

11 raisons de droit s'opposent au démarrage du chantier L.T.F

Le Président de Lyon Turin Ferroviaire a déclaré devant les journalistes et sur le site Internet de LTF : «*De projet, la future section transfrontalière va passer à chantier côté français début 2015, avec le début du creusement de la galerie de Saint-Martin en Savoie.*». Le creusement envisagé n'est donc pas une galerie de reconnaissance dans les faits et s'inscrit dans une logique **de travaux définitifs**.

Il est confirmé que la connaissance géologique est complète et ne nécessite pas de reconnaissances complémentaires comme le disait le rapport des géologues de LTF dès 2011. Le premier ministre, Jean Marc Ayrault, l'a d'ailleurs confirmé le 8 octobre 2012 en confirmant les analyses des géologues de LTF lorsqu'il indiquait dans sa réponse à la Cour des Comptes (page 2/4):

travaux (40M€), à la variation de la longueur excavée (10M€), à une sous-estimation du coût initial mais surtout aux difficultés géologiques rencontrées (174M€), notamment au niveau de la descenderie de Saint-Martin-La-Porte. Les enseignements tirés de ces travaux préliminaires seront utiles, d'une part, parce que le comportement des terrains les plus complexes a pu être analysé, d'autre part, parce que les méthodes constructives appropriées ont pu être conçues et mises en œuvre. Par ailleurs, certains risques de surcoût ont été pris en compte à l'aide de provisions pour risques et de garanties à valoir.

Ce creusement contrevient à de nombreuses règles de droit :

1/ La société LTF ne pouvait prétendre obtenir un cofinancement européen pour des reconnaissances ou pour des études géologiques, alors qu'il s'agit en fait de travaux définitifs du tunnel de base, qui plus est, avec un délai affiché de dix années pour leur réalisation selon le contrat passé. Au surplus le financement de l'Europe ne vise que 600 mètres et non pas 9 km que souhaite engager LTF.

2/ L'accord franco-italien du 30 janvier 2012 indique à l'article 16 que «*La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.*». Les financements n'étant pas disponible, il est donc fait interdiction de débiter le «chantier» pour des travaux définitifs comme le qualifie le président de LTF lui-même.

3/ Le même accord fixe à l'article 18 la répartition des coûts entre la France et l'Italie pour le «chantier». En présentant de façon abusive le creusement de cette galerie comme une galerie de reconnaissance, cette répartition est modifiée de facto en faisant supporter à la France une part plus importante.

4/ La certification des coûts par un tiers extérieur, visée à l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012 ratifié par les parlements, n'étant pas réalisée suite à l'infructuosité de l'avis de marché public publié durant le mois d'août 2014, le «chantier» ne peut être lancé sans connaissance des coûts. Ce point a été soulevé par la Cour des Comptes dans le référé adressé au premier Ministre le 1er août 2012 à la page 4/8, ce dernier a d'ailleurs reconnu la nécessité de cette certification. En lançant ce «chantier» en méconnaissance de ces dispositions le président de LTF prend la responsabilité d'une possible faute de gestion

5/ Le rapport des trois géologues salariés de LTF, comme les déclarations du premier ministre le 8 octobre 2012 démontrent qu'il ne s'agit pas d'une galerie de reconnaissance mais d'un démarrage d'un «chantier» pour des travaux définitifs.

6/ Le président de la société Lyon Turin Ferroviaire (LTF) est également président de l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD), accorder un marché LTF de 400 millions d'euros à deux membres fondateurs de l'IGD membres du Conseil d'administration de l'IGD qu'il préside également, constitue un conflit d'intérêt au sens de la définition européenne et française car il s'agit un intérêt moral même indirect.

7/ Les fonctions rappelées au point 6/ sont incompatibles avec un arbitrage, apparaissant comme impartial de l'argent public qu'il gère en sa qualité de président d'une société exclusivement financée par des fonds publics. Militant comme président de l'IGD pour le transfert des services publics au privé, il ne peut apparaître comme arbitre impartial dans la gestion de la société LTF.

8/ L'évaluation interne de ce chantier de Lyon Turin Ferroviaire pour 450 millions d'euros a été publiée dans la presse suite à une conférence de presse de LTF à Rome. **Cette divulgation d'informations, huit mois avant l'avis de marché public du 22 décembre 2012, est contraire aux règles de la concurrence et à l'intérêt de Lyon Turin Ferroviaire.** Ces faits ont été dénoncés dans un courrier adressé au Procureur de la République et au Pôle Financier par des parlementaires.

9/ Le cahier des charges associé à la décision ministérielle de février 1994, visée par la déclaration d'utilité publique du 18 décembre 2007 pour le tunnel de base, n'autorise pas le creusement du tunnel sans avoir préalablement construit l'infrastructure Lyon Satolas / Combe de Savoie. Ce début de chantier méconnaît les dispositions de la Déclaration d'utilité publique prise en 2007.

10/ Les traités franco-italiens n'autorisent pas le démarrage de travaux définitifs sans l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord du 29 janvier 2001 défini par l'article 5 du même accord.

11/ Le cofinancement accordé par l'Union Européenne dans sa décision C (2008) 7733 n'autorise qu'une galerie de deux fois 300 mètres et non de 9 kilomètres. (Page 15/47)

• *Activité 5 - Galerie de Saint Martin la Porte (Études)*

Il s'agit de la réalisation d'une galerie de reconnaissance de 600 mètres (en deux tranches successives de 300 mètres) vers l'est, à partir du pied de la descenderie.

L'ensemble de ces faits conduisent à considérer que le marché attribué aux sociétés SPIE Batignolles, EIFFAGE et autres pour le creusement d'une galerie au diamètre et dans l'axe sud du tunnel définitif entre les «pieds» des galeries de Saint Martin de la Porte et de La Praz, constitue un démarrage du «chantier» pour des travaux définitifs malgré l'interdiction faite par les accords binationaux.

C'est la raison pour laquelle l'annulation des marchés conclus s'impose à notre sens, sauf à méconnaître de nombreuses règles de droit.

<http://lyonturin.eu/>