total.

Au sujet des **risques d'infiltration mafieuse**, nous sommes heureux d'apprendre que LTF a signé des conventions antimafia dix ans après sa création et, après que les opposants ont révélé de telles infiltrations sur la base de rapports de police⁷. Il n'en reste pas moins que des comptabilisations troublantes persistent dans les comptes de LTF pour lesquelles, après deux ans, il n'y a toujours pas de réponse, malgré les interpellations d'Anticor, l'association fondée par le célèbre juge Alphen, notamment :

- 10,322 millions d'euros pour une galerie jamais creusée à Venaus,
- 7,545 millions d'euros d'acompte sur commande pendant au moins cinq années de suite.

Le tout étant constaté sur les bilans de LTF, nous voudrions simplement connaître les explications. Rappelons que l'argent de LTF provient de fonds publics des États français et italien, et de l'Union européenne, ce qui implique un devoir de transparence maximale sur l'utilisation de ces fonds.

Afin que les visiteurs de votre site puissent disposer de tous les éléments d'information nécessaires, nous vous transmettons également un nouveau document d'information de LTF, « En savoir plus sur le Lyon-Turin, la future liaison ferroviaire en 10 questions clés »[2].

Nous publierons ces échanges sur le site internet des Prix Pinocchio, et nous espérons que vous les publierez également sur le vôtre, par souci d'équilibre, pour que, les visiteurs, comme vous le soulignez « puissent disposer de tous les éléments d'information nécessaires ».

Notre site est également consultable en français et italien[3].

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à notre démarche et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos salutations distinguées.



François Pelletier

Responsable de la Communication

Home: [LTF - Home Site](#)

⁷ Sur cette question, nous rappelons également les chiffres communiqués en Italie cet été par l'autorité publique de contrôle GITAV (Gruppo Interforze Tratta Alta Velocità) depuis sa mise en place le 28 juin 2011. En 3 ans, le GITAV a procédé à 988 contrôles anti-mafia sur des sociétés ou entreprises intervenant à un titre ou à un autre sur le chantier du Lyon-Turin, en Italie. Au total, le GITAV a écarté 4 entreprises, soit 2,10% du total.

En vous remerciant d'avance pour l'attention et le sérieux avec lequel vous étudierez les éléments que nous vous communiquons, nous espérons qu'ils permettront de faire évoluer votre approche et vos pratiques.

Cordialement,

Florent Compain

Président Vice-Président

Les Amis de la Terre France Les Amis de la Terre en Savoie

Patrick Bastien

[1] Protocole antimafia en ligne sur le site du gouvernement italien :

http://www.interno.gov.it/mininterno/export/sites/default/it/assets/files/24/2012_10_23_ProtocolloLTF.pdf

[2] « En savoir plus sur le Lyon-Turin, la future liaison ferroviaire en 10 questions clés » : <http://www.ltf-sas.com/le-lyon-turin-en-10-questions-cles/>

[3] Site web de Lyon-Turin Ferroviaire : www.ltf-sas.com