



Paris, le 17 octobre 2014

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'avez 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.

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 séance¹.

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.

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-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).

1. http://lyonturin.eu/communiques/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/>

- 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).

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** »².

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 existant³. 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 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.

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 arrêts⁴. 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 annoncé⁵ 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.

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

3 « 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)

4 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.

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

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.

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 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.

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 police⁶. 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.

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* ».

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
Les Amis de la Terre France

Patrick Bastien
Vice-Président
Les Amis de la Terre en Savoie

⁶ 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.