

## Courrier de Lyon Turin Ferroviaire, adressé aux Amis de la Terre le 10 octobre 2014

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. 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.

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.

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.

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.

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 .

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.

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%).

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.

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.

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].

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](#)

---

[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](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](http://www.ltf-sas.com)