

DU MEME AUTEUR

"Trafics en tous genres", 2014, *tim buctu éditions*.

Daniel Ibanez

Lyon-Turin

Les "Réseaux" déraillent

Lettre au juge

tim buctu éditions

© *tim buctu éditions, 2015*

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction
réservés pour tous pays.

72 chemin du Figournas
06480 La Colle sur Loup

timbuctu.editions@gmail.com

<http://timbuctueditions.fr>

"Ceux qui vivent, ce sont ceux qui luttent."

Victor Hugo

Note à l'intention du lecteur

Cette lettre est adressée à un juge administratif, Vice-Président du Tribunal, Président de Chambre d'un Tribunal Administratif et Président de la commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur.

Il est d'usage dans les tribunaux d'appeler les juges "Madame la Présidente" ou "Monsieur le Président". C'est la raison pour laquelle j'ai utilisé cette formule.

J'ai également pensé qu'elle s'adressait plus largement à tous ceux qui, dans les tribunaux, ont la difficile et laborieuse mission de juger.

Introduction

Monsieur le Président,

Je m'adresse à vous un peu plus complètement que je ne l'avais fait lorsque je me suis permis de vous communiquer notre mémoire au sujet du dossier Lyon-Turin. Je m'étais autorisé ce premier courrier après avoir lu dans la presse le message électronique de soutien que vous avez adressé à l'un des commissaires enquêteurs. Votre courriel est une sorte d'OVNI dans le monde judiciaire. Sa publication a probablement fait suite à une trop large diffusion, par son destinataire qui souhaitait s'en prévaloir. Votre intervention, non identifiée dans les cadres procéduraux qui régissent les tribunaux, m'autorise à vous écrire. J'espère vous montrer, par des démonstrations et des pièces, que votre courriel n'est pas le seul à pouvoir être qualifié de la sorte. De nombreuses interventions et pratiques du dossier Lyon-Turin sont, elles aussi, inidentifiables, du seul point de vue des repères de la démocratie et de la République.

Soutenant des commissaires enquêteurs qui vous avaient saisi pour se plaindre du contenu d'articles de presse, vous écriviez : "les opposants cherchent tous les angles d'attaque". J'en avais été affecté car votre propos m'a paru désobligeant pour "les opposants au projet", par une présentation sommaire d'une contestation, qui n'aurait, d'après vous, d'autre but que chercher "tous les angles d'attaque". Votre avis était là, rapidement construit sur une écoute unilatérale, sur votre appréciation personnelle. Je me suis senti visé par votre message électronique et vous comprendrez que j'ai pu considérer votre formulation comme tenant plus du procès d'intention que du procès équitable.

----- Message d'origine -----

De [REDACTED] >

Date mer. 10/10/2012 10:30 (GMT +02:00)

À : "Pierre-Yves.Fafouroux" [REDACTED] >

Objet : RE: Lyon-Turin

Cher Monsieur,

J'ai suivi avec attention les développements de cette affaire, en lisant attentivement les documents que vous m'avez adressés, qui sont parfaitement clairs, en recevant M. Truchet, qui m'a fourni des explications très pertinentes, et en échangeant des informations avec la préfecture de la Savoie.

Ai-je besoin de la dire ? Je suis totalement convaincu de la bonne foi de la commission et de l'intégrité de ses membres.

J'ajouterais - et c'est vraiment l'essentiel - que le travail que vous avez fourni est tout à fait remarquable, par l'ampleur de la tâche, la précision des observations et l'apport extrêmement intéressant de vos conclusions très motivées.

Bien évidemment, les opposants au projet cherchent tous les angles d'attaque possibles, en passant sous silence les nuances et la finesse de votre travail, pour ne retenir qu'une vision manichéenne des choses ; cela est malheureusement classique. Mis en cause personnellement, vous avez choisi de répondre directement à ceux qui vous critiquent de la sorte, et c'est sans doute la meilleure solution à l'heure actuelle.

J'ai rendu compte à [REDACTED] de tous ces éléments. Il considère qu'un communiqué de la part du Tribunal serait, dans les circonstances présentes, une réponse inadaptée, risquant d'être interprétée comme un aveu quant à la précarité juridique de l'enquête, et, partant des décisions à venir : ce qui n'est absolument pas notre analyse !

Bien entendu, il est prêt à envisager une autre attitude, en cas d'évolution de la question.

Je vous redis personnellement toute mon appréciation pour ce très important et intéressant travail ; je vous renouvelle mon soutien, à partager avec les membres de la commission, en particulier avec M. Truchet.

avec mes sentiments les meilleurs,

Nous avons pourtant beaucoup travaillé pour comprendre ce dossier, après avoir analysé une importante documentation.

Comme moi, vous êtes contribuable et citoyen, mais également juge, vous avez la lourde responsabilité d'arbitrer dans l'intérêt général après débat contradictoire. Ce débat aurait dû se dérouler avant que vous déclariez votre soutien ; ce ne fut pas le cas. Vous êtes pourtant, à votre niveau au sein de l'institution judiciaire, le garant de l'instruction contradictoire, règle fondamentale de l'arbitrage impartial. Y déroger fait pourtant courir le risque de l'arbitraire. Je crois sincèrement que vous avez été trompé et que, par suite, vous vous êtes trompé pour avoir accordé votre confiance. C'est la

procédure du débat contradictoire qui permet d'éviter cet écueil et préserve, pour partie au moins, non seulement le juge, mais également la confiance du citoyen en l'institution.

Comme souvent, analyser les faits permet de progresser. J'ai donc pensé qu'en vous apportant quelques éléments de fait, je pourrais vous convaincre d'être plus attentif aux motivations réelles des contestations et mettre en pratique, la formule rapide mais efficace qui veut que "la confiance n'exclut pas le contrôle".

Je vous adresse donc la présente, car chacun d'entre nous a le droit d'être entendu par le juge, dans le cas présent, ce sera hors procédure. Dans cette période de défiance de plus en plus marquée envers les pouvoirs, qu'ils soient politiques ou institutionnels comme la Justice, il m'a semblé logique et nécessaire de reprendre ce contact avec vous, pour clarifier un débat de plus en plus présent dans notre société.

Selon votre message, les opposants chercheraient, par des moyens de forme, toutes les possibilités pour faire capoter les projets sans prendre en compte l'intérêt général. Pour être franc avec vous, je ne crois pas que nous soyons manichéens comme vous l'écriviez, je ne crois d'ailleurs pas que ceux qui contestent en général, le soient. Je crois au contraire que la contestation est légitime par essence, parce qu'elle naît d'interrogations restées sans réponse, parce que l'absence de réponse ou la caricature ne peuvent que désespérer ceux qui s'interrogent. Si en démocratie, s'interroger et interroger sur l'intérêt général d'un projet ceux qui détiennent le pouvoir d'engager l'argent public est naturel, répondre est pour eux une obligation, d'autant que leur bilan n'est pas toujours "globalement positif".

N'est-il pas légitime de questionner sur des dépenses pharaoniques au regard d'un endettement public qui a quintuplé en 20 ans ? N'est-il pas légitime de s'interroger lorsque ceux qui décident ne risquent rien en cas d'échec prévisible, voire annoncé ? Pour dire le fond de ma pensée, Monsieur le Président, j'estime qu'au-delà de la légitimité, il s'agit d'un droit et sans doute d'un devoir pour chaque citoyen.

Pour avoir interrogé sans obtenir de réponse, nombre de mouvements de contestation sont légitimes ; ils ont travaillé pour débusquer l'information, la comprendre et l'analyser. Puisqu'il faut bien leur donner un nom, je les appellerai volontiers "mouvements de bon sens" ou "mouvements démocratiques d'interrogations".

En vous adressant ce courrier, je me sens donc parfaitement à ma place, même si ce genre de correspondance n'est pas classique. J'ai moi-même commis l'erreur de juger, alors que j'étais responsable d'une entreprise, sur la seule confiance en l'une des parties. C'est dire si je comprends votre position, vous qui avez donné votre confiance aux représentants de l'État et de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF). Les associations soutenaient devant vous que l'objectif était de créer une nouvelle voie de circulation routière alors que le doublement du tunnel du Fréjus était présenté au public par le préfet et SFTRF, comme une galerie de sécurité exclusivement réservée aux secours. Ces "opposants" vous demandaient de suspendre le lancement de ce chantier devant cette évidence. Vous avez balayé leurs arguments en croyant ce que vous avaient dit le Préfet et les dirigeants de SFTRF. Vous aviez d'ailleurs quelques raisons d'y croire puisque par principe, ceux qui sont au service de l'État sont au service de l'intérêt général. Vous aviez une autre raison d'y croire, la SFTRF est détenue par un fonds de l'État qui s'appelle le "Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin" (FDPITMA). En toute logique, vous ne pouviez imaginer que ce fonds, créé en 2002 pour sortir les camions de la route, pouvait être complice d'une ouverture au trafic routier de la galerie dite "de sécurité". Lorsque les associations requérantes vous ont expliqué que le diamètre de creusement prévu pour la "galerie de sécurité" du tunnel (équivalent à celui du tunnel du Mont-Blanc) était déterminé pour permettre une ouverture au trafic automobile et routier, vous n'y avez pas cru. Vous avez conclu dans votre jugement que les pièces du dossier ne corroboraient pas les craintes de ces "opposants", alors que celles produites par SFTRF et le préfet démontraient que *"la seconde galerie répond uniquement à des impératifs de sécurité"* :

être initialement de 4, 80 mètres et qu'il est désormais fixé à 8 mètres, soutiennent que la construction de la galerie de sécurité, autorisée par la décision attaquée, constitue en réalité le doublement du tunnel routier du Fréjus, ils n'établissent pas que l'arrêté vise en réalité à doubler les capacités de circulation routière du tunnel du Fréjus ; qu'il ressort, à l'inverse, des pièces du dossier que la construction de cette seconde galerie répond uniquement à des impératifs de sécurité, tels qu'ils ont été définis à la suite de l'analyse de l'accident qui s'est produit en mars 1999 dans le tunnel du Mont-Blanc ; qu'ainsi, alors que la destination du projet, alléguée par les auteurs du recours, c'est-à-dire un doublement du tunnel, n'est nullement corroborée par les pièces du dossier et que l'urgence qu'ils invoquent n'est justifiée qu'au regard des objectifs prêtés aux autorités italiennes et françaises en la matière, la condition d'urgence, qui doit s'apprécier objectivement, ne peut être regardée comme remplie en l'espèce ;

Votre collègue, saisi lui sur le fond, a conclu de la même manière le 10 avril 2012.

Pourtant, Monsieur le Président, le 3 décembre 2012 à Lyon, lors du sommet franco-italien, le ministre des transports Frédéric Cuvillier et son homologue italien Mario Ciaccia signaient l'ouverture à la circulation de la pseudo "galerie de sécurité"¹, présentée comme telle à l'enquête publique, soutenue comme telle par le Préfet devant votre Tribunal.

Par la présente déclaration :

Nous décidons que, à l'issue des travaux pour doter le tunnel du Fréjus d'une galerie de sécurité, ce nouvel ouvrage sera, dans le respect des procédures nationales et communautaires et des délais correspondants, ouvert à la circulation à une seule voie de circulation, dans le sens de l'Italie vers la France, le tunnel actuel étant, simultanément, réduit à une seule voie de circulation, pour le sens de la France vers l'Italie ;

Ainsi, Monsieur le Président, les pièces ne corroboraient peut-être pas les craintes des associations, mais les faits les ont confirmées.

J'espère donc pouvoir vous donner quelques raisons de douter de la formulation de votre courrier électronique et de votre engagement, en vous adressant quelques informations complémentaires dans le dossier du projet Lyon-Turin.

Pour conclure cette introduction, je me permets de vous recommander la lecture d'un livre qui m'a touché et ému, sur l'acte

¹ http://lyonturin.eu/documents/docs/modifs_tunnel_frejus_fr.pdf

de juger et de se tromper, “Le chemin des morts” de François Sureau chez Gallimard. ¹

En cette année caniculaire, j’ai également une pensée pour Rémi Fraisse tombé, mort, des suites de l’explosion d’une grenade de guerre, la “grenade offensive F1”, lancée sur lui par un gendarme à Sivens. J’espère que vous n’êtes pas de ceux qui disent “s’il n’y avait pas été...” Il n’est pas possible d’évoquer Rémi Fraisse sans parler de Vital Michalon, tué en 1977, lui aussi par l’explosion d’une grenade F1, alors qu’il s’opposait à la construction de la centrale nucléaire de Creys-Malville dite “Superphénix”, dont le redémarrage a été jugé illégal en février 1997... par le juge administratif².

Leurs morts sont dues à l’emploi d’une arme de guerre contre des populations civiles et non à leur présence sur les lieux, quelle qu’en fût la forme, de la même manière que le viol est de la responsabilité exclusive du violeur et non de la tenue vestimentaire de sa victime.

L’histoire fait que Superphénix a été arrêté, est en cours de démantèlement... vingt ans après, et que le barrage de Sivens a été disqualifié par les experts deux jours après la mort de Rémi Fraisse.

J’adresse plus largement mon courrier à vos collègues juges administratifs, imaginant qu’il est possible de contribuer à quelques changements dans la perception des contestations de projets. Certains me disent suspicieux, voire objet “d’obsessions accusatrices”, d’autres me trouvent optimiste, voire naïf, qui sait ?

¹ Ouvrage dans lequel il raconte son expérience et son incrédulité face aux menaces que lui avait exposées un militant basque, finalement assassiné par les GAL.

² Conseil d’Etat, 28 février 1997, Fonds Mondial pour la Nature et autres, requêtes n°161504, 161516, 167712

La confiance

Fort de votre confiance, vous vous êtes montré élogieux pour les commissaires enquêteurs que vous aviez désignés et critique à l'égard des opposants. Confiance, tout tient dans ce mot indissociable de la vie en société. La confiance est bien le socle de nos relations. Lorsqu'il achète du boeuf dans un supermarché, le consommateur fait confiance à l'enseigne qui doit s'être assurée que ce n'est pas du cheval ou du bœuf aux hormones ; lorsque nous achetons un jouet à nos enfants, nous faisons confiance au vendeur, pensant qu'il a vérifié que les plastiques ne contiennent pas de produits dangereux ; lorsque l'on achète un biberon, on n'imagine pas qu'il puisse contenir des perturbateurs endocriniens ; lorsque l'on prend un médicament, c'est la confiance donnée à son médecin et aux services de l'État, qui nous conduit à penser que l'on se soigne et que l'on ne s'empoisonne pas.

Cette confiance, vous l'avez donnée aux commissaires enquêteurs que vous avez désignés, les considérant impartiaux, indépendants et rigoureux. Pour présider les commissions de désignation des commissaires enquêteurs sur deux départements concernés, vous les connaissiez. Comme le consommateur moyen, vous ne disposez toutefois pas de tous les moyens pour enquêter a priori. Vous vous fiez aux commissaires enquêteurs et ce sont eux qui ont l'obligation de vous informer d'un éventuel conflit d'intérêts ; s'ils ne le font pas, vous n'avez pas de raison de mettre en doute cette confiance. C'est le fondement du système et de la relation avec le public qui doit, lui aussi, être en confiance avec les commissaires enquêteurs.

Le ministère de la Justice donne dans ses instructions quelques pistes pour apprécier des situations où le conflit d'intérêts pourrait surgir : *“Une définition simple pourrait être la suivante : le conflit*

d'intérêts est une situation de fait dans laquelle se trouve placée une personne face à deux intérêts divergents, un intérêt général et un intérêt particulier, devant lesquels il a un choix à faire".¹

Monsieur le Président, nombre de personnes confondent la corruption ou prise illégale d'intérêts ou encore le trafic d'influence qui sont des délits avec le conflit d'intérêts ou la partialité. Il n'est d'ailleurs pas rare de lire des conclusions, dans lesquelles des commissaires enquêteurs pensent prouver leur impartialité et leur indépendance en déclarant qu'ils ne sont pas intéressés à l'opération ou ne détiennent aucune part sociale ou action dans une société intéressée.

L'impartialité est le fait de n'avoir pas pris parti avant d'instruire un dossier dans lequel on doit rendre une décision ou un avis. Le fait d'être partial n'implique donc pas de commettre un délit mais simplement d'avoir pris parti. Par contre, celui qui a un intérêt ne peut plus se prétendre impartial et peut commettre un délit.

L'indépendance est le fait d'être libre de son jugement, n'être pas sujet aux pressions ou n'avoir pas d'intérêt moral ou matériel pour le projet à évaluer. Tout le monde comprend que celui qui est en lien avec le promoteur d'un projet ou bien avec une personne intéressée au projet, ne peut revendiquer son indépendance sans qu'un doute légitime existe.

La première difficulté d'interprétation est que le lien d'intérêt peut être direct ou indirect, la seconde, que l'intérêt peut être matériel ou moral. Ainsi, si votre frère est intéressé par un projet parce que son entreprise y travaille, vous ne pouvez prétendre être indépendant ou impartial si vous devez émettre un avis ou prendre une décision, même si vous n'êtes pas son associé. De même si vous êtes membre d'un groupement ou d'une association qui soutient un projet ou participe à sa réalisation, vous ne pouvez pas plus revendiquer l'impartialité ou l'indépendance, même si vous n'en êtes pas le salarié. Ces qualités sont requises pour toutes les personnes chargées d'une mission de service public, les fonctionnaires, les commissaires enquêteurs aussi.

¹ http://www.justice.gouv.fr/art_pix/scpc2004-1.pdf

Pour différencier le conflit d'intérêts des délits de prise illégale d'intérêts ou de corruption, le ministère a opté pour une définition plus précise : ¹

“ Un conflit d'intérêts naît d'une situation dans laquelle une personne employée par un organisme public ou privé possède, à titre privé, des intérêts qui pourraient influencer ou paraître influencer sur la manière dont elle s'acquitte de ses fonctions et des responsabilités qui lui ont été confiées par cet organisme ”.

Dans le même document, le ministère de la Justice rappelle les définitions de l'Union Européenne et de l'OCDE :

La Recommandation n° R (2000) 10 du Comité des Ministres [du Conseil de l'Europe] aux États membres sur les codes de conduite pour les agents publics, adoptée le 11 mai 2000 lors de la 106° session, indique en son article 8 que : “l'agent public doit éviter que ses intérêts privés entrent en conflit avec ses fonctions publiques. Il est de sa responsabilité d'éviter de tels conflits, qu'ils soient réels, potentiels ou susceptibles d'apparaître comme tels”.

L'article 13 de cette Recommandation en donne une définition qui est la suivante : Un conflit d'intérêts naît d'une situation dans laquelle un agent public a un intérêt personnel de nature à influencer ou paraître influencer sur l'exercice impartial et objectif de ses fonctions officielles. L'intérêt personnel de l'agent public englobe tout avantage pour lui-même ou elle-même ou en faveur de sa famille, de parents, d'amis ou de personnes proches, ou de personnes ou organisations avec lesquelles il ou elle a ou a eu des relations d'affaires ou politiques. Il englobe également toute obligation financière ou civile à laquelle l'agent public est assujetti.

Enfin une définition plus récente a été adoptée par l'OCDE lors de la 29° session du Comité de la gouvernance publique qui s'est tenue à Paris les 15 et 16 avril 2004 : “Un conflit d'intérêts implique un conflit entre la mission publique et les intérêts privés d'un agent public, dans

¹ http://www.justice.gouv.fr/art_pix/scpc2004-1.pdf

lequel l'agent public possède à titre privé des intérêts qui pourraient influencer indûment la façon dont il s'acquitte de ses obligations et de ses responsabilités”.

On comprend donc bien que la personne qui est chargée d'une mission de service public a la responsabilité personnelle *“d'éviter de tels conflits, qu'ils soient réels, potentiels ou susceptibles d'apparaître comme tels.”* Les mots *“potentiels”, “susceptibles”* et *“apparaître”* montrent à eux seuls la portée de la définition : pour que la confiance s'applique dans les faits, il ne doit pas y avoir de doute.

Ces textes fixent bien le cadre pour maintenir aux membres de la commission d'enquête que vous avez désignés, votre confiance et celle du public. Nous sommes donc, vous et nous, Monsieur le Président, tenus d'accorder notre confiance en considérant a priori que ces prescriptions sont respectées et que nous n'avons pas de raison de douter. Les respecter évite les dérives et surtout, ferme la porte à ceux qui pourraient commettre des délits.

Le commissaire enquêteur est bien une personne chargée d'une mission de service public et il est soumis à cette obligation d'être en position *“d'écarter tout soupçon, toute altération de la confiance, que l'administré pourrait avoir envers”* lui.

Cette confiance vous a donc conduit, Monsieur le Président, à dresser l'éloge des commissaires enquêteurs et de leurs *“conclusions très motivées”,* de leur travail *“tout à fait remarquable”,* puisque vous n'aviez aucun doute sur leur impartialité, leur indépendance et leurs qualités d'analyse.

J'ajouterai - et c'est vraiment l'essentiel- que le travail que vous avez fourni est tout à fait remarquable, par l'ampleur de la tâche, la précision des observations et l'apport extrêmement intéressant de vos conclusions très motivées.

Vous avez pris parti, par des propos élogieux pour les commissaires enquêteurs et critiques pour les opposants sans avoir instruit contradictoirement. Je doute pourtant qu'à l'époque de votre message, vous ayez pu lire l'intégralité du rapport des commissaires enquêteurs qui a motivé leur avis favorable. Ce dont nous pouvons convenir, c'est que vous n'avez pas pu lire les observations des

opposants. C'est une pratique qui peut légitimement interpeller le citoyen. Vous auriez pu apprécier différemment le travail des commissaires enquêteurs par un éclairage contradictoire, par une mise en lumière des textes qui devraient s'appliquer aux projets d'infrastructures de transport en général et au Lyon-Turin, en particulier, vu son coût. Il me semble important de vous les rappeler, en espérant que vous n'en prendrez pas ombrage, car si travail remarquable il y a, alors ces textes ont été remarquablement respectés et appliqués. Votre confiance s'en trouverait alors justifiée ; à l'inverse...

Une Loi déjà ancienne, puisqu'il s'agit de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, définit l'objectif : ¹

**Dispositions générales applicables
aux différents modes de transport.**

CHAPITRE I^{er}

**DU DROIT AU TRANSPORT ET DES PRINCIPES GÉNÉRAUX
APPLICABLES AUX TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Art. 1^{er}. — Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.

L'article 14 fixe les critères de choix de ces projets financés par l'argent public : ²

¹ http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19821231&numTexte=&pageDebut=04004&pageFin=04011

² http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19821231&pageDebut=04004&pageFin=04011&pageCourante=04006

DES INFRASTRUCTURES, ÉQUIPEMENTS, MATÉRIELS ET TECHNOLOGIES

Art. 14. — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs du plan de la Nation et de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

Ce texte est toujours d'actualité et a été codifié dans le Code des transports en vigueur depuis le 1^{er} décembre 2010 :

Article L1511-1 :

*“Les choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public **sont fondés sur l'efficacité économique** et sociale de l'opération.*

*Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement, des objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des nécessités de la défense, **de l'évolution prévisible des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier** et, plus généralement, **des coûts économiques réels** et des coûts sociaux, notamment de ceux résultant des atteintes à l'environnement.”*

Dix ans après la LOTI de 1982 il y a eu, le 15 décembre 1992, la circulaire “BIANCO” (du nom du Ministre de l'équipement, du logement et des transports : circulaire relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures) qui plaçait en premier plan le débat sur l'intérêt économique et social, en précisant qu'il : *“permettra aux élus, aux forces sociales, économiques, associatives, à chaque citoyen de s'informer et de débattre des enjeux économiques, sociaux, environnementaux du projet”*¹, puis en 2004 et 2005 (douze ans plus tard), Monsieur Gilles de Robien (Ministre de l'Équipement,

¹ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000163472>

des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer) publiait une instruction-cadre portant justement sur l'évaluation socio-économique des projets avec une formule de calcul que je ne me lasse pas de publier. ¹

C'est cette formule qui permet aux élus, mais également aux juges et "à chaque citoyen", de se prononcer sur l'opportunité des projets en fonction du calcul de la Valeur Actualisée Nette (VAN). C'est cette formule qui permet de répondre à la question de l'efficacité économique posée par la Loi depuis 1982.

A ces textes, il faut ajouter celui qui permet de créer Réseau Ferré de France (RFF) avec comme apport d'actifs, les voies ferrées et l'immobilier ainsi que 20 milliards de dettes en contrepartie. ² L'article 4 de ce décret a été prévu pour limiter l'endettement et la frénésie de la dépense avec l'argent public ³:

7.2.1 Les indicateurs à déterminer

On explicitera les indicateurs suivants, calculés à partir des comptes d'exploitation prévisionnels en flux de trésorerie :

a) La Valeur Actualisée Nette (VAN) :

C'est la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure. Elle est donnée par la formule suivante :

$$VAN = -(I^f - I_{\text{éludés}}^f) + \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta EBE_t}{(1+i)^{t-t_0}} - \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta I_t^f}{(1+i)^{t-t_0}} + \frac{R^f}{(1+i)^{T^f}}$$

dans laquelle :

- i est le taux d'actualisation de référence. Il est représentatif du coût de la ressource financière pour l'opérateur dans le financement du projet ;
- T^f est la durée d'exploitation pertinente (durée de l'amortissement ou de la concession) ;
- EBE est l'excédent brut d'exploitation, parfois appelé EBITDA ;
- I^f est le coût total de l'investissement à charge de l'opérateur y compris les frais financiers intercalaires ;
- $I_{\text{éludés}}^f$ est la valeur actualisée des investissements éludés pour l'opérateur ;
- $\square I_t^f$ est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- R^f est la valeur résiduelle de l'investissement pour l'opérateur en fin de période d'étude (R^f peut être négative s'il y a un coût de remise en état en fin de vie du projet à charge de l'opérateur).

1 http://www.rees-france.com/IMG/pdf/2005_Instruction_cadre_maj_2005_cle147216.pdf Page 30

2 Aujourd'hui le montant des dettes est de 37,4 milliards (31/12/2014). http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Import/RAPPORT_FINANCIER_311214_AMF_v2_10_3_15.pdf

3 http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=DA084FBA3A8BB3901BC612F87F0B54E8.tpdila21v_1?idArticle=LEGIARTI000006365714&cidTexte=JORFTEXT000000200248&categorieLien=id&dateTexte=20150630

“RFF soumet chaque année aux ministres chargés des transports, de l'économie et du budget un programme d'investissements ainsi que les modalités de son financement. Les programmes d'investissements peuvent comporter un volet pluriannuel.

*Au sein de ces programmes, les projets unitaires dont le montant excède un seuil, fixé par arrêté du ministre chargé des transports, sont soumis à son approbation, sur la base d'un dossier indiquant l'objectif du projet, la consistance des travaux, **l'évaluation de la dépense correspondante et de la rentabilité économique et sociale de l'investissement projeté.** Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure.*

RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national, inscrit à un programme à la demande de l'État, d'une collectivité locale ou d'un organisme public local ou national, que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.

Les grandes lignes de ces textes sont claires et permettent aux juges et au public d'apprécier la qualité des projets et dans le cas qui nous intéresse, celle du travail des commissaires enquêteurs qui disposaient eux aussi d'un cadre assez précis pour déterminer leur avis.

La règle posée dès la création de RFF est limpide : pas de nouveaux projets sans engagement de financement du demandeur.

La règle générale issue de la LOTI, qui définit les obligations de RFF n'est pas moins claire : pas de projet sans évaluation selon la formule imposée par Monsieur Gilles de Robien dans son instruction-cadre.

Le principe est défini depuis 1982 : *“satisfaire les besoins des usagers dans des conditions économiques avantageuses pour la collectivité”* (article 1), l'évaluation doit être réalisée avec *“des coûts économiques*

réels”, le “*coût financier*” connus et une “*évolution prévisible des flux de transport*”.

Pour illustrer par un exemple, ce n’est pas parce qu’il s’agit d’argent public que l’on doit construire une blanchisserie industrielle, là où suffit une grosse machine à laver. Une évidence, une démarche de bon sens qui fonde la confiance. Ne pensez pas, Monsieur le Président, que je galèje ou caricature, Monsieur Gilles de Robien n’a pas dit autre chose en 2004 dans son “*Instruction-cadre relative aux méthodes d’évaluation économique des grands projets d’infrastructures de transport*” : “*Ils [les objectifs et priorités de la politique des transports] conduisent à justifier chaque projet d’infrastructure d’une manière plus fonctionnelle - à partir du service rendu - en recherchant l’optimisation de l’exploitation d’infrastructures existantes avant de proposer leur développement...*”¹ Voici donc le cadre défini pour tous qui constitue le socle de notre confiance.

Ces mesures, si elles avaient été appliquées, n’auraient pas conduit RFF à investir des milliards dans des projets dénoncés par la Cour des Comptes, sans pour autant que le pays retourne à l’âge de la bougie. Mais, Monsieur le Président, savez-vous pourquoi les gouvernements successifs ont voulu procéder à l’évaluation économique et sociale des projets ? Simplement pour qu’ils provoquent moins de contestations. Vous pensez encore que j’affabule ? Je vous propose de lire ce qu’écrivait le ministre Gilles de Robien, toujours dans son instruction-cadre de 2004 mise à jour en 2005 :

“Enfin, et c’est peut-être la raison la plus importante, la réalité depuis plusieurs années nous a placés dans un nouveau contexte décisionnel pour les infrastructures de transport.

Il n’est plus de projet qui ne provoque des débats, voire des controverses, souvent longs, auxquels participent les élus, les associations et les citoyens. Ils ont parfois tendance à occulter le travail d’évaluation, au point de donner l’impression que celui-ci n’est qu’un exercice de style interne à l’administration, alors que la décision se fait ailleurs.

¹ http://www.rees-france.com/IMG/pdf/2005_Instruction_cadre_maj_2005_cle147216.pdf Page 3

La loi a cherché à canaliser, mais a aussi consacré cette réalité en commençant dès 1995 à codifier le débat public en amont des grands projets.”

Ce texte date de 2004, mais douze ans avant, le 15 décembre 1992, Monsieur Jean-Louis BIANCO ne disait pas autre chose dans sa circulaire : *“La loi d’orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 a affirmé les notions d’efficacité économique et sociale et la nécessaire évaluation multicritères des projets. Mais elle n’a pas précisé l’organisation du débat démocratique.*

Ces insuffisances conduisent souvent à la mise en cause de la légitimité des projets et de toute décision de réalisation quelle qu’elle soit.”¹

Le 27 novembre 2014, (22 ans après) le Président François Hollande déclarait devant la conférence environnementale : ² *“ S’ivens exige donc d’accomplir des progrès supplémentaires dans la participation des citoyens dans l’élaboration de la décision publique... Tout doit être fait pour que, sur chaque grand projet, tous les points de vue soient considérés, que toutes les alternatives soient posées, que tous les enjeux soient pris en compte, mais que l’intérêt général puisse être dégagé... J’ai demandé au gouvernement d’engager un chantier sur la démocratie participative de manière à ce que, sur les grands projets, nous puissions avoir toutes les garanties, et qu’il ne puisse plus y avoir de contestation avec des formes inacceptables de violence.”* Le gouvernement et les autorités avaient laissé planer le doute plusieurs jours sur la cause de la mort de Rémi Fraisse, alors que l’enquête a montré que les gendarmes avaient immédiatement compris la cause de sa mort par l’explosion d’une grenade offensive F1, lancée par l’un d’eux. ³

Trente-trois ans après la Loi qui prévoit l’évaluation rigoureuse des projets, on en est toujours au même point et tous les dix ans, un nouveau texte explique que la contestation naît de l’absence de réponse, du manque d’évaluation objective. Savez-vous ce qu’a proposé François Hollande pour que les projets ne soient plus

1 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000163472>

2 <http://www.elysee.fr/declarations/article/discours-lors-de-la-conference-environnementale/>

3 http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/11/14/mort-de-remi-fraisse-une-communication-officielle-parcellaire_4523289_4355770.html

contestés ? Une commission spécialisée... Je crois, Monsieur le Président, que la simple application de la Loi, rigoureusement et sans triche, permettrait déjà de faire beaucoup pour améliorer la confiance du public. Pour autant, bien sûr, que les évaluations soient impartiales, que le parti pris ne soit pas la règle générale et que les agences de communication ne soient pas payées pour produire ce qui est présenté comme de "l'information".

L'utilité publique est-elle démontrée ou probable, vraisemblable ou concevable ? Présenter les faits, sans complaisance et avec rigueur, permet de répondre, de contester ou d'accepter le projet, de le qualifier ou le disqualifier et souvent de le construire en commun. C'est tout l'enjeu d'un véritable débat démocratique sur l'utilité publique et l'intérêt général.

Monsieur le Président, douter d'un projet dont la géographie se modifie au gré des questions posées, apparaît légitime. Pourtant l'intérêt général et l'utilité publique sont des notions de bon sens, qui peuvent être partagées par le plus grand nombre sans avoir besoin de recourir aux services de nombreuses agences de communication.

Se pose alors la question de comprendre pourquoi le débat public ne fonctionne pas. Les choses sont assez simples et pour reprendre notre exemple de blanchisserie industrielle, un débat public organisé autour du choix entre trois blanchisseries industrielles, ne peut résoudre la contestation née du fait que les trois projets ne répondent pas aux besoins. Dès lors, les élus s'offusquent - et quelquefois les juges - en considérant que tous les projets qu'ils proposent font l'objet de contestation. Combien de débats sur les besoins et les priorités définies collectivement ont-ils été organisés au préalable ? La véritable erreur est d'organiser ces débats publics sur les projets et non pas sur les besoins. C'est pourtant le préalable en démocratie, pour deux raisons majeures : c'est la collectivité qui définit son besoin et c'est elle qui paye. Cette évidence, pourtant largement oubliée remonte à un droit déjà ancien, celui des citoyens *"de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la nécessité de la contribution publique, de la consentir librement, d'en suivre l'emploi..."*. 1789, la Déclaration des Droits de l'Homme et du

Citoyen ¹ (article 14) fixe déjà parfaitement le cadre républicain : les affaires publiques sont publiques, on ajoute aujourd'hui "transparentes". De fait, "la nécessité de la contribution publique" ne doit pas s'entendre comme l'obligation "d'éponger" les dettes publiques pour des projets ineptes, engagés sans le débat qui doit permettre à "chaque citoyen de s'informer et débattre des enjeux économiques, sociaux et environnementaux du projet" ². Il s'agit du droit de décider de l'engagement de la dépense avec comme corollaire la réponse à la question "la dépense est-elle nécessaire ?" ou "la dépense publique correspond-elle au besoin collectif ou à la priorité définie collectivement ?" Dans ce cas, le projet apparaît bien comme une réponse à ce que le débat a permis de qualifier d'intérêt général et non pas comme la vision d'un homme politique supposé éclairé qui l'impose à la collectivité "pour son bien" ou "pour les générations futures".

Finalement, Monsieur le Président, la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen, trop souvent oubliée voire méconnue, permet d'apprécier bien des situations et il me plaît d'en reprendre avec vous quelques extraits :

Art. 2. Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression.

Art. 4. La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres Membres de la Société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la Loi.

Art. 6. La Loi est l'expression de la volonté générale. Tous les Citoyens ont droit de concourir personnellement, ou par leurs Représentants, à sa formation. Elle doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse. Tous les Citoyens étant égaux à ses yeux sont également admissibles à toutes dignités, places et emplois publics, selon leur capacité, et sans autre distinction que celle de leurs vertus et de leurs talents.

¹ <http://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Constitution/Declaration-des-Droits-de-l-Homme-et-du-Citoyen-de-1789>

² <http://lyonturin.eu/documents/docs/circulaire%20bianco.pdf> (page 2)

Art. 10. Nul ne doit être inquiété pour ses opinions, même religieuses, pourvu que leur manifestation ne trouble pas l'ordre public établi par la Loi.

Art. 12. La garantie des droits de l'Homme et du Citoyen nécessite une force publique : cette force est donc instituée pour l'avantage de tous, et non pour l'utilité particulière de ceux auxquels elle est confiée.

Art. 14. Tous les Citoyens ont le droit de constater, par eux-mêmes ou par leurs représentants, la nécessité de la contribution publique, de la consentir librement, d'en suivre l'emploi, et d'en déterminer la quotité, l'assiette, le recouvrement et la durée.

Art. 15. La Société a le droit de demander compte à tout Agent public de son administration.

L'article 4 apparaît aujourd'hui d'une portée limitée et je crois qu'il existe un consensus pour l'aménager avec une modification "*La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui **et à l'environnement***". Rappeler ces évidences républicaines ne peut, vous en conviendrez, Monsieur le Président, nuire à quiconque ; les appliquer ou les faire appliquer permet de rétablir une confiance largement ébranlée.

Puisque le mot confiance - avec la transparence de l'évaluation socio-économique qui la fonde - est central pour "*la nécessité de la contribution publique*", je vous propose d'analyser le rapport que vous avez soutenu sous cet angle (qui ne constitue pas une attaque...). Cela nous permettra de déterminer si, sur ces aspects, les contestations sont légitimes ou pas et si nous n'avons retenu, comme vous l'écriviez, "*qu'une vision manichéenne des choses*" que vous opposiez à "*la précision des observations et l'apport extrêmement motivé [des] conclusions*" des commissaires enquêteurs.

On trouve en effet dans le rapport motivé des commissaires enquêteurs,¹ une approche très créative de l'économie et de l'utilité publique, qui me permet d'aborder la pertinence de leur travail.

¹ <http://lyonturin.eu/documents/docs/conclusions%20de%20la%20commission%20sign%C3%A9es.pdf>

On y lit aux pages 9 et 10 :

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Conclusions motivées de la Commission d'enquête publique.*

Page 9 / 17

RESEAU FERRE DE FRANCE

LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.

Je vous l'avoue, Monsieur le Président, la lecture de ce passage m'a non seulement surpris, mais atterré. Étant professionnellement confronté à la difficulté des entreprises, je suis assez sensible à l'équilibre économique, au rapport entre investissement et marché ou besoin. Je sais également combien les investissements surdimensionnés ou trop coûteux peuvent conduire l'entreprise à la faillite. La formule des commissaires enquêteurs est expéditive et déconnectée de toute réalité économique, elle a surtout le défaut de méconnaître la Loi.

Qu'est-ce que "l'efficacité économique" si ce n'est la "rentabilité de l'ouvrage" ou à tout le moins son équilibre économique ou socio-économique ? Vous me permettrez de douter du caractère remarquable de l'observation de la commission d'enquête qui prétend que la question de la rentabilité économique "*est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage*". La blanchisserie industrielle rassemble assurément "*les potentialités pour une exploitation rationnelle*" mais si le besoin se limite à un gros linge, elle n'est pas d'utilité publique. La déclaration de principe des commissaires enquêteurs, qui considèrent que le projet "*rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle*" ne peut que nous interroger. Une exploitation déficitaire peut-elle être qualifiée de rationnelle et d'utilité publique au seul motif que ce n'est pas le propriétaire qui gère ? La construction d'une infrastructure de transports qui ne répond pas à un besoin peut-elle engendrer une exploitation rationnelle ? Selon l'approche de la commission d'enquête, le coût de construction n'entrerait donc pas dans l'évaluation du projet, ce n'est pas ce que dit la Loi, ce n'est pas non

plus ce que dit le Conseil d'État qui considère ¹ "qu'une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, **le coût financier** et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente."

Le coût financier ne disparaît pas en "refourguant" la dette au voisin comme le suggère notre commission d'enquête, pour la simple raison qu'en matière d'infrastructures de transport, il n'y a jamais que deux payeurs : l'utilisateur et le contribuable. Dans notre cas, le coût est connu, même s'il est vraisemblablement sous-évalué. Il est au moins 5 fois plus cher qu'une Ligne à Grande Vitesse (LGV) "standard" qui n'est déjà pas rentable. ²

Monsieur le Président, je ne doute pas que vous fassiez confiance aux services de l'État et aux promoteurs, surtout lorsqu'il s'agit de l'opérateur public qu'est Réseau Ferré de France (RFF). ³ Mais il se trouve que plusieurs paramètres de la formule d'évaluation des projets, publiée en 2004, ne sont pas connus dans le dossier du projet Lyon-Turin. La phrase de présentation de la formule est pourtant limpide : "la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure." La première inconnue, ce sont les recettes puisque les niveaux de tarification (les niveaux de péages de la nouvelle voie ferrée) n'étaient toujours pas connus en 2013 selon la déclaration de Monsieur Louis Besson, père du projet et président de la commission intergouvernementale du Lyon-Turin. ⁴

a) La Valeur Actualisée Nette (VAN) :

C'est la différence entre les recettes et les dépenses actualisées de toutes natures engendrées par l'opération pour le gestionnaire d'infrastructure. Elle est donnée par la formule suivante :

$$VAN = -(I^f - I_{\text{étudiés}}^f) + \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta EBE_t}{(1+i)^{t-t_0}} - \sum_{t \leq T^f} \frac{\Delta I^f_t}{(1+i)^{t-t_0}} + \frac{R^f}{(1+i)^{T^f}}$$

1 Arrêt du Conseil d'État (Assemblée du 28/03/1997 n° 170856 et 170857: <http://arianeinternet.conseil-etat.fr/arianeinternet/ViewRoot.asp?View=Html&DMODE=Html&PushDirectUrl=1&Item=1&fond=DCE&texte=transchablaisienne&Page=1&querytype=simple&NbEltPerPages=4&Pluriels=True>

2 https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

3 Devenu SNCF Réseau le 1^{er} janvier 2015.

4 <http://lyonturin.eu/documents/docs/debatESSIGBESSON.pdf>

Lorsque les recettes sont inconnues, l'un des paramètres de la formule " EBE" (Excédent Brut d'Exploitation) l'est également et il est donc impossible de déterminer le résultat de l'équation.

Le second paramètre indéterminé est celui du financement. A ce jour, le financement du projet Lyon-Turin n'est toujours pas déterminé, qu'il s'agisse de ses accès français ou de son tunnel de base franco-italien. D'ailleurs, le 13 juillet 2015, deux parlementaires ¹ proposaient au Premier Ministre, Manuel Valls, d'instituer une taxe pour les camions afin de financer une partie du tunnel franco-italien. Le mode de financement n'était donc pas connu le 2 juillet 2012 lors de la remise du rapport des commissaires enquêteurs. Il ne l'est d'ailleurs toujours pas aujourd'hui pour le tunnel de base franco-italien (comme pour le reste du projet), puisque les seuls financements connus sont partiels. Il est donc impossible de déterminer le coût du financement, ni sa durée.

Personne n'a donc pu calculer ni les taux d'intérêts, ni la Valeur Actualisée Nette (VAN) selon la formule de l'instruction-cadre publiée dix ans avant. Les commissaires enquêteurs ont, eux, considéré que la rentabilité économique "*est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage*", la Loi, quant à elle, dit que "l'efficacité économique" doit être définie.

Vous avez fait confiance aux commissaires enquêteurs qui comme vous, peut-être, avaient fait confiance à RFF et aux services de l'État. Vous avez sans doute pensé, comme nombre d'entre nous, que le train est une solution moins polluante que les camions pour transporter les marchandises ; que la déréglementation sociale, consécutive à l'entrée sur le marché des transports de pays comme la Pologne ou la Roumanie, constitue un risque de concurrence pour le rail ; que les marchandises circulent sur les routes parce que la ligne ferroviaire existante n'est pas en mesure de satisfaire la demande ; que la pollution dans les vallées alpines vaut bien un projet ferroviaire favorisant le transport par trains plutôt que par la route... ²

¹ Michel DESTOT Députés PS, Michel BOUVARD Sénateur UMP

² http://lyonturin.eu/analyses/docs/Quizz_Lyon_Turin.pdf

Je vous épargnerai l'historique des flux de transports aux passages Nord Alpains depuis 1965, puisque chacun sait aujourd'hui que la baisse des tonnages de marchandises et des circulations entre la France et l'Italie (Mont-Blanc et Fréjus) date de 1994 ¹. Monsieur Hubert du MESNIL, actuel président de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF - renommée Tunnel Euralpin Lyon-Turin - TELT) et ancien président de Réseau Ferré de France (RFF) de 2007 à 2012, a déclaré au média en ligne "Acteurs de l'Economie. LaTribune.fr" le 22 janvier 2015 : ²

"Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grande vitesse, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet."

Puis :

"Dans les propos tenus à l'origine du projet, il était avancé qu'il fallait construire ce nouveau tunnel de base, car l'ancien arriverait à saturation. Nous avons introduit une idée de justification quantitative ; c'est-à-dire, lorsqu'il n'y aura plus de place pour faire passer les marchandises, il faudra disposer d'une capacité nouvelle. La justification du projet était alors la suivante : la courbe actuelle du trafic de marchandises utilisant le tunnel historique du Mont-Cenis était en croissance. À cette époque, le tunnel tournait à 8-9 millions de tonnes par an et pouvait aller jusqu'à 14 millions de tonnes, avant saturation. Cette augmentation des flux justifiait la construction d'une capacité nouvelle. L'argument initial n'était donc pas celui du report modal, alors qu'il est aujourd'hui la clef du projet.

¹ <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/05/blank/04.Document.21306.xls>

² <http://acteursdeleconomie.latribune.fr/debats/grands-entretiens/2015-01-22/hubert-du-mesnil-le-lyon-turin-sera-un-outil-de-competitivite-pour-la-france.html>

L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution.

Monsieur le Président, il est effarant de lire de telles déclarations de la part de Monsieur Hubert du Mesnil, responsable de ce projet et de son lancement. Vous constatez, comme moi, qu'il renonce aujourd'hui à ses propres justifications, présentées lors des enquêtes publiques, en reconnaissant dans la presse que rien de ce qu'il avait prétendu ne peut être retenu pour soutenir ce projet à trente milliards d'euros. Il n'est donc plus possible d'avoir confiance en l'argument initial de la vitesse, ni en celui de la saturation des lignes existantes. La conclusion que je tire, que nous sommes d'ailleurs de plus en plus nombreux à tirer, est que cette déclaration de l'ancien président de RFF invalide l'utilité publique du projet Lyon-Turin. Monsieur du Mesnil et ses amis considèrent maintenant que le projet se justifie par sa seule dimension géopolitique européenne. C'est méconnaître les lois, puisque ses propres déclarations confirment l'absence de besoin et d'efficacité économique. Où sont passés le calcul de la sacro-sainte VAN et sa formule mathématique, imposés par l'instruction-cadre de 2004, reprenant les dispositions de la Loi du 30 décembre 1982, imposés aussi par les statuts de RFF qui précisent : *"Les méthodes d'évaluation sont conformes aux règles fixées par le ministre chargé des transports pour les projets d'infrastructure"* ? De quel droit s'en exonère-t-il et qui l'autorise à s'en exonérer ?

En 2012, Monsieur le Président, ces informations étaient déjà connues, comme l'était le fait qu'il est dès aujourd'hui tout à fait possible de faire en train, le déplacement Paris/Milan en 5h15 avec la ligne ferroviaire existante, pour autant que le TGV ne s'arrête pas 9 fois durant le trajet comme il le fait actuellement. Le temps annoncé entre Paris et Milan est de 4h14 avec le projet Lyon-Turin. Soixante minutes de moins pour 30 milliards de dépenses, la minute "économisée" coûterait donc 500 millions d'euros.

Les capacités fret ¹ de la ligne ferroviaire existante étaient également parfaitement connues, lors de l'enquête publique pour laquelle vous avez désigné les commissaires enquêteurs. Le même Monsieur Hubert du Mesnil, alors président de RFF, déclarait dans le dossier d'enquête publique qu'outre les capacités voyageurs, il était possible de faire passer 120 trains de marchandises par jour sur la voie existante qui a été rénovée sous sa présidence de RFF ². Il en passe actuellement une vingtaine par jour en moyenne... certains à vide, signe, là encore, d'une véritable efficacité économique...

Vous ne pouviez qu'ignorer ce "détail" et pensiez probablement que la voie existante nécessitait de lourds investissements de rénovation, ou bien encore que les ponts devaient être remplacés ³. Monsieur le Président, comme dans l'affaire du doublement routier du tunnel du Fréjus, les déclarations largement diffusées par les promoteurs vous ont sans doute trompé. Sur la ligne ferroviaire existante, les ponts ont été remplacés et les tunnels élargis ^{4 5 6} pour faire passer les camions et les marchandises sur les wagons. Les commissaires enquêteurs, eux, se devaient de le vérifier et ne pouvaient prendre pour argent comptant les prévisions de trafics irréalistes justifiant le projet, établies par Monsieur du Mesnil, président de RFF. Il les conteste aujourd'hui après avoir soutenu l'inverse devant la commission parlementaire des affaires européennes, le 23 octobre 2013. Il osait alors déclarer qu'il faudrait faire supporter des années de travaux aux populations riveraines de cette voie ferrée, pour pouvoir mettre ensuite les camions sur les wagons. Il est pourtant le signataire, es-qualité, des commandes et des paiements pour ces travaux réalisés lorsqu'il était président de Réseau Ferré de France. Vous pourrez le constater par vous-même en regardant les vidéos siglées SNCF et RFF disponibles sur Internet.⁷

Que les prévisions établies par les bureaux d'études (payés par la SNCF puis par RFF et la Région) se soient toutes révélées fausses

1 Transport de marchandises

2 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf>

3 http://www.dailymotion.com/video/x17xd3_lyon-turin-les-contreverites-pour-justifier-le-projet-pharaonique_webcam

4 <http://www.ledauphine.com/societe/2011/09/16/le-tunnel-ferroviaire-du-mont-cenis-ouvert-au-gabarit-b1>

5 <http://www.ledauphine.com/savoie/2009/11/21/les-travaux-avancent-au-tunnel-ferroviaire-du-mont-cenis>

6 https://www.youtube.com/watch?v=WwGbo_Qrmzc

7 http://www.dailymotion.com/video/x17xd3_lyon-turin-les-contreverites-pour-justifier-le-projet-pharaonique_webcam

depuis plus de 20 ans s'explique parfaitement. La première explication réside dans le fait que ces bureaux, embauchés pour justifier le projet, ne se sont pas avisés de rendre des rapports qui l'auraient invalidé. Mais il existe une explication très économique et rationnelle, liée à la délocalisation des entreprises et de leurs productions. Lorsqu'en Europe se ferme une usine pour produire en Asie, en Inde ou en Afrique, le tonnage des marchandises transportées diminue entre les pays qui les produisaient et ceux qui les consommaient. Lorsque MITTAL ferme les hauts-fourneaux en France ¹ et que l'activité sidérurgique est délocalisée, les tôles permettant de fabriquer des FIAT à Turin arrivent par la mer et ne circulent plus entre la France et l'Italie. Monsieur le Président, les choses sont bien faites en matière de délocalisation puisque FIAT a aussi fermé ses usines à Turin ². Le résultat est une réduction de la circulation de ses voitures neuves sur les trains entre la France et l'Italie.

Autrement dit, la courbe des transports entre la France et l'Italie, pour les Alpes du Nord, est guidée par celle de la production industrielle. Plus les entreprises françaises et italiennes délocalisent leurs productions et moins les marchandises circulent d'Ouest en Est ou inversement. Pourtant, les cabinets d'études ont tous établi leurs prévisions sur la base des taux de croissance du PIB et jamais sur la courbe de la production industrielle. Les paramètres étant erronés, leurs prévisions le sont aussi, ce que l'on constate depuis 20 ans.

A l'inverse, sur des axes Nord/Sud, les délocalisations des productions conduisent à des augmentations de trafics de marchandises en fonction de l'évolution du PIB. Cela s'explique parfaitement. Lorsque l'on ferme une usine pour faire produire en Asie, en Inde ou en Afrique, on importe la production en fonction de la richesse du pays (grossièrement le PIB). Plus le PIB augmente et plus l'on consomme des produits importés puisqu'ils ne sont plus fabriqués localement. Ces produits arrivent le plus souvent dans les ports du Nord ou du Sud de l'Europe. C'est ce qui explique

1 http://www.huffingtonpost.fr/2012/09/27/arcelormittal-florange-fermeture-hauts-fourneaux_n_1918143.html

2 http://www.lesechos.fr/16/07/2012/lesechos.fr/0202178472744_en-italie--trois-sites-de-fiat-sur-quatre-sont-potentiellement-menaces-de-fermeture.html

que les axes de circulation Nord/Sud ont connu jusqu'en 2008 des circulations de marchandises en augmentation puis une baisse en 2008, consécutive à la crise et sa première expression que fut la chute du PIB.

Voilà pourquoi, Monsieur le Président, les tonnages de marchandises transportés entre la France et l'Italie dans les Alpes du Nord ont diminué depuis 1994. Ils sont passés de 34,8 millions de tonnes à 22 millions de tonnes en 2013 ¹ et sont aujourd'hui inférieurs au niveau qui était constaté en 1987 (22,3 millions de tonnes). Mais les promoteurs du projet nous expliquent qu'en matière d'infrastructures de transports, l'offre créerait la demande. Sur "La Chaîne Parlementaire" (LCP), Madame Mercedes Bresso, Députée européenne Italienne favorable au projet Lyon-Turin déclarait ²: "*La question de la rentabilité, tous ceux qui travaillent sur l'économie des transports, je suis économiste de formation, savent très bien que c'est l'offre qui entraîne la demande dans le secteur des transports...*". Pour illustrer son propos, elle donnait l'exemple du TGV. Cet exemple du TGV est évidemment mauvais puisqu'il est maintenant démontré, notamment par la Cour des Comptes, ³ que pour une bonne partie de l'Europe, le TGV est arrivé au bout de ses limites et que les offres d'infrastructures nouvelles ne créent pas de nouvelle demande, mais créent dettes et déficits publics supplémentaires.

Monsieur le Président, en matière de fret et transport de marchandises, il ne faut pas avoir confiance en l'affirmation selon laquelle "*l'offre entraîne la demande*". Elle est également fautive et les faits le démontrent parfaitement chaque jour.

En 2000 est inaugurée l'autoroute de la Maurienne qui permet de relier plus facilement le tunnel routier du Fréjus. Il est donc créé une nouvelle infrastructure de transport avec une offre plus performante qui aurait dû, selon la théorie des promoteurs, faire augmenter la demande dans les Alpes du Nord. Pourtant, avec cette nouvelle infrastructure routière, les tonnages transportés

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2013-fr.pdf>

2 <https://www.youtube.com/watch?v=cXRa9Lpx77g> voir à 10'

3 https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

par la route ont diminué entre 1999 et 2007 ¹ (avant la crise) et sont passés de 25,7 millions de tonnes à 21,7 millions de tonnes ² (passages routiers du Fréjus et du Mont-Blanc). Si le nombre de camions est plus parlant pour vous, sachez Monsieur le Président, qu'en 1999 il est passé sous les deux tunnels 1 542 270 camions pour 1 466 262 camions en 2007, soit une diminution de 76 008 camions.

Sur cet axe de transport, pour la même période, la voie ferroviaire existante a également vu les tonnages transportés diminuer, passant de 8,6 millions de tonnes en 2000 à 5,7 millions de tonnes en 2007. La création de l'offre par la mise en service de l'autoroute de Maurienne plus "performante" a donc fait chuter la demande de 6,2 millions de tonnes dans les Alpes du Nord (-2,9 millions de tonnes par le rail et -3,3 millions de tonnes par la route).

Malheureusement, d'autres exemples d'infrastructures de transport démontrent, si vous en doutiez encore, l'inconséquence de cette députée dans ses déclarations. Le plus récent est celui de la ligne ferroviaire franco-espagnole Perpignan-Figueras, mise en service en 2010. Construite et exploitée dans le cadre d'un partenariat public/privé (PPP), inaugurée par Monsieur Hubert du Mesnil aux côtés de Monsieur Nicolas Sarkozy, cette ligne a été justifiée par les améliorations de temps de trajet entre Lyon et Barcelone, entre Paris et Barcelone, ainsi que par le report des marchandises de la route vers le rail sur un axe de circulation routière très fréquenté par les camions ^{3 4}. La nouvelle ligne était considérée comme indispensable au franchissement d'un obstacle naturel, les Pyrénées. Les prévisions de trafics ferroviaires étaient alléchantes et ont justifié la déclaration d'utilité publique. Le ministère de l'écologie reconnaît tout de même une subvention d'équilibre de 640 millions d'euros (argent public pour financer la construction) versée à l'exploitant privé "TP FERRO" (50 % EIFFAGE, 50 % ACS) pour un ouvrage qui a coûté 1,1 milliard d'euros. ⁵

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo%202008.pdf>

2 Tunnel du Mt-Blanc et Tunnel du Fréjus par la route

3 <http://www.transalpine.com/breves/inauguration-lgv-perpignan-figueras>

4 <http://www.environnement-france.fr/0128-inauguration-ligne-grande-vitesse-lgv-perpignan-figueras>

5 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-de-la-ligne.html>

Malgré cette participation substantielle des deniers publics (58,18 % du coût de la construction), la société concessionnaire TP FERRO a été mise en faillite en juillet 2015 avec plus de 400 millions de dettes. Si l'on compte bien, la participation de la France, de l'Espagne et de l'Europe pour 640 millions d'euros plus les 400 millions de dettes représentent, peu ou prou, le coût de construction de 1,1 milliard... TP Ferro avait d'ailleurs saisi un tribunal arbitral en Suisse pour obtenir 350 millions d'euros de la France et de l'Espagne. ¹

Nous reviendrons sur cet exemple Perpignan-Figueras de 44,4 kilomètres, en retenant son coût de construction pour chaque kilomètre : 24,77 millions d'euros/km.

Mais il est toujours possible de mieux faire en matière d'infrastructures de transports qui "entraînent la demande". L'aéroport de Ciudad Real en Espagne, inauguré en 2008, démontre comment l'argent public peut-être utilisé, sans conséquence aucune pour ceux qui engagent l'argent du contribuable (dans ce cas précis notamment au travers des caisses d'épargne). ^{2 3} Les prévisions le présentaient comme l'aéroport central de l'Espagne avec des prévisions de fréquentation de 2,5 millions de passagers et une piste pouvant accueillir les Airbus A380, des créations d'emplois... L'offre parfaite pour "entraîner la demande"... de liquidation judiciaire deux ans après, en 2010. La dernière information date du mois de juillet 2015, décidément favorable aux infrastructures de transport, c'est la proposition de reprise par un investisseur chinois pour 10.000 euros. Le coût de ce projet du futur ? Plus d'un milliard d'euros payés par les contribuables.

La Cour des Comptes a opportunément rappelé que les infrastructures ferroviaires nouvelles peinent à trouver leur équilibre financier sur la base de coûts moyens de construction de l'ordre de 22 millions d'euros par kilomètre (*page 21 de son*

1 http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/07/20/le-concessionnaire-de-la-ligne-tgv-barcelone-paris-depose-le-bilan_4690502_3234.html

2 http://www.liberation.fr/economie/2012/08/13/a-ciudad-real-la-fin-des-megalos-mannes_839598

3 <http://www.lefigaro.fr/societes/2013/08/08/20005-20130808ARTFIG00217-un-aeroport-espagnol-bientot-mis-aux-encheres.php>

rapport).¹ Si avec un coût kilométrique de 24 millions d'euros, l'exploitant de la ligne Perpignan-Figueras a déposé le bilan, des curieux se demandent comment, avec un coût moyen annoncé de 100 millions d'euros par kilomètre (26,1 milliards d'euros par la direction du Trésor pour 260 kilomètres), le projet Lyon-Turin pourrait ne pas être prédisposé à la faillite à très grande vitesse ? Faillite pour le contribuable bien évidemment puisque les politiciens se défontent en général de toute responsabilité, bien que largement avertis par la Cour des Comptes, par les anciens présidents de RFF et de la SNCF, par les économistes des transports et les contestataires qui, en France comme en Italie, en démontrent chaque jour l'ineptie économique.

Monsieur le Président, vous n'êtes peut-être pas économiste mais, juriste, vous savez que l'offre ne crée pas la demande, ni en matière de transport ni en aucune matière d'ailleurs. Les tribunaux de commerce sont bien placés pour le savoir avec ce qu'ils constatent chaque jour de surinvestissements dans des entreprises qui devaient créer la demande grâce à l'offre. Cette illusion peut d'ailleurs être sanctionnée par le Code du Commerce qui prévoit des sanctions pour les dirigeants ayant "*poursuivi abusivement une exploitation qui ne pouvait conduire qu'à la cessation des paiements.*" (Article 653-3 du Code du Commerce). Poursuivre la construction du projet Lyon-Turin pour l'exploiter, ne peut conduire qu'à du déficit public complémentaire payé par les contribuables. Monsieur Hubert du Mesnil qui a connu, lors de sa présidence de RFF de 2007 à 2012, une augmentation de la dette de près de 5 milliards d'euros, n'hésite pourtant pas à soutenir ce projet, alors qu'il reconnaît que les prévisions de transports de marchandises ou de passagers ne le justifient pas.

Vous n'êtes pas juge au Commerce, Monsieur le Président, mais je ne peux croire que le bon sens vous soit étranger. Votre message électronique est l'expression même de ce que je qualifie d'abus de conscience des promoteurs du Lyon-Turin. Comme beaucoup, vous êtes sans doute victime de cette campagne de communication ; vous aviez sans doute intégré l'ensemble des prévisions de

¹ https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

saturation des axes ferroviaires et routiers existants et rénovés ; vous aviez sans doute cru aussi qu'il y a toujours plus de camions dans les Alpes (sans avoir pu vérifier les comptages annuels qui démontrent le contraire) ; vous n'aviez pas eu le temps de vérifier que les transports de marchandises n'évoluaient pas comme vous l'aviez cru et que depuis 1994, ils diminuaient... comme la production industrielle. Vous en avez aujourd'hui la confirmation par l'ancien président de RFF qui vous avait demandé de désigner les commissaires enquêteurs. Les faits que je vous rapporte le démontrent également. J'espère donc que vous aurez le temps de lire et vérifier par vous-même ces documents qui disqualifient un projet communément associé au terme pharaonique.

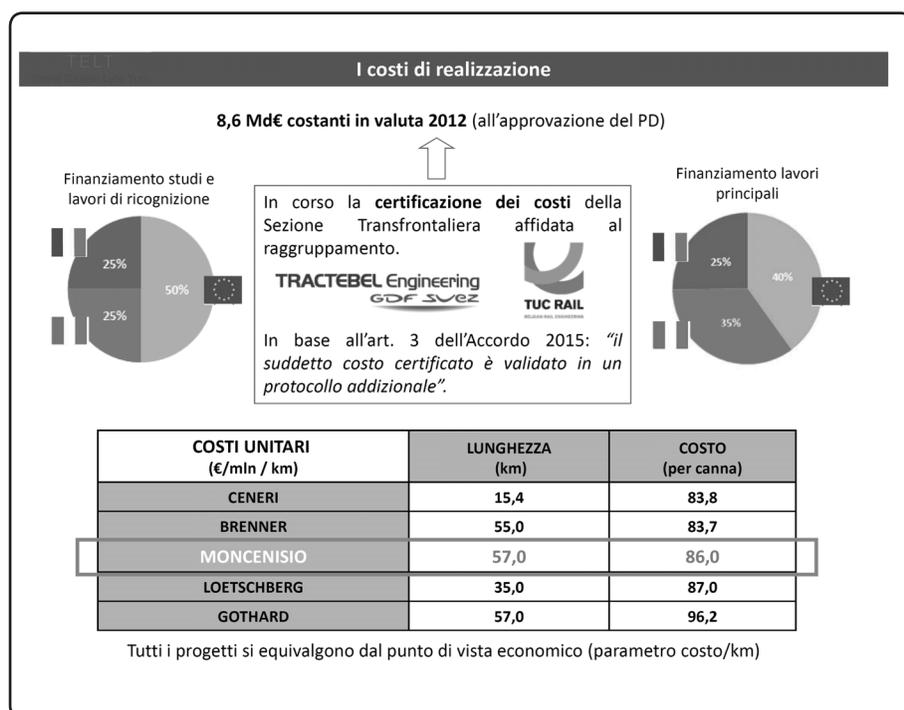
Des signes persistants d'inconscience et d'inconséquence accompagnent ce projet, comme le document présenté par les administrateurs de Lyon-Turin Ferroviaire le 16 mars 2015 à Rome, le 8 avril à Turin et le 14 avril 2015 aux députés européens.¹

Monsieur le Président, Irène Frachon, qui a courageusement lancé l'alerte sur le Médiateur, en révélant également les pratiques de son fabricant, le laboratoire SERVIER, m'a confié que pour la disqualifier et sans doute protéger les affaires et les responsabilités au sein de l'État, au lieu de lui répondre sur les faits, elle était présentée comme une "petite pneumologue de province" avec toute l'arrogance des "sachants". Ce faisant, les autorisations de commercialisation continuaient d'être délivrées, (sans doute au nom de l'emploi et de la compétitivité française) alors que les morts et les invalidités s'accumulaient et que les informations les plus alarmantes circulaient au niveau européen. Le message était clair, il ne fallait pas lui faire confiance. Pourtant, il n'était pas nécessaire d'être un "grand pont" de la médecine pour constater la dangerosité de ce poison, "découvrir" la toxicité de ce produit était bien de niveau "petits pneumologues"... Combien se sont tus?

Dans le cas du Lyon-Turin, je déclare régulièrement que le niveau requis pour la démonstration est du niveau CE2/CM1, des "plus", des "moins", des "multiplier" et des "diviser". Pour nous

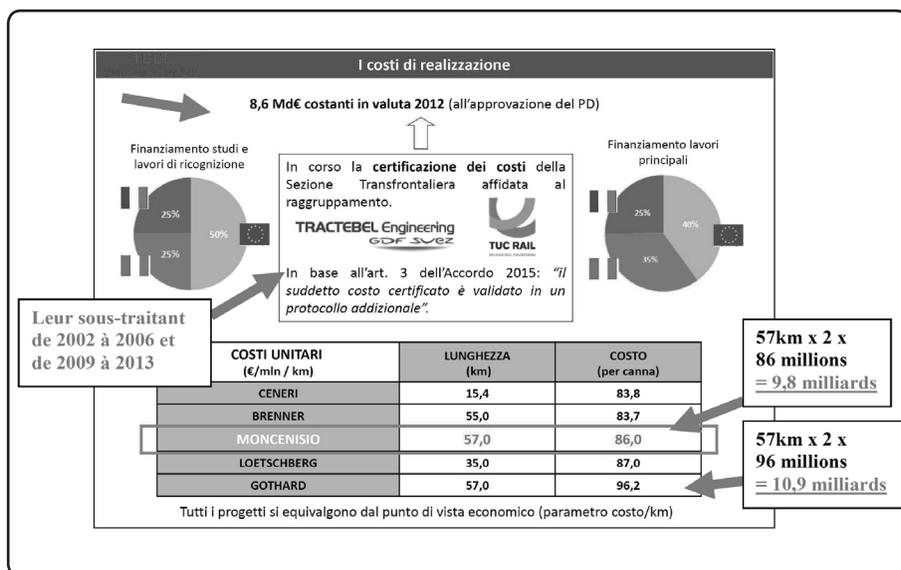
¹ <http://www.fsnews.it/cms-file/allegati/fsnews2014/16315Presentazione.pdf>

disqualifier, on nous dit que ce n'est pas parce que, petits, nous jouions aux trains que nous pouvons parler d'un projet ferroviaire. Le message est toujours le même, on ne peut pas faire confiance à des contestataires, des opposants. Comme vous le constatez une fois encore, la confiance est la question centrale. C'est pourtant à la portée de tous, comme l'est le fait de démontrer les incohérences du document présenté à grands frais aux députés européens :



Monsieur le Président, l'exercice est simple et je vous en livre la solution, déjà donnée à la presse, qui l'a malheureusement peu reprise.

Alors que Lyon-Turin Ferroviare et son président Monsieur Hubert du Mesnil annoncent un coût de 8,6 milliards d'euros (1^{ère} ligne), la simple multiplication du coût kilométrique annoncé pour le projet (ligne "MONCENISIO") par la longueur de chaque tube porte déjà le projet à 9,8 milliards au lieu des 8,6 milliards annoncés.



La comparaison avec le tunnel du Saint Gothard en Suisse, dont le coût est aujourd'hui connu puisque le creusement est terminé, est encore plus assassine puisque le résultat est de presque 11 milliards d'euros ! Une différence de 2,4 milliards d'euros et pourtant la dernière ligne nous annonce : *"Tous les projets se valent du point de vue économique (paramètre coût/km)"*. De toute évidence, cette déclaration est fautive. Pourquoi le coût du tunnel transfrontalier franco-italien serait-il inférieur à celui du Gothard de même longueur entre la Suisse et l'Italie ? Le tunnel coûterait au bas mot le même montant, à savoir 11 milliards et les contribuables paieraient, une fois de plus, le surplus. Mais l'essentiel est de communiquer et de lancer le projet pour le déclarer irréversible.

Comme je vous l'écrivais plus haut, la Cour des Comptes calcule un coût moyen pour les LGV en France de 22 millions d'euros par kilomètre de voie (2 voies). Chaque kilomètre de ligne ferroviaire du seul tunnel transfrontalier du projet Lyon-Turin (57 km entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse) équivaut à la construction de 7 à 9 kilomètres de ligne à grande vitesse, selon que l'on se fie à l'estimation la plus basse ou au coût de la ligne du Gothard en

Suisse. Une autre comparaison pour comprendre ce que représente un seul kilomètre de ce même tunnel au coût annoncé (150 millions d'euros/km) : un kilomètre équivaut au coût de construction d'un hôpital de 60.000 m² (Coût de construction 2.450 €/m²).¹

Vous conviendrez, Monsieur le Président, que l'on puisse douter du sérieux des déclarations des dirigeants de Lyon-Turin Ferroviaire et se montrer méfiant. Lors de ces présentations à la presse et au monde politique, Lyon-Turin Ferroviaire avait déployé des trésors pour convaincre les plus récalcitrants. Se trouvait parmi les "sachants sachant prêcher", Monsieur Oliviero Baccelli présenté comme "professeur" de l'Université Bocconi de Milan qui annonçait une rentabilité du projet d'un peu plus de 5 % selon une analyse "coût bénéfice" de 2014. *"Le Dauphiné Libéré"*, quotidien régional, reprenait l'information² de cette miraculeuse *"Analyse Coût Bénéfice"* (ACB)³, malgré les rapports de la Cour des Comptes et quelques évidences qui engagent à douter un peu. Le journal omettait, comme les dirigeants de Lyon-Turin Ferroviaire et Monsieur Oliviero Baccelli lui-même, de nous préciser que le "professeur" n'en est pas un. Il est en fait intervenant dans une école de commerce qui le définit comme "professore non accademico" ou dans la version anglaise "not academic". Les dirigeants de LTF "oubliaient" également d'informer les députés et la presse que le Oliviero Baccelli en question est également membre du conseil d'administration de... Lyon-Turin Ferroviaire.⁴

Monsieur le Président, comme nombre de vos collègues, vous avez sans doute dû rendre quelques jugements déboutant l'une des parties au motif qu'elle s'était rapporté une preuve à elle-même. Dans le cas de la prévision de rentabilité miraculeuse, la ficelle est un peu grosse.

1 https://infocols.files.wordpress.com/2011/07/anap_observatoire_des_couts_construction_2011.pdf

2 <http://www.ledauphine.com/savoie/2015/04/18/lyon-turin-la-future-ligne-serait-largement-rentable>

3 <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201017fr.pdf>

4 <http://www.ltf-sas.com/constitution-du-nouveau-promoteur-telt-et-remise-lue-du-dossier-de-demande-de-financement-pour-2014-2020/>

→ s'est réunie en présence, pour la France, de M. François Poupard, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et de M. Michele Elia, Administrateur délégué de FS. Tous deux feront partis du conseil d'administration qui a été mis en place, avec huit autres administrateurs. Pour la France : Marie-Line Meaux, présidente de la quatrième section du conseil général de l'environnement et du développement durable ; Olivier Rolin, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux à la direction des infrastructures de transport ; Franck Lirzin, ingénieur en chef des mines, chef du bureau des transports à la direction générale du budget et Vincent Lidsky, inspecteur général des finances. Pour l'Italie : Paolo Signorini, Chef de département du ministère des infrastructures et des transports ; Oliviero Baccelli, Professeur à l'Université Bocconi ; Stefano Scalera, du ministère de l'Economie et des Finances et Roberto Mannozi, Directeur central administration, budget et fiscalité des FS.



D'autant que si à 150 millions du kilomètre, le projet Lyon-Turin présente une rentabilité supérieure à 5 %, on ne s'explique pas que le "Perpignan-Figueras", dont le coût est de 25 millions par kilomètre, se trouve en faillite. Lorsque vous instruisez une affaire, faites-vous confiance à la partie qui occulte des informations de nature à tromper votre jugement en omettant de révéler les liens d'intérêts ou de dépendance ?

Voici donc les façons de faire des dirigeants de Lyon-Turin Ferroviaire pour promouvoir ce projet. Vous écriviez dans votre message électronique que les opposants cherchaient "*tous les angles d'attaque*", que nous ferions en quelque sorte "flèche de tout bois", que nous ferions donc de la procédure pour ralentir la mise en œuvre des projets, mais sans argument portant sur l'utilité publique ou son absence. Vous aviez placé a priori votre confiance en ceux que vous aviez nommés, ce qui peut se comprendre, mais à l'inverse vous n'accordiez aucune confiance aux opposants, pas même, dois-je vous le rappeler, à la Cour des Comptes. Commencez-vous à douter ?

Le projet Lyon-Turin

Je vous propose, pour pouvoir répondre complètement à votre courrier électronique et à ce que vous qualifiez de “travail... tout à fait remarquable”, de resituer ce projet dans son histoire en reprenant les points clés de son évolution et de ses modifications.

Ramenons tout d’abord les choses à leurs justes proportions. La Cour des Comptes a publié l’évaluation de la Direction du Trésor en 2012 qui fixe le coût du projet Lyon-Turin à 26,1 milliards. Le magazine “Alternatives Économiques” a publié une illustration de ce que cela représente ¹ :



¹ http://www.alternatives-economiques.fr/tgv-lyon-turin--notre-dame-des-alpes_fr_art_1217_64041.html

Comme vous le savez, EDF a annoncé durant l'été 2015, de nouveaux retards et des nouveaux surcoûts pour l'EPR conduisant un coût de plus de 10 milliards d'euros. Le Lyon-Turin représente tout de même vingt à trente fois le coût de l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes. On peut également considérer que c'est 26 fois la ligne Perpignan-Figueras ou trois fois le tunnel sous la Manche qui permet de relier Paris à Londres, respectivement 12,5 millions d'habitants (zone urbaine de PARIS) et 15 millions d'habitants (zone urbaine de LONDRES). A Lyon, on compte 500.000 habitants pour la ville et 2,2 millions pour la zone urbaine ¹, 900.000 personnes habitent la ville de Turin et 2,3 millions pour sa zone urbaine. ² La population "potentiellement" utilisatrice d'un Paris-Londres est d'environ 27 millions d'habitants contre 4,5 millions pour le Lyon-Turin. Un dernier élément de comparaison, Monsieur le Président, avec l'argent de ce projet, on peut construire 174 hôpitaux de 60.000 m². Cela représente aussi ce que gagneraient, pendant toute leur vie professionnelle, près de 28.000 personnes, payées 1.800 euros par mois sur 13 mois pendant 40 années.

Le projet Lyon-Turin, lancé à la fin des années 80, faisait partie du projet de développement du réseau à grande vitesse national. C'est la raison pour laquelle son "père spirituel", Monsieur Louis Besson, ancien maire de Chambéry, lorsqu'il était ministre des transports ³, l'a fait inscrire dans le " Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse " qu'il a présenté le 14 mai 1991 au gouvernement réuni en comité interministériel d'aménagement ⁴ (la veille de son départ du ministère des transports).

Dans ce document, le projet est présenté comme permettant un fort développement de la fréquentation des voyageurs. Quelques chiffres permettent d'imaginer l'avantageuse présentation qu'il en a faite :

- 11,4 millions de voyageurs avant, 19,1 millions après, soit un accroissement de 68 % (page 14),

¹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Lyon>

² <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/de-villes-en-metropoles/articles-scientifiques/reseau-urbain-et-metropolisation-en-italie-heritages-et-dynamiques>

³ Louis Besson, ministre de transports du 11 décembre 1990 au 15 mai 1991 http://fr.wikipedia.org/wiki/Louis_Besson

⁴ <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0000/Temis-0000132/3034.pdf>

- un taux de rentabilité interne pour la SNCF de 6 % (page 15),
- un taux de rentabilité économique et sociale de 10 % (page 15), (Monsieur Baccelli est petit joueur avec ses 5 %)
- un coût kilométrique maximum de 70 millions de francs en valeur 1989 soit 10,671 millions d'euros (valeur 1989).¹

Du point de vue fonctionnel, il s'agissait à l'époque de relier "les réseaux français et italiens à grande vitesse". Le projet se découpait en deux parties et deux étapes. La première partie dite "française" devait être réalisée en premier et permettre à des trains à grande vitesse de relier la ligne à grande vitesse existante, à l'Est de Lyon (aéroport de Satolas devenu Saint-Exupéry), au sillon alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy). Cette première partie du projet devait "déboucher" vers Montmélian en Combe de Savoie, au "carrefour" de trois vallées, la Tarentaise (Albertville Moutiers), la Maurienne (Saint-Jean-de-Maurienne, Italie), le Grésivaudan (la vallée qui relie Grenoble à Chambéry). C'est à cet endroit que devait être créée une gare de voyageurs permettant de desservir à la fois Chambéry et Grenoble. Ces principales caractéristiques ont fait l'objet d'une décision ministérielle qui date du 7 février 1994,² associée à un cahier des charges de la même date.³ Pour être franc avec vous, Monsieur le Président, je suis incapable de vous fournir une carte de ce premier projet car Réseau Ferré de France et le ministère de l'écologie auxquels nous l'avons demandée à plusieurs reprises dans le cadre du recours devant le Conseil d'État, ne nous l'a toujours pas fournie.

La seconde partie, ne pouvant être réalisée qu'en seconde étape, est la connexion France - Italie au départ de la Gare TGV "Savoie - Dauphiné" jusqu'à Turin, notamment avec le tunnel transfrontalier partant de Saint-Jean-de-Maurienne pour déboucher en Italie, sans autre précision, dans la décision ministérielle ou le cahier des charges, sur la ville devant l'accueillir en Italie. Ce qui est parfaitement précisé, c'est le calendrier de réalisation :

- 1ère étape Lyon - Montmélian avec sa gare TGV,
- 2ème étape Montmélian - Italie qui comprend deux phases:

¹ Actualisé en valeur juin 2015, au taux de l'inflation cumulée (59,2%) cela donne 16.991.539 €/km

² <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 193

³ <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 181

*en premier le tunnel transfrontalier au départ de Saint-Jean-de-Maurienne,

* en second, la voie entre Montmélian et Saint-Jean-de-Maurienne.

Les taux de rentabilité annoncés au comité interministériel sont parmi les meilleurs des projets présentés. Le projet Lyon-Turin présente le meilleur accroissement pour la fréquentation voyageur avec 7,7 millions de passagers en plus prévus, ce qui représente 68 % d'augmentation.

VIII.3 - L'impact sur les trafics.

Sous les hypothèses des études du présent schéma directeur, sa mise en oeuvre devrait se traduire par les évolutions de trafic décrites dans le tableau suivant.

Prévisions de trafics

Projets	Millions de voyageurs			
	avant	après	accroissement	%
TGV Aquitaine	14,7	20,1	+ 5,4	+ 37%
TGV Auvergne	2,9	3,9	+ 1,0	+ 37%
TGV Bretagne	9,1	12,2	+ 3,1	+ 34%
TGV Est	8,4	14,5	+ 6,1	+ 73%
TGV Grand-Sud	3,7	5,3	+ 1,6	+ 42%
Interconnexion Sud	12,6	13,4	+ 0,8	+ 7 %
Liaison Transalpine	11,4	19,1	+ 7,7	+ 68%
TGV Limousin	3,3	4,0	+ 0,7	+ 21%
TGV Provence	16,6	20,9	+ 4,3	+ 26%
TGV Côte d'Azur	5,1	7,8	+ 2,7	+ 53%
TGV Languedoc-Roussillon	5,8	9,5	+ 3,7	+ 65%
TGV Midi-Pyrénées	2,3	3,3	+ 1	+ 44%
TGV Normandie	5,5	7,1	+ 1,6	+ 29%
TGV Pays de la Loire	7,5	8,4	+ 0,9	+ 12%
TGV Picardie	13,5	14,4	+ 0,9	+ 7 %
TGV Rhin-Rhône	9,5	15,3	+ 5,8	+ 61%

C'est sur ces bases que le projet de la SNCF "Lyon-Turin" sera présenté le 28 mai 1993 ¹, à la rencontre organisée par le préfet de région "Rhône-Alpes" suite à la publication de la circulaire BIANCO ².

Pourtant, alors que la circulaire prévoyait l'information et le droit de débattre pour "*chaque citoyen*", la rencontre, qui réunira environ 500 personnes selon Réseau Ferré de France, ³ (élus, fonctionnaires, représentants associatifs), se déroulera sans eux.

Le projet présenté fera ensuite l'objet d'une décision ministérielle le 7 février 1994 ⁴ associée à son cahier des charges⁵. Les principales caractéristiques du projet étaient ainsi définies par le ministre de l'équipement et des transports, Bernard Bosson ⁶. Le 14 avril 1995, une seconde décision ministérielle ⁷ du même ministre demandera quelques études complémentaires sans modifier les principales caractéristiques du projet.

Ces deux décisions ministérielles sont essentielles, car ce sont les seules qui soient visées par les décrets d'utilité publique du projet Lyon-Turin, tant pour le tunnel de base franco-italien en 2007 ⁸ que pour les accès français au tunnel de base en 2013 ⁹. Leur importance tient au fait que le 10 mai 1996 était publié le décret d'application de la Loi "BARNIER" ¹⁰ instituant le débat public pour les grands projets, avec la création de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ¹¹.

Une disposition opportune de ce texte permet d'éviter le débat public pour les projets dont les décisions ministérielles ont été publiées. Or celles du projet Lyon-Turin ont été publiées le 30 avril 1996, dix jours avant la publication du décret en question. Heureuse coïncidence ?

1 <http://www.lyon-turin.info/sites/default/files/Notice.pdf> - Compte rendu, pages 221 et suivantes

2 http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Temis/0033/Temis-0033880/5125_1992.pdf

3 mémoire de RFF en réponse devant le Conseil d'Etat déposé le 17 décembre 2014.

4 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 193

5 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 181

6 Maire d'Annecy du 14 mars 1983 au 5 janvier 2007 https://fr.wikipedia.org/wiki/Bernard_Bosson

7 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 195

8 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000017720534>

9 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027889563&dateTexte=&categorieLien=id>

10 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000193364&dateTexte=>

11 <http://www.debatpublic.fr/>

Peut-être vous étonnerez-vous, comme moi, de savoir que Monsieur Michel Barnier, à l'origine de la Loi instituant le débat public, était un partisan affiché du Lyon-Turin en sa qualité de président du Conseil Général de Savoie. Peut-être également serez-vous surpris d'apprendre que Monsieur Michel Barnier a publié un communiqué de presse le 18 mars 1996, ¹ dans lequel il confirme que, pour ne pas retarder le projet, il ne faut pas le modifier par l'adjonction d'une liaison avec la gare existante de Chambéry comme le proposait le maire de Chambéry, Monsieur Louis Besson ². La conséquence qu'en ont tirée Réseau Ferré de France, les partisans du projet (et la CNDP dans une décision de 1999) est que l'opportune publication au Journal Officiel interdisait le débat public prévu par la Loi. C'est ainsi que le projet le plus onéreux de France, voire d'Europe, n'a fait l'objet d'aucun débat public, au cours duquel "*chaque citoyen*" aurait pu "*s'informer et débattre des enjeux...*" pour décider de "*la nécessité de la contribution publique*".

Devant le Conseil d'État, les requérants ³ qui contestent l'utilité publique du projet Lyon-Turin soutiennent que les principales caractéristiques du projet, présentées aux enquêtes publiques de 2006 pour le tunnel transfrontalier et 2012 pour les accès français du Lyon-Turin, sont substantiellement différentes de celles définies par les décisions ministérielles de 1994 et 1995. Ils en concluent que le projet étant nouveau, par l'importance des modifications intervenues après l'entrée en vigueur de la Loi "BARNIER", un débat public aurait dû être organisé.

Monsieur Michel Barnier qui, membre du gouvernement, est à l'origine de la Loi sur le débat public du 2 février 1995, ⁴ n'est plus ministre de l'environnement en mai 1996 ; il est devenu ministre délégué aux affaires européennes, poste stratégique pour la promotion du Lyon-Turin. Il est donc très informé de la publication du décret d'application de la Loi qui porte son nom et sans doute, de la publication des deux décisions ministérielles dix jours avant, avec pour principale conséquence de soustraire au public le nécessaire

1 http://lyonturin.eu/documents/docs/communiqu%C3%A9_M_BARNIER_19960318.pdf

2 https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis_Besson

3 1.300 requérants et intervenants volontaires se sont constitués au Conseil d'État.

4 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000551804&dateTexte=&categorieLien=id>

débat sur l'opportunité du Lyon-Turin. Ce faisant, il a figé le projet selon les caractéristiques définies en 1994. C'est d'ailleurs tout le sens du communiqué de presse qu'il publie le 18 mars 1996¹, dans lequel vous lirez, Monsieur le Président, au sujet de la proposition de Louis Besson d'abandonner la gare "Savoie - Dauphiné" au profit de Chambéry et la modification substantielle du projet qui en résulte : *"Enfin, l'inévitable allongement des procédures et la reprise de nouvelles études pourraient compromettre sérieusement les chances de voir aboutir ce projet,..."*²

A partir de 2000, le projet est relancé par la ratification d'un accord franco-italien du 29 janvier 2001³ suite au dramatique accident du tunnel routier du Mont-Blanc le 24 mars 1999, provoquant la mort de 39 personnes⁴. La croissance des tonnages de marchandises transportées entre la France et l'Italie est une telle évidence à leurs yeux, que les promoteurs du projet exigent dès le premier article de l'accord, la mise en service du projet au plus tard à la saturation du réseau existant. La voie ferrée existante est bien loin d'être saturée aujourd'hui, puisqu'il y a circulé 3,2 millions de tonnes de marchandises en 2013 pour une capacité reconnue par RFF de 16,5 millions de tonnes en plus des circulations voyageurs.⁵ A la lecture du référé de la Cour des Comptes sur le projet Lyon-Turin adressé le 1^{er} août 2012 au Premier Ministre, on constate que RFF navigue entre 15 et 20 millions de tonnes sans fournir d'explication.⁶ D'autant que Lyon-Turin Ferroviaire (filiale de RFF) et les partisans du projet annoncent eux, le chiffre de 17,5 millions de tonnes.⁷⁸ Vous le constatez, Monsieur le Président, y compris dans les documents de RFF et LTF, les capacités de transport des lignes ferroviaires existantes fluctuent de 5 millions de tonnes sur une même période, nouvelles incohérences... La Cour des Comptes indiquait dans son référé du 1^{er} août 2012 :

1 http://lyonturin.eu/documents/docs/communiqu%C3%A9_M_BARNIER_19960318.pdf

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/communiqu%C3%A9_M_BARNIER_19960318.pdf

3 http://www.transalpine.com/sites/default/files/documents/Accord-franco-italien-29-01-01_80.pdf

4 https://fr.wikipedia.org/wiki/Incendie_du_tunnel_du_Mont-Blanc

5 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 12

6 <http://www.ccomptes.fr/index.php/Publications/Publications/Projet-de-liaison-ferroviaire-Lyon-Turin>

7 <http://lyonturin.eu/documents/docs/effervescences-ppt-Darmendrail%202007.pdf> page 8

8 <http://lyonturin.eu/analyses/docs/LES%20VRAIES%20CAPACIT%C3%A9S%20DE%20LA%20LIGNE%20EXISTANTE%20AMB%20C%20RUE%20CULOZ%20E2%80%A6.pdf>

2. Un pilotage insuffisant

Pour la Cour, le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité.

Vous conviendrez avec moi que cette remarque de la Cour tient bien du constat et non de l'allégation.

Le 13 février 2002, à l'Assemblée Nationale, Jean Claude Gayssot, alors ministre des transports, annonçait¹ que la voie ferrée existante disposerait d'une capacité de 20 millions de tonnes de marchandises et que 300.000 camions voyageraient sur les trains grâce aux travaux qui ont bien été réalisés (remplacement des ponts, élargissement des tunnels...). Les études et reconnaissances pour le projet de nouvelle ligne étaient annoncées pour 371 millions d'euros. Nouvelles incohérences qui invitent à faire confiance à la Cour des Comptes plutôt qu'aux partisans du projet puisque les reconnaissances ont coûté près d'un milliard d'euros.

Les travaux de reconnaissances sont lancés à partir de 2002 par le creusement de trois galeries en Maurienne (entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière italienne). En 2006 se déroule, dans 7 communes de Maurienne, l'enquête publique sur le projet de tunnel transfrontalier. Pourtant le tunnel s'inscrit bien dans le programme du projet global Lyon-Turin comme l'expliquent les dossiers d'enquête publique. Vous l'avez compris, Monsieur le Président, le choix a été fait de saucissonner le projet pour également rendre diffuse une éventuelle contestation d'un projet pharaonique. Pour mémoire, l'enquête publique des accès français du projet a concerné 71 communes, sans évoquer celles concernées par le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise Nord (CFAL Nord), autre composante du projet.

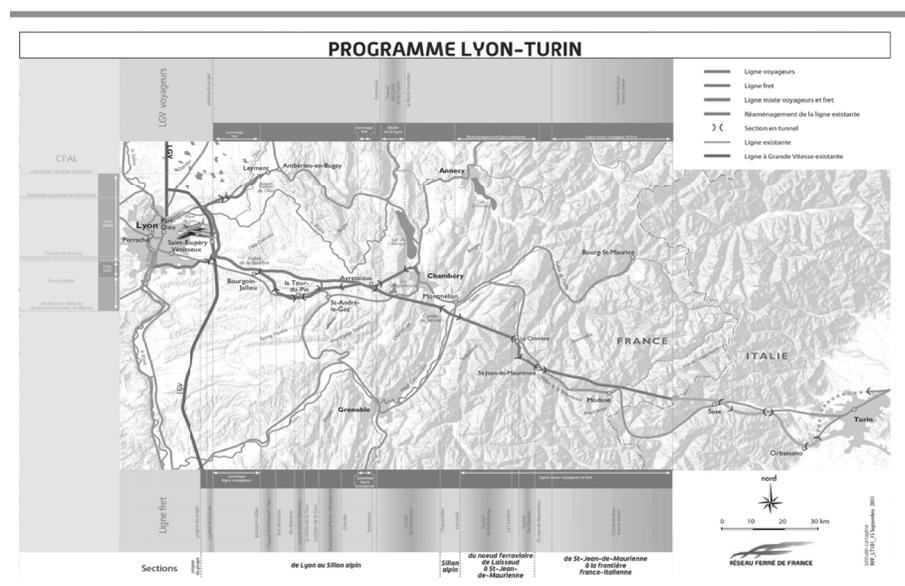
La stratégie des promoteurs fonctionne. Le premier résultat du saucissonnage des enquêtes publiques est que personne ne sait en France que le plus gros projet d'investissement public est lancé, pas même ceux qui habitent dans les communes qui se trouvent sur le tracé des autres composantes du projet. Pour que vous puissiez

¹ <http://www.assemblee-nationale.fr/11/crj/pdf/20020134%20S%E9ance%20du%20mercredi%2013%20f%C9vrier%202002.pdf>

apprécier la qualité des prévisions des promoteurs, LTF a utilisé en 2006 des taux de croissance du PIB de 1,50 % par an jusqu'en 2025 pour calculer une croissance des tonnages irréaliste. Le 18 décembre 2007, lorsque le décret prononçant l'utilité publique du tunnel transfrontalier est publié ¹, la crise financière est connue, le gouvernement sait que cette croissance n'existera pas, Lyon-Turin Ferroviaire également.

En septembre 2011, un avis favorable sera rendu par la commission d'enquête sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise Nord (CFAL Nord).

Cette partie du Lyon-Turin est présentée par RFF comme constituant "l'extrémité Ouest du programme Lyon-Turin" auquel elle "appartient". Nouveau saucissonnage. Nous arrivons donc fin 2011, à la procédure d'ouverture de l'enquête publique pour les accès français du projet avec la définition actuelle des principales caractéristiques. La présentation en est faite dans le dossier de RFF sous la forme d'une carte ² :



1 http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JORFTEXT000017720534

2 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Notice%20PIECE%20C.pdf> page 7

Le départ du projet se situe à Lyon-aéroport de Saint-Exupéry (30mn de Lyon Part-Dieu) avec deux voies, l'une devant desservir Chambéry et l'autre qui doit traverser les massifs de la Chartreuse, de Belledonne et du Glandon pour arriver à Saint-Jean-de-Maurienne et accéder au tunnel international de 57 kilomètres. Le projet est prévu en plusieurs tranches avec le creusement en France d'environ 290 kilomètres de galeries ou tunnels de plus ou moins 10 mètres de diamètre (2 fois 132 kilomètres de tunnels bi-tubes plus les galeries de secours).

Autre particularité de ce projet Lyon-Turin : il est saucissonné et la fonctionnalité de chaque tranche est douteuse. Ainsi, l'enquête publique pour laquelle, Monsieur le Président, vous avez désigné les commissaires enquêteurs, présente-t-elle, pour les voyageurs, une liaison voyageurs uniquement par Chambéry, puis entre cette ville et Saint-Jean-de-Maurienne (une centaine de kilomètres) l'utilisation de la voie existante... Pour le fret, il n'est envisagé que des tunnels successifs à voie unique, ce qui réduit significativement les capacités de transports par des arrêts des rames permettant leur croisement. De la sorte un tunnel international à deux tubes qui ne verrait des trains arriver que par la voie existante dans un premier temps, puis le cas échéant, par des tunnels à voie unique, ne peut se justifier comme première étape.

Les évolutions et modifications, substantielles au regard de celles annoncées en 1994, n'ont fait l'objet d'aucun débat public :

- La gare de voyageurs en Combe de Savoie a disparu ;
- la ville touristique d'Annecy et son agglomération, avec leur forte attraction et l'important trafic routier qui en résulte, devaient être desservies par une nouvelle voie ferrée double ; elles resteront desservies par la voie unique existante ;
- Chambéry, avec ses 58.000 habitants, déjà reliée à Paris par le TGV en 2h50' et deux itinéraires ferroviaires jusqu'à Lyon ¹, se trouverait desservie par une troisième voie, non prévue à l'origine avec un coût astronomique (près de 4 milliards

¹ Par St André-le-Gaz et Bourgoin-Jallieu et aussi par Aix-les-Bains, Ambérieu et Culoz.

d'euros), alors que le temps de trajet avec Paris peut être ramené à 2h40' à moindre coût (environ 600 millions d'euros) par le doublement d'une partie en voie unique de 43 kilomètres ;

- le calendrier de réalisation du projet est bouleversé, le tunnel transfrontalier, qui devait n'être construit qu'après la première partie Lyon-Montmélian en territoire français, serait le premier à être lancé ;
- le coût financier qui était évalué à 3 milliards d'euros pour l'ensemble du projet, serait maintenant de plus de 26 milliards d'euros selon RFF et la direction du Trésor ;
- les études et les reconnaissances géologiques devaient coûter 371 millions d'euros et ont déjà coûté plus d'un milliard ;
- le projet était basé sur la saturation des voies existantes et sur des prévisions de trafics en augmentation constante. Les dossiers dissimulent que depuis 1994, les trafics ont diminué, que la voie existante, rénovée et mise au gabarit GB1¹ est utilisée à moins de 20 % de sa capacité quelle que soit l'hypothèse de capacité retenue ;
- les tunnels prévus à un seul tube avec voies doubles sont désormais des tunnels "bi-tubes" à voie unique, avec pour effet des déblais supplémentaires à stocker, donc des pertes de surfaces agricoles supérieures mais aussi des drainages des eaux souterraines ou des eaux de surface supérieurs.

Un coût triple de celui qui est annoncé ne représente-t-il pas une modification substantielle de nature à modifier l'appréciation initiale ? Accepteriez-vous, Monsieur le Président, de payer votre lave-linge le triple du prix affiché en magasin ? Vous sentiriez-vous engagé à payer le triple et le fournisseur pourrait-il vous y contraindre judiciairement ? J'en doute. Nous sommes, dans cet exemple, dans le domaine privé où le droit protège le consommateur, mais en matière publique, visiblement personne ne se soucie de l'explosion du coût et les contribuables ne sont ni consultés, ni protégés pour le triple de ce qui était annoncé. Quant

¹ Le Gabarit GB1 permet de charger 80% du parc de camions circulant dans les Alpes selon RFF.
<http://www.sncf-reseau.fr/fr/ressources/textes-reference/bulletins-officiels/n5/declaration-de-projet-pour-l-operation-de-modernisation-du-tunnel-de-frejus-mont-cenis>

aux fonctionnalités, je doute que vous acceptiez sans discuter un lave-linge qui n'intégrerait pas les options prévues initialement, quand bien même il en présenterait d'autres.

Comme vous le savez, la commission d'enquête de 13 commissaires enquêteurs a rendu le 2 juillet 2012 un avis favorable ¹ et le décret d'utilité publique a été signé par le Premier Ministre, Jean-Marc Ayrault, le 23 août 2013.

Où en sommes -nous aujourd'hui ?

Malgré l'absence de financement du projet, Réseau Ferré de France a réalisé ou réalise encore (en triplant les coûts) des travaux préliminaires, soit directement soit au travers de sa filiale Lyon-Turin Ferroviaire. C'est ainsi que de 2002 à 2010 trois galeries de reconnaissances géologiques ont été creusées en France (2.400 m, 2.480 m et 4.000 m). ² En Italie, l'installation du chantier pour la galerie de reconnaissances de la Maddalena s'est déroulée dans des conditions difficiles en 2011 du fait de la forte opposition de la population italienne et de ses élus. Le 14 août 2015 Lyon-Turin Ferroviaire annonçait avoir creusé en Italie, 3.481 mètres depuis le début du creusement au tunnelier (mi-novembre 2013). Le rythme de 165 mètres par mois ne permettra pas de tenir l'engagement pris devant l'Europe de terminer le creusement de la galerie de reconnaissances de la Maddalena le 31 décembre 2015, pas même au 31 décembre 2016. Il faudrait pour terminer à cette dernière date le creusement des 7.400 mètres prévus, un rythme de 237 mètres par mois, ce qui est rigoureusement impossible. Une nouvelle fois, la maîtrise de ce dossier manque de rigueur. En outre, le percement de cette galerie de reconnaissances semble présenter quelques difficultés puisque du 15 juillet 2015 au 14 août 2015 il a été creusé... 4 mètres en un mois selon le site de Lyon-Turin Ferroviaire. ³

Voilà pour ce qui est des travaux "préparatoires". Le creusement du tunnel de base, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse en

1 http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_de_la_commission_denquete%20complet.pdf

2 <http://www.ltf-sas.com/les-etudes-et-travaux/ - tab-id-3>

3 <http://www.autistici.org/spintadalbass/?p=6035>

Italie, n'a pas débuté du fait des obstacles juridiques (clauses du traité franco-italien du 4 septembre 2014, article 16 et 18 ¹) et financiers (financement indéfini et indisponible). Malgré les sommes englouties (environ un milliard d'euros) pour les travaux "préparatoires" réalisés, doit-on poursuivre une dépense inutile ? Je ne partage pas cette idée pour une simple raison : l'arrêt de ce chantier n'hypothèque pas l'avenir, les études réalisées sont conservées, les constats et découvertes géologiques également et rien n'est perdu, si par extraordinaire il était démontré, un jour, l'utilité publique de ce projet. A l'inverse, si comme je le crois, les trafics de marchandises et de camions stagnent ou diminuent par des mesures de bon sens, alors nous aurons perdu un milliard d'euros, cette perte ne pouvant en aucun cas justifier d'en perdre 30 autres.

Lors de ces creusements de reconnaissances, de nombreux drainages sont intervenus, à commencer par le tarissement de sources à Villarodin-Bourget en Haute Maurienne. Monsieur le Président, j'en profite pour vous faire observer que sur un rapport "remarquable" de 248 pages, les commissaires enquêteurs n'ont utilisé le mot "*tarissement*" qu'une seule fois à la page 93, et encore pour reprendre une observation faite par un agriculteur de Sainte Blandine ². Pourtant, les conséquences des creusements de tunnel (et non un risque aléatoire) sont les drainages systématiques et les tarissements irréversibles des ressources hydrologiques ; le président de la commission d'enquête, qui est lui-même hydrologue, et ses collègues se contentent de 22 lignes de commentaires (page 136) avec cette formule lapidaire "*Le drainage des circulations d'eaux souterraines reste néanmoins possible, le risque n'en sera jamais nul, ces circulations souterraines ne pouvant être connues avec précision*". L'autorité environnementale avait remarqué avant le début de l'enquête publique que RFF avait choisi de "*niveler par le bas son approche hydraulique et hydrologique*" l'information du public ³ (page 15/28) ; de toute évidence la commission d'enquête a fait de même. De son côté, l'autorité Environnementale avait pourtant clairement indiqué : "*La circonstance qu'un projet fera*

1 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029425907>

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_de_la_commission_denquete%20complet.pdf

3 http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008045-01_avis-delibere_ae.pdf

l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact."

Les contribuables ont déjà financé une somme considérable de près d'un milliard d'euros pour ces travaux de reconnaissances (prévus initialement à 371 millions) avec quelques autres dépenses comme le *"soutien logistique aux forces de l'ordre"* en Italie ^{1 2}, ou encore les nombreuses agences de communication et les nombreuses études dont les résultats prévoient toujours des croissances de trafics, mais sont démentis par les faits. Au travers du "Comité pour la Transalpine", ³ largement subventionné par le Conseil Régional Rhône-Alpes et les collectivités territoriales, les contribuables ont également financé une *"étude commandée à la FNAUT [Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports] avec éléments de réponse aux principaux points soulevés par les opposants."* ⁴ Instrumentaliser les associations de consommateurs, en leur commandant des argumentaires de réponse aux opposants, montre la méthode des promoteurs. L'attitude de la FNAUT ⁵ n'en est pas moins surprenante et à mon sens moralement condamnable.

Je vous propose, pour terminer cet état des lieux, de faire un point sur les financements de ce projet car, s'il est intéressant de savoir ce qui a été construit (dans le cas présent, creusé) et le coût d'une poursuite éventuelle des travaux, il est nécessaire de savoir par qui et comment le projet pourrait être financé.

Je dois avant tout vous annoncer de bien mauvaises nouvelles : la France, l'Italie et leurs contribuables, qui avaient obtenu de l'Europe une subvention de 671,8 millions d'euros⁶ pour les travaux de reconnaissances, ont perdu le 5 mars 2013 la modique somme de 276,5 millions d'euros, cette subvention ayant été ramenée

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/AM-support-logistique-aux-FO-Maddalena-publi%C3%A9-au-JOUE-221014-2014S203-360331.pdf>

2 <http://lyonturin.eu/documents/docs/AA%20support%20logistique%20aux%20FFO%20publie%20au%20JOUE%20le%2018092012-1.pdf>

3 <http://www.transalpine.com/>

4 Note de la direction des transports (Région Rhône Alpes) à Jean Jacques Queyranne (président de la région) (mars 2014)

5 <http://www.politis.fr/Lyon-Turin-Pour-qui-roule-donc-la,28558.html>

6 http://lyonturin.eu/documents/docs/C_2008_7733_F_FR_DECISION_DE_LA_COMMISSION.pdf

à 395 282 150 euros¹ ; les études et reconnaissances devaient être financées par l'Europe à hauteur de 50 %, c'est du moins ce qu'annoncent les partisans du projet. Pourtant, le même document montre que la subvention allouée par l'Europe l'est sur un total de "coûts éligibles" de 890 476 300 euros. Comme moi, vous constatez que le taux n'est pas de 50 % mais de 44,39 % et qu'il manque 50 millions d'euros. L'avez-vous lu dans les journaux ? Sans doute pas, Monsieur le Président, car le projet de Loi de ratification de l'accord avec l'Italie, présenté au vote du Parlement en octobre et novembre 2013 ne fait pas mention de ce détail et trompe les parlementaires en leur annonçant² : "*Sur le fondement de cette demande commune, la Commission européenne a attribué une subvention de 671,8 millions d'euros.*" Un oubli probablement...

Une nouvelle fois, il convient de revenir aux accords et aux textes, notamment à l'accord bilatéral franco-italien pour le projet Lyon-Turin du 30 janvier 2012 devenu traité le 4 septembre 2014³. Son article 16 est explicite sur le financement des travaux ; il complète somme toute assez bien les textes sur l'endettement de RFF⁴, sur l'opportunité des investissements en matière de transports (LOTI et article 1511-1 du Code des transports) et plus généralement le bon sens et la gestion en "bon père de famille". Le deuxième alinéa de l'article 16 du traité définit sans ambiguïté les conditions d'engagement des travaux définitifs : "*La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale.*"

La commission européenne a plusieurs fois affirmé sa disponibilité à financer 40 % du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse en Italie. Toutefois, les choses étant ce qu'elles sont et l'argent ne coulant à flots pour personne, la disponibilité du financement n'est pas acquise. Pour savoir si un financement doit être considéré comme acquis ou plus encore s'il est disponible, nul besoin, Monsieur le Président, d'être un économiste de grand talent. Il suffit d'avoir, une fois dans sa vie, rencontré son conseiller bancaire

1 http://lyonturin.eu/documents/docs/C_2013_1376_F1_COMMISSION_DECISION_FR_V2_P1_720222.pdf

2 <http://www.assemblee-nationale.fr/14/projets/pl0459-ei.asp>

3 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029425907>

4 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=DA084FBA3A8BB3901BC612F87F0B54E8.tpdila21v1?idArticle=LEGIARTI000006365714&cidTexte=JORFTEXT000000200248&categorieLien=id&dateTexte=20150630>

qui l'explique très simplement : le financement est acquis lorsque vous avez la lettre d'engagement de la banque, il est disponible lorsque vous avez la possibilité de l'utiliser dans sa totalité. Vous souhaitez financer la construction d'une maison ? La banque peut vous financer, mais uniquement pour la maison dans son entier et non pas sur les seules fondations bien sûr, c'est une question de bon sens. La banque ne va pas prendre un risque sur une partie de la maison, si elle n'est pas sûre que vous puissiez financer le reste. Elle ne prend pas non plus d'hypothèque sur des fondations.

Ce qui est merveilleux dans le monde de l'argent public, c'est que cette "gestion en bon père de famille", pour certains décideurs, est un concept très dépassé ! Vous aviez sans doute interprété, comme n'importe quel banquier, que disposer du financement pour lancer les travaux définitifs, consistait en la disponibilité du financement de la France, de celui de l'Italie et de la subvention européenne pour la totalité du budget, ne serait-ce que par tranche. Nous devons constater ensemble, Monsieur le Président, que ces règles s'appliquent aux financements "classiques",... car en financement "sommaire" *"on ne les appelle, pas on les ignore"*.¹

C'est ainsi que la commission européenne s'est déclarée *"disposée à financer 40 % du coût du tunnel franco-italien"*. Comme moi et tant d'autres, vous croyez qu'il s'agit de 40 % du budget de 8,6 milliards annoncé pour le tunnel de base, soit un engagement européen de 3,44 milliards d'euros. Mais, comme juge administratif, vous savez que les mots ont un sens et vous percevez la différence entre "être disposée à accorder" et "accorder un financement". Dans le premier cas, on en discute, dans le second l'Europe met les fonds à disposition. Ou autrement dit, dans le premier cas le banquier est capable de financer un projet, mais ça n'est pas parce qu'il est capable de le faire qu'il le fait ni que vous pouvez l'obliger à le faire. De plus, pour que l'Europe s'engage, il faut que la France et l'Italie montrent également leur capacité à financer les 60 % restants. Pour la France, le 13 juillet 2015, Messieurs Michel Bouvard et Michel Destot, grands supporters du projet, ont proposé au Premier Ministre d'instituer une "Eurovignette"² qui consiste à

1 <http://musique.ados.fr/Boby-Lapointe/Lecon-De-Guitare-Sommaire-t41023.html>

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_financement_LyonTurin_DESTOT_BOUVARD.pdf

augmenter les péages routiers pour les poids lourds dans les Alpes ¹; moins d'un mois plus tard, Manuel Valls déclarait : *"Il n'y a plus de sujet d'écotaxe et il n'y a pas lieu de le faire rebondir"* ², exit donc la proposition de financement des deux parlementaires... Sauf erreur la formule "évidence des fonds" ne se trouve pas concrétisée pour la France.

Le financement de l'Europe pour le seul tunnel de base n'est donc pas acquis puisque sur les 3,44 milliards sur lesquels elle devrait s'engager avant le début des travaux, elle n'a accepté de s'engager qu'à hauteur de 813 millions. Cet engagement fait suite à une demande de subvention européenne partielle de 1,280 milliard d'euros, présentée par la France et l'Italie le 24 février 2015, sur 3 milliards de budget prévisionnel. ³ Ce sont donc 467 millions d'euros (1.280 M€ - 813 M€) qui ont été refusés, en "financement classique", car en "financement sommaire" on s'en réjouit et on ose annoncer que cela représente 41 % de 2 milliards. Monsieur le Président, l'arithmétique permet aussi de considérer que 813 millions représentent 100 % de 813 millions. La commission européenne n'aurait accordé que 400 millions, nous aurions eu droit à des communiqués triomphants, nous annonçant également l'obtention de 40 % de subvention, en financement "sommaire"... La France et l'Italie surendettées diminueront un peu les budgets de la justice, de l'éducation ou de la santé pour payer leur part de 60 % et les contribuables paieront car ils subissent toujours les règles "classiques".

Monsieur le Président, vous reconnaîtrez avec moi que nous avons une certaine propension à perdre les subventions européennes. Après avoir perdu 276,5 millions en 2013, nous voici avec 467 millions de moins que prévu, il manque donc à l'appel un total de 743 millions d'euros.

Sur la participation européenne, il n'est pas inutile non plus de rappeler que chaque euro perçu par les états membres... a été

1 <http://www.mobilicites.com/011-3984-Lyon-Turin-le-rapport-Destot-Bouvard-proposer-de-faire-payer-les-poids-lourds-dans-les-Alpes.html>

2 <http://tempsreel.nouvelobs.com/politique/20150812.OBS4067/plus-de-sujet-ecotaxe-vraiment-manuel-valls.html>

3 http://lyonturin.eu/documents/docs/2015_02_24_COURRIER_FINANCEMENT_UE_FR-2.pdf

financé par les contribuables des états membres. Pour la France, la participation au budget européen correspond peu ou prou à 1,20 euro versé pour 1 euro perçu. Cela ramène à une juste proportion le coût réel pour la France ou l'Italie. Par ailleurs, pour le seul tunnel transfrontalier, au-delà du coût annoncé par Lyon-Turin Ferroviaire, soit 8,6 milliards d'euros en valeur 2012, si comme cela est "classique", le coût annoncé "explose", ce seront les deux états qui paieront les surplus à hauteur de 50 % chacun.

Concrètement, si comme cela est fort probable, le tunnel de base coûte 11 milliards d'euros, soit le prix du tunnel Suisse du Saint Gothard de 57 kilomètres également, alors la France et l'Italie devront financer à parts égales la différence de 2,4 milliards d'euros, entre le coût annoncé (8,6 milliards d'euros) et le coût réel (probablement 11 milliards d'euros), sans participation de l'Europe bien sûr. Le taux de participation effectif de l'Europe passerait donc à 31,27 %¹. Mais, en faisant croire à un taux de participation européen alléchant, les promoteurs débuteraient les travaux en déclarant irréversible le processus. Les contribuables français devraient supporter une facture d'un milliard deux cents millions de plus et les Italiens aussi. En financement "sommaire", "on les ignore" et on tente de lancer le chantier pour le rendre irréversible.

Peut-on avoir confiance en la finance "sommaire", Monsieur le Président ? Nous connaissons tous le résultat qui se traduit par une dette publique passée de 400 milliards d'euros en 1990 à 2.000 milliards en 2014^{2 3}. La dette Réseau Ferré de France (RFF) progresse peu ou prou d'un milliard par an, pour arriver au terrible constat des experts missionnés après l'accident de Brétigny-sur-Orge, le "délabrement" du réseau existant et le "déficit dans la qualité de la maintenance".⁴

N'y a-t-il pas mieux à faire qu'engloutir des milliards dans des tunnels inutiles ?

1 3,44 Mds / 11 Mds = 31,27%

2 http://www.insee.fr/fr/themes/info-rapide.asp?id=40&date=20150630&utm_medium=twitter&utm_source=twitterfeed

3 <http://www.insee.fr/fr/indicateurs/ind40/20150630/dette%20trimestrielle.xls>

4 http://www.lesechos.fr/16/09/2014/lesechos.fr/020377877847_catastrophe-de-bretigny--rff-a-ete-mis-en-examen.htm

Des personnalités de choix ou choisies ?

Revenir sur la définition du conflit d'intérêts et des recommandations en la matière n'est pas nécessaire, Monsieur le Président. Eviter ces conflits permet de fermer la porte aux délits de trafic d'influence, corruption ou prise illégale d'intérêts qui s'en nourrissent. Je vous propose simplement d'apprécier pour certains acteurs, les faits et les situations. Ils justifient ou la confiance ou la défiance du public et la vôtre.

Monsieur Hubert du Mesnil, président de Réseau Ferré de France (RFF) de 2007 à fin 2012, après en avoir été directeur général à partir de 2005, a été nommé président de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) en avril 2013. RFF est actionnaire de LTF à hauteur de 50 %, ce qui fait de Monsieur Hubert du Mesnil l'une des personnes les mieux informées du projet Lyon-Turin et très certainement la plus responsable du point de vue financier et juridique. Ces deux entreprises (RFF et LTF) sont financées, pour la première par les usagers et les contribuables en France, pour la seconde par les seuls contribuables au travers des subventions des États français et italiens ainsi que celles de l'Union Européenne. Monsieur Hubert du Mesnil assure depuis 2012 la présidence de l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD) ¹. Il en était auparavant membre du Conseil d'Administration.

Qui connaît l'IGD ? Cet "*institut*" regroupe des acteurs de l'économie militant pour que les services publics soient gérés par le privé, que ce soit au travers de Délégations de Service Public (DSP) ou de Partenariats Public Privé (PPP). L'IGD travaille, dans l'ombre ou dans la lumière des cabinets ministériels, pour que la gestion des services publics soit transférée au privé. Un lobby comme un autre ? Pas tout à fait.

¹ <http://fondation-igd.org/>

Après avoir eu comme président Claude Martinand, ancien président de Réseau Ferré de France (RFF), c'est Hubert du Mesnil qui en prend la présidence en 2012, après le décès de son prédécesseur, alors qu'il est toujours président de RFF.

Si l'IGD se présente comme *"un organisme pluraliste et œcuménique"*, avec pour objectif déclaré sur son site Internet *"de promouvoir l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics, notamment lorsque leur gestion est déléguée"*¹, les déclarations d'Hubert du Mesnil lors d'interviews sont plus claires, il considère que le privé dispose de compétences accrues au regard de la gestion publique.² *"Promouvoir l'amélioration de la qualité et de la performance des services publics, notamment lorsque leur gestion est déléguée"* laisse une large place à l'interprétation, mais les choses sont claires dès sa création, l'Institut de la Gestion Déléguée (IGD) se définit comme *"The French Institute for PPP"*³. L'IGD est très engagé dans tout ce qui concerne les partenariats public privé (PPP), notamment au sein du Centre d'Expertise Français pour l'Observation des Partenariats Public/Privé (CEF-O-PPP) dont il assure la gestion opérationnelle.

Les fondateurs du CEF-O-PPP



La MAPPP est l'organisme expert auprès du Ministère des Finances chargé de participer à la préparation des contrats de l'Etat ainsi que de les valider, et de conseiller les collectivités locales par des recommandations pratiques et méthodologiques.



L'IGD assure la gestion opérationnelle du CEF-O-PPP, et organise par ailleurs la réflexion sur les contrats de délégation de service public dans un cadre partagé entre toutes les parties prenantes, dans la perspective d'une plus grande performance et efficacité des services publics.

Contacts

CEF-O-PPP
84 rue de Grenelle
75007 Paris

Tél : 01 44 39 27 00
Mail : contacts@fondation-igd.org

1 <http://fondation-igd.org/index.php/liinstitut.html>

2 <http://www.artetv.com/guide/fr/049258-000/les-partenariats-public-privé-un-marché-de-dupes>

3 Institut français pour les partenariats public/privé"

Monsieur Hubert du Mesnil, haut fonctionnaire et président de Réseau Ferré de France, se trouve à la tête de l'établissement public tout en étant militant actif et reconnu de la gestion privée. Il est d'ailleurs qualifié par le monde du lobby des PPP comme l'un des meilleurs. Il est présenté en 2011 par "Les Rencontres Internationales des PPP" (LRIPPP) ¹ comme faisant partie des "personnalités très impliquées dans le déploiement des PPP" ², l'année précédente, en 2010, "Les Rencontres Internationales des PPP" lui décernaient le "prix du visionnaire" ^{3 4}. En 2011, Hubert du Mesnil reçoit à nouveau un prix "PPP France" à titre individuel qui récompense "un engagement fort en faveur des PPP" pour le projet LGV Bretagne - Pays de Loire, le "Prix de la France à Grande Vitesse".⁵

Les Lauréats sont nombreux :

Edition 2011

Les Prix PPP France

Des Prix individuels, récompensant un engagement fort en faveur des PPP, ont été remis à :

- **Dominique PERBEN**, ancien Ministre et Président de l'AFITF pour son action au sein de cette agence structurante dans le financement des infrastructures de Transports (Prix de l'Europe durable en route),
- **Christian ESTROSI**, ancien Ministre et maire de Nice pour son projet de Stadium (Prix de l'Euro 2016),
- **Hubert du MESNIL**, Président de RFF pour le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire (Prix de la France à Grande Vitesse),
- **Jean-Pierre WEISS**, Directeur Général de l'Agence Publique pour l'Immobilier de la Justice pour les projets de tribunaux et prisons (le Prix de la Justice Eclairée),
- **Sylvie FAUCHEUX**, Présidente de l'Université Saint-Quentin-en-Yvelines (Prix de la Présidente engagée),
- **Charlotte LAVIT d'HAUTEFORT et Doris CHEVALIER**, anciennes chargées de Mission Financement à la MAPPP (Prix de la Relance par le financement)

1 <http://www.lrippp.com/>

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/prix_visionnaire_du_mesnil_LRIPPP_2011.pdf

3 <http://www.rff.fr/fr/presse/communiqués-de-presse/2010/hubert-du-mesnil-salue-pour-son>

4 <http://www.fnep.org/actualite/historique/prix-d%E2%80%99automne-prix-des-ppp/>

5 <http://www.financiacapital.net/fr/laureats-2011-des-prix-ppp>

- **la Préfecture de Police de Paris** pour la Vidéoprotection (Prix de la Sécurité assurée),
- **le Conseil Général de la Gironde** pour le Haut-débit (Prix de l'Avenir en marche),
- **le Conseil Général de la Manche** pour son CPE (Prix du Département durable),
- **le Conseil Régional de Lorraine** pour la Rénovation de ses Lycées (Prix de la Performance énergétique),
- **la ville de Bougival** pour son CPE mixte (Prix de la Complexité maîtrisée),
- **la ville de Chaumont** pour la rénovation de son éclairage public (Prix de la Ville lumineuse).

Je ne résiste pas au plaisir de reprendre les intitulés des prix décernés : “Prix de l’avenir en marche”, “Prix de la complexité maîtrisée”, “Prix de la ville lumineuse”, Prix de la relance par le financement”, “Prix de la Présidente engagée”, “Prix de la Justice éclairée”, “Prix de l’Europe durable en route”. Je vous livre quelques autres intitulés démontrant la finesse d’esprit. Les “amis africains” ne sont pas oubliés avec le “Prix du pays engagé” pour le ministre des finances ivoirien, le “Prix du volontarisme affiché” pour le ministre des finances marocain et même un “Prix du pédagogue” pour le Directeur Général de BMCE Capital au Cameroun ; pour le ministre d’État congolais, le “Prix du volontarisme” et pour ETDE (groupe BOUYGUES), celui de “l’Electrification de l’Afrique”.

Ne trouvez-vous pas, Monsieur le Président, qu’il manque le “Prix du grand timonier” ? Je vous avoue qu’à chaque fois que je lis “*engagé*”, “*maîtrisé*” ou “*éclairé*” dans l’intitulé de ces prix, une petite voix me susurre “par qui ?”

En 2013, le Club des PPP récompense encore Monsieur Hubert du Mesnil. Cette fois-ci, il obtient le “prix de l’interconnexion européenne”¹ avec ce commentaire significatif : “*Habitué à recevoir un prix des PPP pour les projets de LGV qu’il a rendu possibles au sein de RFF, Hubert DU MESNIL, représenté par Alain QUINET a cette année été récompensé pour le contournement de Nîmes-Montpellier.*” On aurait pu croire que c’était pour la réussite du PPP Perpignan-Figueras qui déposera le bilan en juillet 2015, ou pour les espoirs

¹ <http://www.club-ppp.org/wp-content/uploads/2014/05/jnalCpnp-n%C2%B022.pdf>

placés en lui, comme nouveau président de LTF, pour le juteux marché de BTP du Lyon-Turin. Une nouvelle fois il faut savourer les intitulés des prix, “le prix de la présence engagée”, “le prix du régalien”, “le prix du volontarisme politique” pour le Premier Ministre de Côte d’Ivoire, “le prix de la mutualisation” (j’entends déjà de méchantes voix souffler “des pertes ?”), “le prix de l’harmonisation du dialogue public privé”, “le prix de la détermination”, “le prix du pédagogue des autoroutes”... Regardez la liste, Monsieur le Président, elle est consternante, ne serait-ce que par ses intitulés, quant à la méthode de ces remises de prix en rafales pour tous ceux qui ont permis les PPP, je la juge douteuse pour les acteurs publics, fonctionnaires ou élus. Pourquoi ces remises de prix aux décideurs publics par le privé ? Quel est le sens réel de ces récompenses ? Récompense, le mot lui-même m’interroge. En quoi un haut fonctionnaire ou un ministre peut-il être récompensé pour son engagement en faveur des PPP ? Récompenser des hauts fonctionnaires ou des ministres chargés par principe d’apprécier le seul intérêt général, me semble constituer un risque de dérives majeur.

Les intitulés des prix sont éloquents sur le sens de l’engagement des lauréats. Hubert du Mesnil est président de Réseau Ferré de France, lorsqu’il est récompensé de 2010 à 2012. En 2013, il est président de LTF exclusivement financée par l’argent public. A ce titre, il arbitre et décide comment gérer l’argent public qui lui est confié. Peut-il être un militant fortement engagé pour le développement des PPP tout en étant l’arbitre de la gestion publique ou privée, de la maîtrise d’ouvrage publique ou de la maîtrise d’ouvrage déléguée ? L’apparence, les faits et ses propres déclarations le désignent comme un partisan de la gestion privée, comme ayant pris ce parti et par voie de conséquence ne pouvant se parer de la qualité d’impartialité dans ses décisions entre la gestion publique et la gestion privée. Le mot “*œcuménique*”, utilisé pour la présentation de l’IGD, semble prendre toute sa dimension puisque la religion d’Hubert du Mesnil est faite. Il milite pour la gestion privée des services publics, par délégation ou par partenariat Public/Privé.

Monsieur Hubert du Mesnil devient, en avril 2013, président de Lyon-Turin Ferroviaire tout en conservant son poste de président de l’IGD. C’est de ces positions assumées, quoi qu’apparaissant

antagonistes, que vont naître les reproches de conflits d'intérêts à son encontre du fait d'un mélange entre l'IGD et les affaires de Lyon-Turin Ferroviaire. Lorsque, en 2011, vous avez dû désigner des commissaires enquêteurs pour l'enquête publique du Lyon-Turin, Monsieur Hubert du Mesnil était le représentant légal de RFF à l'origine de la demande.

En sa qualité de président de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), Hubert du Mesnil se trouve devoir conclure des contrats de sous-traitance avec des entreprises du BTP. L'un de ces marchés a été conclu au printemps 2014 pour un montant de *“391.049.752,91 EUR Hors TVA. Ce montant présente, compte tenu des aléas géotechniques, géologiques et hydrogéologiques, un caractère estimatif en l'état des connaissances”* avec SPIE BATIGNOLLES et EIFFAGE ¹. Dans une tradition, que l'on vérifiera chez LTF, ce marché a été publié le 22 décembre 2012, dans une période peu propice à la concurrence... Cet appel d'offres a été passé dans des conditions très particulières, car l'estimation confidentielle du montant du marché de la société Lyon-Turin Ferroviaire a été transmise à la presse huit mois avant sa publication, lors d'une rencontre à Rome. ^{2 3}

Il apparaît aussi que SPIE BATIGNOLLES et EIFFAGE sont membres fondateurs de l'IGD et de son Conseil d'Administration. Toute la question est donc de savoir si le président d'une société intégralement financée par les deniers publics (français, italiens et européens) peut octroyer des contrats à des sociétés qui militent à ses côtés (dans l'IGD qu'il préside), pour la privatisation des services publics dont elles peuvent bénéficier. On peut également imaginer que la connaissance de l'évaluation interne à Lyon-Turin Ferroviaire permette de *“placer correctement l'offre”* de ceux qui en ont eu connaissance.

Le ministère de la justice nous rappelle que la règle doit *“écarter tout soupçon, toute altération de la confiance, que l'administré pourrait avoir envers un agent public”*.

1 <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:170221-2014:TEXT:FR:HTML>

2 <http://www.edilcantiere.it/news/torino-lione-tra-un-anno-cominciano-i-lavori>

3 <http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/infrastrutture24/2012-04-27/project-financing-governo-indica-190031.php?uid=AbzhoXUF>

“Altération de la confiance”... on peut légitimement le conclure en observant un haut fonctionnaire, qui attribue des marchés de travaux sur fonds publics à des entreprises qui, à ses côtés au sein de l’IGD, militent pour la gestion privée. Faisant partie du même organisme, il n’est pas contestable que leur intérêt moral est commun, puisqu’ils adhèrent à la même ambition.

Il est également étonnant de constater qu’Hubert du Mesnil, haut fonctionnaire et président d’une société chargée de travaux, intervient le 12 mars 2014 au ministère de l’économie en qualité de président de l’Institut de la Gestion Déléguée (IGD) pour un colloque sur le thème *“Marchés publics et concessions. Quelle transposition en droit français ?”*¹. Toutes ces confusions des genres ne peuvent que conduire à une suspicion légitime et au doute sur l’indépendance et l’impartialité d’Hubert du Mesnil. L’évidence de son parti pris devrait le conduire à ne pas gérer les deniers publics.

Le conseil d’administration de l’Institut de la Gestion Déléguée apparaît comme le lieu de rencontre pour les partisans du projet Lyon-Turin. On y retrouve ainsi jusqu’en 2014, Michel Destot, député PS et ancien maire de Grenoble ², qui a été chargé avec le sénateur UMP Michel Bouvard d’identifier des *“nouvelles sources de financements”* pour le projet Lyon-Turin. Michel Destot était également le rapporteur de la Commission des Affaires étrangères de l’Assemblée Nationale pour la ratification de l’accord franco-italien en octobre 2013. L’Institut de la Gestion Déléguée est véritablement incontournable comme le sont également “Les Rencontres Internationales des PPP” pour les partisans du Lyon-Turin.

En effet, Michel Destot y côtoie Hubert du Mesnil en manifestant son soutien à ces rencontres des 12 et 13 octobre 2011 et à nouveau le 7 juin 2014.

1 <http://proxy-pubminefi.diffusion.finances.gouv.fr/pub/document/18/17123.pdf>

2 http://www.fondation-igd.org/files/pdf/IGD_bureau.pdf



Michel Destot à gauche.

On observe le véritable sens du mot “partenariat” du twitt de Michel Destot ¹ en regardant le panneau en arrière-plan, une nouvelle “Rencontre Internationale des PPP”. En quelle qualité Hubert du Mesnil y intervient-il ? Michel Destot lui, fervent partisan du Lyon-Turin, entretient des relations de qualité entre le public et le privé en soutenant les Rencontres Internationales des Partenariats Public-Privé.

Son parti pris pour le projet Lyon-Turin à 30 milliards d’euros relève d’ailleurs d’une appréciation très individuelle de l’utilité publique ; sa conviction, il l’a exprimée à l’Assemblée Nationale le 13 février 2002 ² : *“Je veux rappeler, ici, que la première section de la liaison du Lyon-Turin permet le maillage de toutes les villes de Rhône-Alpes... et leur assure, dans des conditions performantes, une liaison avec Paris. Ainsi Grenoble serait à deux heures trente de Paris, ce qui permet d’effectuer le trajet aller-retour dans la journée sans fatigue excessive.”* On peut aujourd’hui faire en train, le trajet Paris-Grenoble en 3 heures, ce qui permet de faire, si nécessaire,

¹ <https://twitter.com/mdestot/status/478924687935037441>

² <http://www.assemblee-nationale.fr/11/cr/cri/pdf/20020134%20S%E9ance%20du%20mercredi%2013%20f%E9vrier%202002.pdf> page 1367

l'aller-retour dans la journée. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il n'y a aucune concurrence aérienne pour le train à Grenoble, ni à Chambéry qui se trouve, par le train, à 2h50 de Paris.

On retrouve donc, au sein de l'IGD, des partisans ou bénéficiaires de marchés du projet Lyon-Turin : Hubert du Mesnil, haut fonctionnaire, ex-président de Réseau Ferré de France, actuel président de Lyon-Turin Ferroviaire/TELT, Michel Destot, Député PS, rapporteur du projet de loi pour la ratification de l'accord franco-italien du 30 janvier 2012, SPIE-Batignolles et EIFFAGE (bénéficiaires d'un marché de près de 400 millions d'euros pour des travaux commandés par Lyon-Turin Ferroviaire et Hubert du Mesnil). On y trouve également le groupe GDF-Suez, heureux bénéficiaire, par l'intermédiaire de sa société TRACTEBEL engeneering, du marché de gré à gré avec LTF, pour la certification des coûts du tunnel franco-italien entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse.

La société TRACTEBEL n'est inconnue ni de Michel Destot, ni d'Hubert du Mesnil. Pour le premier, c'est la société TRACTEBEL qui a racheté en 1997, la société CORYS, dont il était actionnaire, mise en liquidation judiciaire avec condamnation pénale de son successeur à la présidence de cette société.^{1 2} Pour le second, c'est plus simple puisque la société TRACTEBEL est un partenaire habituel de RFF et que Monsieur Hubert du Mesnil, alors président de RFF, a conclu des marchés avec TRACTEBEL sur d'autres projets, notamment pour la réalisation de la LGV-Est.^{3 4} Pour être complet, TRACTEBEL est également partenaire de RFF, notamment dans des études pour le CFAL Nord⁵ qui *"appartient... au projet Lyon-Turin dont il constitue l'extrémité Ouest"*. Monsieur Hubert du Mesnil le sait puisqu'il a lui-même porté les deux enquêtes publiques du CFAL Nord et des accès français du Lyon-Turin, lorsqu'il était président de RFF.

Pour cette certification des coûts, TRACTEBEL s'est associée à la société TUC Rail dont le président, Luc Lallemand, est membre du

1 <http://www.atlantico.fr/decryptage/ministre-enseignement-superieur-genevieve-fioraso-corys-subsventions-grandes-ecoles-polytechnique-370306.html>

2 <http://www.adès-grenoble.org/wordpress/2011/04/08/corys-success-story-ou-degringolade-story/>

3 http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/_Import/pdf/BO_RFF_41_juin_2010_signe.pdf

4 http://www.lgv-est.com/download/Archives/journal_de_la_ligne_n3-2005.pdf

5 <http://www.rff-cfal.info/projet/les-acteurs/>

Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France depuis 2012.^{1 2} Là encore, Monsieur Hubert du Mesnil ne peut l'ignorer, étant lui-même président de RFF, puis président de LTF dont l'actionnaire est... RFF jusqu'en 2015. Monsieur le Président, vous m'objecterez que Monsieur du Mesnil a quitté la présidence de RFF à l'automne 2012 et qu'en conséquence, il ne connaît pas forcément Luc Lallemand qui a peut-être été nommé après son départ. On pourrait l'imaginer, bien que je reste persuadé que Monsieur du Mesnil a continué d'entretenir d'étroites relations avec RFF suite à son départ, ne serait-ce qu'en raison de la gestion des conséquences du terrible accident de Brétigny-sur-Orge (RFF a été mis en examen³) ou du fait de la qualité d'actionnaire de RFF pour 50 % du capital de LTF. Il existe une autre raison bien sûr : Monsieur Hubert du Mesnil, parmi ses nombreuses fonctions lui permettant d'ailleurs de promouvoir ce projet, a été nommé président de l'EIM (European Rail Infrastructure Managers) alors qu'il était président de RFF. Le vice-président de l'EIM n'est autre que Luc Lallemand...⁴

Les conditions du marché de "certification des coûts" entre LTF (TELT) et TRACTEBEL associée à TUC Rail méritent, elles aussi, d'être connues et évaluées au regard des instructions du Ministère de la Justice. L'article 18 de l'accord franco-italien prévoit en effet que le coût du tunnel transfrontalier doit être certifié par un "tiers extérieur".

Article 18 – Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière

Déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires, pour les coûts de la première phase, la clef de répartition retenue s'établit à 42,1% pour la Partie française et à 57,9% pour la Partie italienne, dans la limite du coût estimé au stade du projet, certifié par un tiers extérieur. Au delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne.

Afin de bien déterminer ce que recouvre cette notion, la Cour des Comptes qui adresse un référé au Premier Ministre le 1^{er} août

1 <http://www.infrabel.be/fr/a-propos-dinfrabel/organigramme/luc-lallemand>

2 <http://www.sncf-reseau.fr/fr/ressources/textes-referencés/bulletins-officiels/n68/publications-du-mois-de-novembre-2012>

3 <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2014/09/16/01016-20140916ARTFIG00126-drame-de-bretigny-reseau-ferre-de-france-mise-en-examen.php>

4 <http://uic.org/com/uic-e-news/194/>

2012, précise à la page 4/8 ¹ : *“Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts **n’ayant pas eu à travailler sur le dossier et n’ayant pas de conflit d’intérêt (sic) au regard des suites du projet.**”*

Les règles sont donc fixées et elles sont acceptées par le Premier Ministre qui répond au Premier Président de la Cour des Comptes le 8 octobre 2012 en précisant à la page 2/4 : *“Il n’en demeure pas moins qu’il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, **de manière indépendante** comme le mémorandum franco italien de 2003 le prévoit d’ailleurs, avant la réalisation de l’ouvrage.”* ²

Sauf à trahir la parole du gouvernement et méconnaître les dispositions des accords bi-nationaux, il n’est pas concevable de faire appel à une société du groupe GDF-Suez qui siège au Conseil d’Administration de l’IGD, présidé par Hubert du Mesnil, signataire des commandes comme président de Lyon-Turin Ferroviaire. Mais Monsieur Hubert du Mesnil ne s’arrête pas là. Il fera publier le 23 juillet 2014 ³ un avis de marché pour cette certification des coûts, les candidats devant déposer leur offre au plus tard le 29 août 2014. Une nouvelle fois, la période estivale est peu propice à l’étude des marchés publics de cette taille et à la mise en concurrence. L’avis de marché sera rapidement déclaré infructueux, permettant ainsi de conclure un marché de gré à gré.

La définition de “tiers extérieur” avait déjà bien évolué dans l’appel d’offres de LTF, au regard de celle de la Cour des Comptes et de l’engagement du Premier Ministre. Le texte était ainsi rédigé ⁴ : *“- le candidat fournira une attestation indiquant qu’il n’a pas effectué de prestations d’études utiles pour définir les coûts du projet, pour le compte de LTF ou l’un de ses fournisseurs, **directement ou dans le cadre d’une sous-traitance au cours des 5 dernières années de manière à assurer l’indépendance de la certification.** Il ne devra pas non plus appartenir à un groupe dans lequel figure une société étant intervenue pour LTF dans les conditions définies ci-dessus.*

¹ <http://www.ccomptes.fr/index.php/Publications/Publications/Projet-de-liaison-ferroviaire-Lyon-Turin>

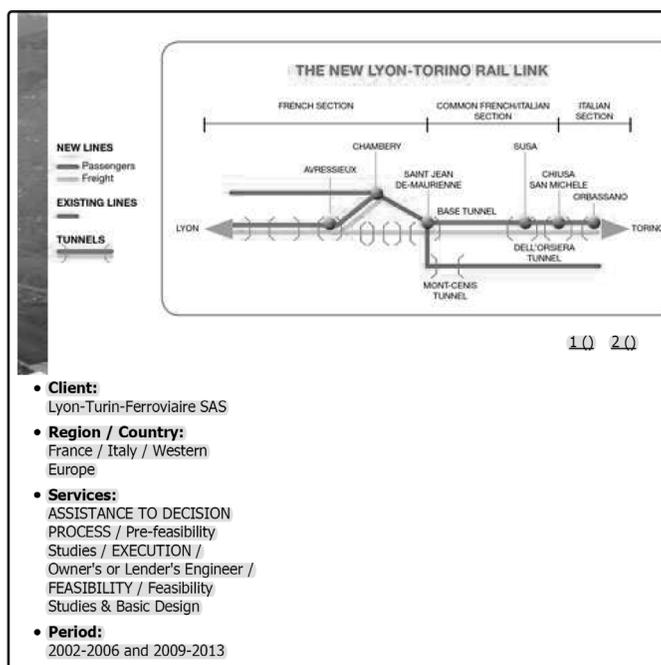
² <http://www.ccomptes.fr/index.php/Publications/Publications/Projet-de-liaison-ferroviaire-Lyon-Turin>

³ <http://www.ltf-sas.com/wp-content/uploads/Am-certification-des-coûts-paru.pdf>

⁴ <http://www.ltf-sas.com/wp-content/uploads/Am-certification-des-coûts-paru.pdf> page 4/6

- le candidat devra également joindre une attestation sur l'honneur suivant laquelle il ne se trouve aucunement en situation de conflit d'intérêts par rapport à LTF SAS."

On constate que l'indépendance promise par le Premier Ministre a disparu au profit d'une rédaction ouvrant la porte aux sociétés liées ou ayant travaillé pour le compte de LTF : "n'a pas effectué de prestations d'études utiles pour définir les coûts du projet, pour le compte de LTF". Monsieur Hubert du Mesnil a donc choisi dans le cadre d'un marché de gré à gré la société TRACTEBEL Engineering du Groupe GDF-Suez, membre du Conseil d'administration de l'IGD. On découvre sur le site Internet de TRACTEBEL, sans réelle surprise, qu'elle a travaillé pour LTF de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013. LTF ayant été créée fin 2001, TRACTEBEL fait partie de ses sous-traitants depuis son origine : une appréciation très exotique de l'indépendance.



Un appel d'offres durant la période estivale de congés, une attribution de marché à une société membre du conseil d'administration de l'IGD, société sous-traitante qui ne peut se déclarer indépendante

de LTF malgré l'engagement du Premier Ministre, une seconde société dont le président siège au conseil d'administration de RFF. Il y a indéniablement un effet cumulatif au terme duquel on est légitimement enclin à douter de l'impartialité et de l'indépendance du président de l'IGD sous sa casquette de président de Lyon-Turin Ferroviaire.

Lyon-Turin Ferroviaire peut aussi compter sur de véritables ressources au sein de l'IGD. Il en va ainsi du remplaçant de Michel Destot au sein du Conseil d'Administration de l'IGD, Philippe Duron, député PS, du Calvados, président de l'AFITF ¹, président de la commission "Mobilité 21" ², (il est difficile d'être exhaustif tant ses mandats sont nombreux ³). Il a, lui aussi, été membre du Conseil d'Administration de l'IGD ⁴ présidé par Hubert du Mesnil, malgré sa responsabilité de président de l'AFITF qui finance le projet Lyon-Turin dont la responsabilité est confiée à Hubert du Mesnil.

L'Association de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF) sert à distribuer l'argent public pour les projets de transports (autoroutes, voies ferrées...). Philippe Duron, président de l'AFITF effectue à ce titre les paiements au profit de Lyon-Turin Ferroviaire / TELT pour le Lyon-Turin.

Être président de l'AFITF et administrateur de l'IGD crée à mon sens une situation incompatible avec les principes de la République. Que l'argent de l'État soit versé par Philippe Duron, en sa qualité de président de l'AFITF, à la société Lyon-Turin Ferroviaire, dirigée par le président de l'IGD, pour financer des études et travaux faits par SPIE Batignolles, EIFFAGE ou GDF SUEZ, tous administrateurs de l'IGD, sous-traitants de LTF, relève finalement d'une forme "d'économie circulaire", inacceptable en matière de gestion des deniers publics et de missions de services publics.

Monsieur le Président, vous allez penser que je suis suspicieux en utilisant les droits donnés par la République à chacun des citoyens. J'ai pris connaissance des déclarations d'intérêts de

1 <http://www.afitf.net/philippe-duron-depute-du-calvados-troisieme-a20.html>

2 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Remise-du-rapport-Mobilite-21-pour.html>

3 http://www.lepoint.fr/politique/philippe-duron-champion-de-france-des-cumulards-21-08-2013-1715883_20.php

4 http://www.fondation-igd.org/files/pdf/IGD_conseil_dadministration.pdf

parlementaires, en libre consultation sur le site de la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP) ¹. J'y ai trouvé les déclarations d'intérêts du député Michel Destot ² et du député Philippe Duron ³. Est-il nécessaire de vous donner le résultat, Monsieur le Président ? Leur poste d'Administrateur de l'IGD n'est mentionné ni sur l'une ni sur l'autre de ces déclarations sur l'honneur. Ce poste dans un organisme qui milite pour les partenariats public/privé, où se côtoient les plus forts intérêts économiques et financiers avec des banquiers comme HSBC ou des industriels comme les "majors" du BTP aurait assurément dû l'être. Est-ce là un angle d'attaque ou simplement un constat qui doit interroger chacun d'entre nous au seul titre de l'article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen ? *"La Société a le droit de demander compte à tout Agent public de son administration."*

L'Institut de la Gestion Déléguée (IGD) est vraiment le club de rencontres auquel il faut appartenir, "the place to be". On retrouve également à l'IGD, l'Union des Transporteurs Publics et Ferroviaires (UTP) ⁴. L'UTP c'est en quelque sorte le syndicat des entreprises de transports. Pour mémoire, selon l'UTP ⁵, 90 % des transports publics sont assurés par le privé. Dire que l'UTP œuvre pour la privatisation des services publics de transports ou pour le maintien de la gestion privée relève des faits. Le parti pris de l'UTP, celui de la gestion par le privé, rend sa présence au sein de l'IGD parfaitement logique. Cela explique également sa présence au bureau de l'IGD ⁶. Nouveau mélange des genres entre intérêt général, service public, intérêt privé, militantisme et mission de service public.

En matière de transports publics, il existe également une association très écoutée et très présente, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). Cette association est quasiment systématiquement auditionnée par les parlementaires lorsqu'ils préparent des rapports, ("Mobilité 21",

1 <http://www.hatvp.fr/consulter-les-declarations/>

2 <http://www.hatvp.fr/page-nominative/?urldeclaration=destot-michel.html>

3 <http://www.hatvp.fr/page-nominative/?urldeclaration=duron-philippe.html>

4 <http://www.utp.fr/utp/missions>

5 <http://www.utp.fr/actualites/actualite-generale/847-24e-rencontres-nationales-du-transport-public>

6 <http://fondation-igd.org/files/pdf/Membres%20du%20bureau.pdf>

Rapport Destot Bouvard...¹). Précédemment présidée par Monsieur Jean Sivardière, cette association a élu son nouveau président au mois de mars 2015. Bruno Gazeau, le nouveau président, était auparavant le délégué général de l'UTP. En l'élisant président de la FNAUT, les adhérents ont choisi un vrai professionnel du transport. C'est un peu comme si "*Que choisir*" choisissait comme président, le représentant du syndicat de la grande distribution. Est-ce le résultat d'une stratégie d'infiltration des milieux associatifs par les acteurs économiques, associée à une perte de repères de la part des associations ? Peu importe, mais cette situation questionne sur la représentation des usagers et de leurs intérêts ; c'est une vision particulière de la relation "gagnant/gagnant", mais il n'est pas sûr que les usagers en sortent vainqueurs.

Vous l'avez deviné, Monsieur le Président, Bruno Gazeau nouveau président de la FNAUT, qui encense Jean Sivardière, était, bien sûr pourrais-je ajouter, membre de l'IGD pour représenter les transporteurs. Il était même membre du bureau de l'IGD jusqu'à la fin 2012². Incontournable IGD...

La première déclaration de Bruno Gazeau lors de sa désignation comme président de l'IGD ? Saluer son prédécesseur, Jean Sivardière, notamment pour son soutien courageux au projet Lyon-Turin³. Ce soutien s'est d'ailleurs concrétisé par une commande de l'association de lobbying pour le Lyon-Turin, le "Comité pour la Transalpine", à la FNAUT "*avec éléments de réponse aux principaux points soulevés par les opposants*".⁴

De nombreuses questions restent sans réponse au sujet de la FNAUT. En 1999, son président, Jean Sivardière, écrivait dans un bulletin de l'association⁵ : "*La commission souligne aussi, comme la FNAUT l'a déjà fait, que "réaliser le tunnel de base en priorité serait mettre la charrue avant les boeufs car sa capacité serait très supérieure à celle des sections ferroviaires amont et aval*". En 2003, la FNAUT, toujours par la voix de son président, plaidait encore

1 http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_financement_LyonTurin_DESTOT_BOUVARD.pdf

2 http://www.fondation-igd.org/files/pdf/IGD_bureau.pdf

3 <http://www.mobilicites.com/011-3661-Bruno-Gazeau-est-elu-president-de-la-Fnaut.html>

4 <http://www.politis.fr/Lyon-Turin-Pour-qui-roule-donc-la,28558.html>

5 <http://lyonturin.eu/documents/docs/SIVARDIERE%20FNAUT%20EN%201999.pdf>

pour l'utilisation de la voie ferrée existante Ambérieu-Modane ¹ :
"2. Au-delà de la modernisation de la ligne Ambérieu-Modane et des progrès nécessaires de l'exploitation ferroviaire, il faut accélérer les investissements décidés ou envisagés sur le réseau ferroviaire existant: **modernisation de la ligne Ambérieu-Modane**, réouvertures des lignes du Haut Bugey et du Sud Léman. L'électrification de la ligne du sillon alpin, d'un intérêt crucial pour permettre le passage par Grenoble des trains de fret en provenance ou à destination de la vallée du Rhône et **éviter la saturation de la ligne Ambérieu-Modane** entre Aix-les-Bains et Montmélian, doit bénéficier d'une procédure d'urgence." Dans la même étude, Jean Sivardière écrit : "5. **Enfin un débat public** sur les transports à travers les Alpes franco-italiennes, du Léman aux Alpes Maritimes, **doit être organisé rapidement** comme cela avait été promis par le gouvernement précédent. Un tel débat devrait permettre à tous les acteurs de s'exprimer et déboucher sur la définition d'un plan global et cohérent de maîtrise du transport routier."

Vous comprenez comme moi, Monsieur le Président que la FNAUT est favorable à l'utilisation de l'existant, son Président écrivait même en 1999 qu'il fallait doubler le tunnel existant de 15 km entre la France et l'Italie : "*Les conclusions de la commission sont **pleines de bon sens** (mais Michel Barnier les critiques avec virulence) : - poursuivre les études techniques relatives au tunnel de base, **étudier le doublement (bien moins coûteux) de l'actuel tunnel de Modane à Bardonecchia** et ne prendre aucune décision définitive avant 2006*".

Vous le savez, le débat public que demandait la FNAUT n'a jamais été organisé, mais Jean Sivardière n'a pas hésité à écrire le contraire de ce qu'il proclamait et écrivait. Loin de moi l'idée d'adresser une quelconque critique à celui qui ose changer d'avis, mais Jean Sivardière, avec qui j'ai eu l'occasion de débattre, n'a pas répondu à ma question de savoir pourquoi il avait changé d'avis. Pourquoi après avoir écrit qu'il ne fallait pas construire le tunnel transfrontalier en premier, il déclare depuis 2013 que c'est la première priorité,

¹ <http://lyonturin.eu/documents/docs/SIVARDIERE%20FNAUT%20EN%202003.doc>

alors que le débat n'a pas été organisé ¹ : ***"Il faut construire le CFAL (contournement ferroviaire Est de l'agglomération lyonnaise) et le tunnel international Saint-Jean-de-Maurienne-Suse, première phase du projet Lyon-Turin (3 financeurs sont prévus : la France, l'Italie et l'Union européenne)"***. Pourquoi Jean Sivardière recommande-t-il aujourd'hui de mettre la charrue avant les bœufs sans s'en expliquer ?

Monsieur le Président, je suis sûr que si lors d'une instruction de dossier, l'une des parties changeait radicalement ses positions, au point de soutenir l'inverse de ce qu'elle prétendait initialement, vous lui demanderiez, avec raison, les explications de ce revirement. C'est ce que j'ai fait publiquement avec la FNAUT, sans succès, et j'espère ne pas en deviner les raisons inavouables.

L'IGD est véritablement le lieu de rencontre de tous ceux qui gravitent autour du Lyon-Turin, une sorte de plaque tournante. Les pratiques des lobbyistes légitiment les questions, les contestations et la défiance du public vis-à-vis des hauts fonctionnaires chargés d'assurer des missions de services publics. La démocratie et la République ne laissent pas le choix, elles imposent la transparence face au lobbying, les réunions publiques face aux rencontres discrètes dans des salons feutrés.

Monsieur le Président, vous présentez que la liste, si longue soit-elle, n'est pas close. En effet, c'est par hasard que j'ai découvert un document de lobbying de l'IGD, adressé à José Manuel Barroso, l'ancien président de la commission européenne, pour l'encourager à la mise en place des "project bonds" dans le cadre d'une "consultation européenne" ². Je ne cherche pas spécialement à mettre en cause et je n'ai d'ailleurs pas effectué de recherches sur tous les membres de l'IGD ; peut-être faudrait-il le faire ? Mais en lisant ce document dans son intégralité, j'ai eu la surprise d'y découvrir le nom d'une autre personne connue pour être largement impliquée dans le dossier Lyon-Turin : le Préfet de Savoie, Monsieur

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/SIVARDIERE%20FNAUT%20EN%202013.pdf>

2 http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/consultation/pdf/institut_de_la_gestion_deleguee_igd_fr.pdf

Eric Jalon. Sa présentation sur le site de la préfecture de Savoie ¹ omet pourtant ce mandat très indicatif sur ses engagements et ses relations. Il est le préfet coordonnateur du projet Lyon-Turin pour les départements concernés, après son passage à l'incontournable IGD où il a côtoyé Monsieur Hubert du Mesnil, je doute... je doute... de plus en plus. ^{2 3}

Sa pratique de la “démocratie participative”, en apparence chère au gouvernement actuel, s'accorde somme toute très bien avec la discrétion de mise au sein de l'IGD. Des réunions sont organisées par le préfet après l'enquête publique pour déterminer les conséquences désastreuses du projet Lyon-Turin au niveau agricole. La destruction massive de centaines d'hectares crispe le monde agricole et il faut se concerter et chercher des “solutions” pour éviter les mobilisations. “Le monde agricole” s'est unanimement joint au recours en annulation de la déclaration d'utilité publique devant le Conseil d'État. Les comptes rendus diffusés par les participants démontrent que les conséquences environnementales et agricoles du projet n'avaient pas été prises en compte lors de l'enquête publique. Nous en avons eu communication et les utilisons donc dans nos mémoires devant le Conseil d'État ⁴ pour souligner les insuffisances de l'enquête publique. La réponse de type “démocratie participative” de Monsieur le Préfet ne se fait pas attendre, il exige, pour la réunion suivante, des accords de confidentialité des participants. ⁵ Monsieur le Président, considérez-vous également que la perte des terres agricoles ne soit pas un problème qui intéresse tous les citoyens ? Je considère au contraire, comme le dit Raymond Avrillier, que “les affaires publiques sont publiques”. Ne serait-ce que par les subventions accordées au secteur agricole, ces débats doivent être transparents et accessible à tous. Les militants de l'IGD semblent avoir, eux, une vision très adaptée de la démocratie participative.

1 <http://www.savoie.gouv.fr/content/download/8279/59836/file/2013-04-15%20Comit%C3%83%C6%92%C3%82%C2%A9%20sectoriel%20Maurienne.pdf>

2 http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/consultation/pdf/institut_de_la_gestion_deleguee_igd_fr.pdf

3 http://www.fondation-igd.org/files/pdf/composition_instances_IGD.pdf

4 http://lyonturin.eu/analyses/docs/memoire_replique_ministere_lyonturin_web.pdf - page 90 - point 252 et suivants

5 http://lyonturin.eu/analyses/docs/memoire_replique_ministere_lyonturin_web.pdf - page 90 - point 257

Pourtant Gilles de Robien était parfaitement clair dans son instruction-cadre en 2005¹ en précisant que pour la communication :
“L’application des principes suivants devrait être généralisée :”
“- assurer la transparence de bout en bout, en donnant à tout moment accès aux documents techniques et aux calculs à tous ceux qui le souhaitent, et se prêter aux contre-expertises ;”

J’avais un instant imaginé qu’une homonymie était possible, vous constaterez Monsieur le Président, qu’il s’agit bien de la même personne, comme cela ressort des postes qu’il a occupés au sein du ministère de l’intérieur. J’avais décrit dans mon précédent livre (“Trafics en tous genres”, page 133), la séance de promotion devant les conseillers régionaux le 11 juillet 2013. Le préfet Eric Jalon y accompagnait Hubert du Mesnil, tout est dit... ou presque.

Personnalités qualifiées membres de droit

Représentants de l’Etat

Monsieur Frédéric **TIBERGHEN**, Conseiller d’Etat

Monsieur Christian **BABUSIAUX**, Président de la Première Chambre de la Cour des Comptes

Monsieur Vincent **CHRIQUI**, Directeur Général du Centre d’Analyse Stratégique

Madame Michèle **PAPPALARDO**, Commissaire Général au Développement Durable du Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

Madame Nathalie **HOMOBONO**, Directeur Général de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes Ministère de l’Economie, de l’Industrie et de l’Emploi

Monsieur Christophe **BAULINET**, Président de la Mission d’Appui au développement des Partenariats Public-Privé du Ministère de l’Economie, des Finances et de l’Industrie

Monsieur Eric **JALON**, Directeur Général des Collectivités Locales du Ministère de l’Intérieur, de l’Outre Mer et des Collectivités Territoriales et de l’Immigration

Monsieur Christian **MASSE**, Directeur Général de la Mondialisation et du Développement des Partenariats du Ministère des Affaires Etrangères et Européennes

Comme moi, vous constatez que Monsieur Vincent Chriqui est également membre du Conseil d’administration de l’IGD, sachez qu’il était conseiller régional Rhône-Alpes jusqu’à son élection en mars 2015 au Conseil départemental de l’Isère². Monsieur

1 http://www.rees-france.com/IMG/pdf/2005_Instruction_cadre_maj_2005_cle147216.pdf

2 <http://vchriqui.tumblr.com/>

le Président, je crains légitimement que l'IGD serve de plaque tournante pour influencer la décision publique. Je ne suis d'ailleurs pas seul à trouver les hasards et les coïncidences trop nombreuses, la Cour des Comptes également, lorsqu'elle écrit :

La grande implication des collectivités territoriales concernées, fortement représentées dans les instances décisionnelles et techniques de ce projet, explique également cette dynamique.

La forte représentation régionale, bien réelle, n'est pas seule en cause, celle de l'IGD ne fait plus aucun doute.

Hubert du Mesnil, ancien président de Réseau Ferré de France (RFF), président de l'IGD devient donc président de Lyon-Turin Ferroviaire et promoteur du Lyon-Turin en avril 2013.

Il conclut des marchés publics, dont le montant a été divulgué huit mois avant l'appel d'offres, avec SPIE Batignolles et EIFFAGE, fondatrices de l'IGD pour construire le Lyon-Turin.

Comme président de Lyon-Turin Ferroviaire, il reçoit des fonds publics de l'AFITF par la signature de Philippe Duron, membre du conseil d'administration de l'IGD.

Pour trouver des financements innovants, il est tout indiqué de recourir aux services de Michel Destot, ancien membre du conseil d'administration de l'IGD et rapporteur du projet de Loi pour la ratification de l'accord franco-italien sur le Lyon-Turin devant l'Assemblée Nationale.

Hubert du Mesnil peut également compter sur le soutien de la FNAUT et de son nouveau président, Bruno Gazeau qui représentait les transporteurs au sein de l'IGD dont il était membre du bureau.

Pour certifier les coûts avec la plus belle assurance, Hubert du Mesnil peut utiliser les services de la société TRACTEBEL GDF Suez, membre de l'IGD.

Pour faire bonne mesure, TRACTEBEL est associée à TUC Rail pour la certification des coûts. On retrouve son président au Conseil d'Administration de RFF, actionnaire de Lyon-Turin Ferroviaire.

Le préfet choisi pour coordonner le projet Lyon-Turin, est un ancien membre du Conseil d'Administration de l'IGD.

Hubert du Mesnil, récipiendaire des prix des rencontres internationales des PPP, est effectivement un acteur très impliqué pour le privé. Il est également haut fonctionnaire chargé de la gestion des deniers publics et cela peut légitimement choquer les contribuables.

Transparence, impartialité et indépendance sont les qualités requises pour les personnes chargées d'une mission de service public pour que le public conserve sa confiance. L'apparence ne peut susciter le doute dans le public, rappelle le ministère de la Justice. Sans être paranoïaque, ni ayatollah de la transparence ou adepte de la théorie du complot, je considère que les situations décrites et documentées autorisent le public à se défier. Plus encore en découvrant que le pouvoir politique, au travers des services de l'État ou du personnel politique, se trouve acteur de situations incompatibles sur les plans de l'indépendance, de l'impartialité et de l'éthique républicaine.

Ces pratiques nous mènent à douter de l'éthique républicaine de certains acteurs de la vie publique. La question du doute se pose également lorsque l'on se réfère aux règles, pourtant définies au niveau européen dans le cadre d'une politique libérale, en matière financière.

Le financement d'un projet à plus de 30 milliards est un problème de taille. La France ne respecte pas les critères fixés par le traité de Lisbonne ni par le Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE). Sa situation budgétaire est pudiquement qualifiée de contrainte. François Fillon l'avait qualifiée d'état de faillite. C'est la raison pour laquelle Manuel Valls, Premier ministre, a confié à deux parlementaires Rhône-Alpins, Michel Destot, député PS, et Michel Bouvard, sénateur UMP, le soin de trouver des financements "innovants" ou "nouveaux financements". La formule recouvre en fait une réalité bien concrète, trouver de l'argent mais sans que cela n'apparaisse dans les comptes de l'État pour ne pas alourdir une dette publique et un déficit public déjà hors des limites fixées par l'Union Européenne.

Michel Destot était tout indiqué, sa présence au conseil d'administration de l'IGD aux côtés d'Hubert du Mesnil lui permet indubitablement de connaître les tenants et aboutissants de cette affaire.

Michel Bouvard, son collègue sénateur, est également, un homme idéal pour mener à bien cette mission. Il suit ce dossier de longue date, il apparaît d'ailleurs aux côtés de Dominique Bussereau, alors ministre des transports lors d'interventions en faveur du projet Lyon-Turin. ¹ Michel Bouvard est aussi membre du Conseil d'Administration du "Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin" (FDPITMA). Comme son nom l'indique parfaitement, ce fonds devrait agir pour que l'on mette les marchandises sur les trains, diminuant ainsi le nombre de camions sur les routes et autoroutes alpines.

Ce fonds a été créé en avril 2002. Il a largement eu le temps de mettre en place une activité significative en faveur d'une politique intermodale des transports et donc, de report des marchandises de la route vers le rail dans le massif alpin...

On peut douter de l'activité de ce "fonds" en comparant le niveau des marchandises transportées par le rail en 2002 avec celui de 2013 (dernier chiffre connu). Selon *Alpinfo* (l'organisme qui collecte les données des transports sur l'arc alpin), le tonnage transporté par la voie ferrée existante en 2002 ² était de 8,6 millions de tonnes, le tonnage transporté par le chemin de fer n'est plus que de 3,2 millions de tonnes en 2013 ³. Echec ou inaction, Monsieur le Président ? Une recherche approfondie sur Internet ne permet d'ailleurs pas d'identifier une quelconque activité pour ce fonds devant oeuvrer au développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin. Monsieur Hervé Mariton, député UMP de la Drôme, l'avait bien anticipé dès la création du fonds. Il indiquait dans un rapport présenté aux députés de la commission

1 http://www.dailymotion.com/video/x6u10h_dominique-bussereau-tunnel-ferrovia_news

2 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo2003.pdf>

3 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2013-fr.pdf>

des finances présidée le 17 octobre 2002 par Michel Bouvard¹, qu'il présentait deux amendements pour : "... *demander au Gouvernement de présenter avant le 30 juin 2003 un rapport sur le financement, le fonctionnement et l'utilité de ces fonds.*" En 2005, il déplorait l'absence du rapport prévu.

En 2015, on n'identifie pas plus d'activité pour ce "fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin" dont Michel Bouvard est administrateur, comme cela apparaît dans le rapport de l'Agence des Participations de l'État (APE)². Ce dernier est donc parfaitement informé de ce qui ne s'y fait pas dans le domaine du report modal de la route vers le rail, d'autant qu'il siège également au Conseil d'Administration de la Société du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF)³.

Il sait ainsi que les 67,29 % des actions du tunnel routier du Mont-Blanc et les 99,94 % des actions de celui du Fréjus qui étaient détenues par l'État ont été transférées gratuitement au Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) par le décret n° 2012-692 du 7 mai 2012⁴ signé par François Fillon, le lendemain de la défaite de Nicolas Sarkozy. Pourquoi ce fonds est-il uniquement doté d'actifs routiers et autoroutiers, quelles sont ses activités ? Les contribuables sont en droit de se le demander puisque les administrateurs sont particulièrement discrets sur l'inactivité de ce fonds dont les comptes annuels devraient pourtant être publiés.

Une partie de la réponse se trouve dans le rapport 2012 de l'Agence des Participations de l'État⁵ ; il a fallu recapitaliser la SFTRF pour pallier la faiblesse de fréquentation par les camions dans le tunnel du Fréjus. Il y est écrit page 30 : "*Face à ces difficultés, l'État a déjà procédé à deux recapitalisations, en 2004 puis en 2008, pour un montant total de 500 M€. Depuis, la crise économique a de nouveau*

1 <http://www.assemblee-nationale.fr/12/cr-cfiab/02-03/c0203010.asp>

2 <http://www.economie.gouv.fr/files/files/import/feuilleter/ape/rapport-annuel-2014/fichiers/assets/seo/page177.html>

3 <http://www.sftrf.fr/web/guest/detail/conseil>

4 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025823650&categorieLien=id>

5 http://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/agence-participations-etat/Documents/Rapports-de-l-Etat-actionnaire/2012/etat_actionnaire_2012.pdf

dégradé les perspectives de trafic et les capitaux propres sont redevenus négatifs à compter de l'exercice 2008."

A la page 70 du même rapport on peut lire : *"Compte tenu de l'évolution extrêmement défavorable des trafics depuis l'automne 2008, ainsi que de la perspective de la mise en service de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin qui entraînerait un transfert de poids lourds de la route vers le rail, les prévisions de trafic et les flux de trésorerie sur la durée de la concession ont été revus à la baisse, entraînant une diminution de la valeur réelle estimée des actifs. La dotation complémentaire de la dépréciation d'actifs a entraîné des capitaux propres négatifs à compter de l'exercice 2008, ceux-ci ayant atteint - 212 M€ au 31 décembre 2010."*

A l'inverse, le tunnel routier du Mont-Blanc est bénéficiaire car largement amorti depuis 1965 et suite au transfert des actions des deux tunnels, le rôle du fonds est défini à la page 71 du même rapport : *"Le FDPITMA sera ainsi en mesure de reverser à la SFTRF les dividendes distribués par ATMB"*. On comprend bien que limiter le nombre de camions dans les tunnels alpins serait économiquement désastreux, bien qu'écologiquement vertueux. Bien sûr, moins de camions sur la route représente moins de recettes et à l'inverse plus de déficit d'exploitation pour les tunnels.

Le fonds pour l'intermodalité et ses administrateurs se trouvent dans une situation bien difficile. Ils doivent défendre des intérêts antagonistes : ou bien ils œuvrent pour le report des marchandises et des camions sur le chemin de fer, action positive pour la santé publique et l'environnement conforme à l'objectif du FDPITMA, ou bien ils choisissent de laisser les camions sur la route et préservent comme ils peuvent l'équilibre financier des tunnels routiers dont ils sont administrateurs. Dans le premier cas, ils créent des déficits auxquels les contribuables devront faire face, dans le second, ils équilibrent leurs comptes mais laissent les camions polluer les routes, mettre en danger la vie des riverains par une exposition aux émanations des moteurs diesel injustifiée. L'exposition aux émissions des moteurs diesel a été reconnue, le 12 juin 2012, par l'OMS et le CIRC, comme directement responsable de l'apparition de cancers du poumon. ¹

¹ http://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2012/pdfs/pr213_F.pdf

Monsieur Michel Bouvard se trouve donc pris entre l'enclume et le marteau. Il n'est d'ailleurs pas le seul, car il siège au sein de ce conseil d'administration du FDPITMA avec Jean-Jacques Queyranne, président PS du Conseil Régional Rhône-Alpes et François Drouin, président des sociétés d'exploitation des tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc, connu dans les vallées alpines pour avoir souhaité la reprise du trafic routier ¹. Les sièges de Messieurs Bouvard et Drouin au conseil d'administration du tunnel routier du Fréjus leur demandent une souplesse exceptionnelle pour gérer ces intérêts financiers contradictoires. Leurs déclarations pour le développement du report des marchandises de la route vers le rail, pour l'amélioration environnementale etc... prennent donc là un relief particulier, si l'on ose dire, s'agissant du massif alpin. Elles se heurtent surtout à leur inaction au sein d'un fonds censé œuvrer pour l'intermodalité. Qu'ils s'abstiennent de donner des leçons serait la moindre des choses.

Michel Bouvard déclarait en réunion publique assumer pleinement l'ouverture à la circulation routière du deuxième tube creusé au Fréjus. Qu'assume-t-il exactement, Monsieur le Président ? La responsabilité d'avoir accepté le changement de destination de la galerie de sécurité et sa transformation en couloir de circulation pour les camions et les voitures, au mépris des déclarations faites devant votre Tribunal Administratif ? Celle de n'être pas en mesure de présenter un bilan d'activité en faveur du transport des marchandises sur le rail par le Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA) ? Le fait d'éponger les dettes du Tunnel routier du Fréjus avec les bénéfices du tunnel routier du Mont-Blanc en comptant sur la circulation des camions dans les Alpes pour masquer des déficits publics ? Celui d'avoir été l'un des promoteurs de ce percement d'un deuxième tube au tunnel du Fréjus avec Dominique Bussereau ², en le présentant au public comme une galerie de sécurité, ce que vous avez cru, alors que le projet était, en fait, d'en faire une voie de circulation ?

1 <http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communique20140203.pdf>

2 http://www.dailymotion.com/video/xbgcr6_tunnel-du-frejus-un-des-plus-gros-c_news

Pour proposer le 13 juillet 2015, un outil de financement du projet Lyon-Turin au Premier ministre Manuel Valls, Michel Bouvard et Michel Destot ont dû faire preuve d'une grande habileté. En 78 pages de rapport, ils évoquent une seule fois le Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin (FDPITMA, page 44 du rapport). Pourtant depuis janvier 2012, il a été institué une taxe poids lourds sur les péages des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus par le biais d'une augmentation annuelle de 3,5 % des péages, immédiatement ramenée par Frédéric Cuvillier à 2,4 %, le jour où il a officialisé l'ouverture à la circulation de la deuxième galerie du Fréjus. Cette taxe, bien que réduite, a ramené de l'argent dans les caisses des tunnels et c'est légitimement que les contribuables peuvent demander à connaître l'utilisation de ces nouvelles recettes. La discrétion prime puisque dans leur rapport, on ne trouve aucune référence à cette taxe pourtant appliquée depuis 3 ans, dont le montant doit tout de même avoisiner les vingt millions d'euros.

Michel Bouvard est également discret sur les sièges qu'il occupe dans les conseils d'administration. C'est sans doute la raison pour laquelle on ne trouve pas trace, dans sa déclaration d'intérêts à la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP), de son poste d'administrateur de la SFTRF (Société Française du Tunnel Routier du Fréjus) ¹ ni de celui d'administrateur du FDPITMA. ² Ces déclarations sont pourtant obligatoires. Je ne trouve d'autre explication (au moins pour le FDPITMA), qu'un oubli de Monsieur Michel Bouvard dû à l'absence d'activité identifiable de ce fonds. Il en fait toutefois mention dans son rapport du 13 juillet... Quant à l'oubli de son siège au conseil d'administration de la SFTRF, j'avoue n'en avoir trouvé aucune.

Sans vouloir surcharger le dossier, Monsieur le Président, les faits rapportés ici représentent la seule partie émergée de ce dossier, mais je dois vous transmettre une autre information. Monsieur Hubert du Mesnil a également été président de l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement

1 <http://www.sfrf.fr/web/guest/detail/conseil>

2 <http://www.hatvp.fr/page-nominative/?urldeclaration=bouvard-michel.html>

et des Réseaux (IFSTTAR) ¹. Au conseil d'administration de cet institut se trouvait avec lui, Monsieur Patrick Diény.² Il est devenu Le "Monsieur Lyon-Turin" pour la préfecture de Savoie et a obtenu la Légion d'honneur ³. Monsieur Hubert du Mesnil est vraiment une personne à connaître.

Monsieur le Président, nous avons évoqué le père du projet, Louis Besson. Il n'est pas possible de clore le chapitre des personnalités engagées sans évoquer son action pour le projet qui semble être LE projet de sa carrière.

Je me limiterai à quelques mots sur des pratiques qui me semblent contestables, mais chacun appréciera.

Un expert des transports, Yves Crozet, ⁴ s'est exprimé à différentes reprises sur le projet Lyon-Turin, allant jusqu'à déclarer qu'il fallait l'abandonner. La réaction de Monsieur Louis Besson fut fulgurante par un courrier peu aimable. ⁵ Il faut vous préciser, Monsieur le Président, qu'Yves Crozet était également membre de la commission "Mobilité 21" ⁶ qui a considéré que les projets Lyon-Turin et CFAL n'étaient pas des priorités.

Je suis étonné chaque fois que je vois la Marianne de la République utilisée pour des pressions plus ou moins amicales.

Monsieur le Président, dans notre démocratie, cette étonnante pratique est utilisée par Monsieur Louis Besson, y compris pour dire leur fait aux journalistes. Thierry Brun de l'hebdomadaire *POLITIS* qui a rédigé plusieurs articles en révélant des aspects intéressants du dossier a eu droit à la sienne. ⁷

1 [http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/lactualite-ifsttar/toute-lactualite/fil-info/article/jacques-tavernier-nouveau-president-du-conseil-dadministration-de-lifsttar/?sword_list\[\]=du&sword_list\[\]=mesnil&no_cache=1](http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/lactualite-ifsttar/toute-lactualite/fil-info/article/jacques-tavernier-nouveau-president-du-conseil-dadministration-de-lifsttar/?sword_list[]=du&sword_list[]=mesnil&no_cache=1)

2 http://www.ifsttar.fr/fileadmin/redaction/Footer/actes_reglementaires/RD_CA_131205_delegpvrs_vinternet_01.pdf

3 <http://savoie.gouv.fr/Actualites/Espace-presse/Actualites/Patrick-Dieny-fait-chevalier-de-la-Legion-d-Honneur>

4 <http://www.let.fr/CROZET-Yves>

5 <http://www.confindustria.piemonte.it/attachments/article/1707/CROZET.pdf>

6 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Composition-de-la-commission-d.html>

7 <http://www.politis.fr/Affaire-de-la-LGV-Lyon-Turin-Louis,29489.html>



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

Commission intergouvernementale franco-italienne
pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Chambéry, le 10 décembre 2014

Le Président
Louis Besson

POLITIS
Monsieur Denis SIEFFERT
Directeur de la Rédaction
2 impasse Delaunay
75011 PARIS

Monsieur le Directeur,

Je connais l'attention que porte votre publication au projet ferroviaire LYON/TURIN qui n'est nullement une ligne à grande vitesse mais une infrastructure mixte à dominante marchandises.

Si je crois savoir qu'une position exprimée par un de vos journalistes a été négative pour le LYON/TURIN, j'ignore quelle est votre position sur les projets suisses du LOETSCHBERG et du GOTHARD, le premier en service depuis 7 ans ayant fait ses preuves par un report massif du fret des camions sur les trains et le second étant sûrement appelé à amplifier ce mouvement puisqu'il sera mis en service dans 2 ans avec la même vocation.

En ce qui concerne les dernières polémiques entretenues autour de ce projet pour son exposition à des infiltrations mafieuses, je sais quelle est la mobilisation des autorités italiennes pour prévenir et sanctionner ce genre de pratique et je tiens à affirmer que, pour ce qui me concerne, je suis le témoin de la constante vigilance des Présidents successifs de la Société LTF et notamment du Président en exercice, Monsieur Hubert du MESNIL, dont tout le monde reconnaît la grande compétence et l'extrême rigueur !

Comme on le verra, l'extrême rigueur en matière de lutte contre les infiltrations mafieuses avait conduit à la désignation, le 18 mars 2014, de Maurizio Bufalini en qualité de directeur général de LTF. C'est lui qui avait signé les commandes aux entreprises ITALCOGE et MARTINA dont les Carabinieri ont établi les liens avec la mafia calabraise. ¹

Le Canard Enchaîné, qui s'est avisé de publier un article comme d'autres journaux a également reçu sa lettre frappée de la Marianne, à défaut du bon sens. ²

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/RAPPORT%20CARABINIERI%20ITALGO%20MARTINA.pdf>

2 http://www.transalpine.com/search/apachesolr_search/besson



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

*Commission intergouvernementale franco-italienne
pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin*

Chambéry, le 2 décembre 2014

*Le Président
Louis Besson*

LE CANARD ENCHAÎNÉ
Monsieur Michel GAILLARD
Directeur de la Publication
173 rue Saint Honoré
75051 PARIS

Monsieur le Directeur,

Dans votre édition du 12 novembre dernier, vous parlez par erreur d'un TGV LYON/TURIN alors qu'il s'agit d'une liaison mixte à dominante fret et vous mettez en cause tout à la fois la mafia et la position développée par le Premier Ministre VALLS.

Au nom des relations d'amitié que j'entretenais avec mon regretté compatriote Roger FRESSOZ, je crois devoir réagir à la légèreté de certaines de vos appréciations. Je le fais avec un total désintéressement car, antérieurement élu de la République, mon état-civil ne me donne aucune vocation à l'être à nouveau et j'accomplis à titre bénévole la tâche pour laquelle j'ai été sollicité.

Le Monde Diplomatique a lui aussi reçu la lettre de Monsieur Besson :



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ÉNERGIE

*Commission intergouvernementale franco-italienne
pour la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin*

Chambéry, le 2 décembre 2014

*Le Président
Louis Besson*

LE MONDE DIPLOMATIQUE
Monsieur Serge HALIMI
Directeur de la Publication
1 rue Stephen Pichon
75013 PARIS

Monsieur le Directeur,

Dans votre édition de ce 1^{er} décembre, vous publiez un article consacré à la « Résistance dans la Vallée » de SUSE sous la responsabilité de votre envoyé spécial Monsieur QUADRUPPANI.

En revanche, vous donnez un titre à ce reportage « Liaison LYON/TURIN, grand projet inutile par excellence » qui me paraît totalement inapproprié et je prends la liberté de m'expliquer. Je le fais avec conviction mais aussi avec un total désintéressement car, antérieurement élu de la République, mon état-civil ne me donne aucune vocation à l'être à nouveau et j'accomplis à titre bénévole la tâche pour laquelle j'ai été sollicité.

Bien évidemment, Monsieur le Président, il ne s'agit, là encore, que de la partie émergée et vous imaginez comme moi les quelques appels téléphoniques qui ont pu être passés à des journalistes ou bien les amicales pressions qui ont pu exister.

Karima Delli et Michèle Rivasi, députées européennes, recevaient également leur lettre respective avec un passage dans lequel Louis Besson se prévaut du soutien de Dominique Voynet pour son projet Lyon-Turin. J'en suis un peu étonné car le compte rendu de séance de l'Assemblée Nationale du 13 février 2002 sur le projet contredit sa version : ¹

*"M. Michel Bouvard. Le doute a cependant existé quelque temps quant à la volonté du Gouvernement de mener l'intégralité du projet à son terme car, le 3 février 1999, ici même, alors que sont évoqués les schémas de transport dans le cadre de l'examen du projet de loi d'aménagement du territoire, Mme Voynet, exaspérée par notre insistance à demander que soient inscrites dans ces schémas les autoroutes ferroviaires pour le transport des marchandises dans les Alpes et dans les Pyrénées, nous a répondu **que ces autoroutes n'étaient pas au point et que l'État n'avait pas 65 milliards à mettre dans la liaison Lyon-Turin. Cela figure au Journal officiel.**"*

C'est Michel Bouvard qui le déclare, comme vous le constatez, Monsieur le Président, nous déduisons et n'affirmons rien que des évidences. Je constate que Monsieur Louis Besson réécrit l'histoire à sa façon, bien différente de celle publiée au *Journal Officiel*.

Je ne suis pas en reste, Monsieur le Président, vous nous avez imaginés (nous ne nous sommes jamais rencontrés) "manichéens". Monsieur Louis Besson, pour sa part, n'a pas ménagé ses efforts dans une longue lettre adressée aux élus de la région où je réside. Je n'ai pas eu l'honneur d'être destinataire de son courrier. Je ne m'en explique toujours pas la raison.

¹ <http://archives.assemblee-nationale.fr/11/crit/2001-2002-ordinaire1/134.pdf>

Chambéry, le 7 janvier 2015

Mesdames, Messieurs, Cher(e)s Ami(e)s,

En ce début d'année -dont j'ai espoir qu'elle s'avère décisive pour le LYON/TURIN- alors que démarre le chantier de SAINT MARTIN LA PORTE (pour mémoire d'un montant d'environ 400 millions d'€), mes premiers mots seront pour vous souhaiter –ainsi qu'à toutes celles et tous ceux qui vous sont chers- mes vœux de santé et de bonheur.

Je les accompagne du dernier petit travail que j'ai cru devoir réaliser après la publication –bien décevante dans son contenu- d'un opuscule de plus de 200 pages dont l'auteur, qui anime aujourd'hui la coordination des opposants français, se revendique comme ayant été celui qui a réussi à faire changer de position les Ecologistes.

Tout en lui laissant la paternité de ses obsessions accusatrices et des qualificatifs qu'il emploie quand il évoque les partisans du LYON/TURIN (arrogants, suffisants, en proximité douteuse avec les milieux d'affaires, etc...), il y a lieu de s'en tenir aux positions de fond qui sont les siennes et qui apparaissent clairement dans cet ouvrage. Or que peut-on à cet égard en retenir pour l'essentiel ? De sa part, trois options fondamentales :

Le 7 janvier 2015, j'étais abasourdi, comme vous sans doute, par la terrible nouvelle des assassinats à la rédaction de *Charlie Hebdo*. Louis Besson, lui, écrivait ce jour-là, sa longue lettre dans laquelle il dénonce mes propos sur la "*proximité douteuse avec les milieux d'affaires*" et mes "*obsessions accusatrices*".

Sans être destinataire de ce courrier, pas même en copie, j'ai donc eu les honneurs d'un ancien ministre, ancien président de Chambéry métropole et à ce titre parfaitement informé du rôle d'un commissaire enquêteur, également président du Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie (CPNS). Le 7 janvier 2015, Monsieur le Président, j'avais d'autres obsessions que celle de Monsieur Louis Besson, écrire aux élus pour dénoncer un opposant au projet Lyon-Turin.

Comme il est écrit dans une jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, je dresse un constat et m'autorise un jugement de valeur au regard d'une telle situation. ¹

Pour terminer, Monsieur le Président, je vous avoue ne pas m'être penché sur les rémunérations et autres jetons de présence de ces personnalités très engagées dans la promotion de ce projet, malgré

¹ [http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-92782#\(itemid%22:%22001-92782%22\)}](http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-92782#(itemid%22:%22001-92782%22))

mes prétendues "obsessions accusatrices". Cela constituerait vraisemblablement un excellent sujet de recherche. Toutefois une chose est sûre, le chiffre de 26,1 milliards d'euros, publié par la Direction du Trésor, ne prend pas en compte ces rémunérations, qui pour l'essentiel sont payées par les contribuables. Il faut également y ajouter les agences et campagnes de communication, le lobbying au niveau européen, les déplacements et diverses agapes depuis plus de vingt ans auxquels participent évidemment les bénévoles ou qui se présentent comme tels. Les opposants, eux, paient leurs déplacements, leurs publications et les procédures, ils ne ménagent pas non plus leur temps. Les moyens des uns et des autres sont bien différents, c'est un nouveau constat qui oblige à l'écoute et interdit toute disqualification arbitraire.

Un travail remarquable ?

Monsieur le Président, ce dossier est fortement parrainé par des réseaux visibles et médiatiques, d'autres souterrains et discrets. Vous l'ignoriez peut-être lors de la désignation des commissaires enquêteurs. Un Conseiller Régional spécialiste de la communication, était le "communicant" de l'Association Française des Tunnels et Espaces Souterrains (AFTES) regroupant les grands du BTP ¹. Dans un document plus précis, vous découvrirez sa qualité de membre du "comité opérationnel", en charge des "Relations Publiques Locales". Comme conseiller régional ? ². L'AFTES est évidemment intéressée au projet Lyon-Turin et partenaire de ses lobbyistes.

Comment s'étonner alors de l'influence exercée sur les commissaires enquêteurs ? Comment s'étonner du parti pris, du moins en apparence, de certains d'entre eux ?

Le public doit accorder sa confiance aux commissaires enquêteurs, comme vous avez donné la vôtre. En contrepartie, une série de droits et d'obligations s'imposent aux uns et aux autres. Je me permets de rappeler quelques règles que vous appliquez sans doute quotidiennement.

Les commissaires enquêteurs sont des collaborateurs occasionnels chargés d'une mission de service public. ^{3 4} A ce titre ils sont donc tenus à des obligations, comme le sont les fonctionnaires, en matière de conflits d'intérêts et de rapports avec le public : *"Un conflit d'intérêts naît d'une situation dans laquelle une personne*

1 [http://www.aftes.asso.fr/contenus/upload/File/Congres Lyon 2011/Bulletin n°3/Bulletin3_FR-v21\(2\).pdf](http://www.aftes.asso.fr/contenus/upload/File/Congres%20Lyon%202011/Bulletin%20n%203/Bulletin3_FR-v21(2).pdf)

2 <http://www.aftes.asso.fr/contenus/upload/File/Congres%20Lyon%202011/Presentation/ComiteOrganisateur.pdf>

3 http://www.urssaf.fr/profil/employeurs/dossiers_reglementaires/dossiers_reglementaires/les_collaborateurs_occasionnels_du_service_public.pdf

4 <http://www.cnce.fr/commissaires-enqueteurs/objectifs>

employée par un organisme public ou privé possède, à titre privé, des intérêts qui pourraient influencer ou paraître influencer sur la manière dont elle s'acquitte de ses fonctions et des responsabilités qui lui ont été confiées par cet organisme."¹

Le même document du ministère de la justice définit le "conflit réel" : " Si l'agent possède un intérêt avéré, le conflit est dit "effectif" ou "réel". Il s'agit d'un intérêt privé susceptible d'influencer la façon dont l'agent s'acquitte de ses responsabilités ou de ses obligations professionnelles. L'influence peut tenir à la nature de ses intérêts (responsabilités familiales, foi religieuse, liens professionnels, appartenance politique, biens personnels, investissements, dettes, par exemple) ou à leur valeur (intérêts dans une entreprise familiale, possibilité de réaliser un bénéfice important, d'éviter une perte, par exemple).

Le commissaire enquêteur disposant d'un intérêt privé susceptible d'influencer son jugement, se trouve donc dans une situation de conflit d'intérêts "réel". L'appartenance politique ou les liens familiaux peuvent influencer les décisions. Le code d'éthique et de déontologie de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE)² reprend évidemment ces règles et notamment la règle édictée par le Code de l'environnement visant l'indépendance, l'impartialité et l'absence de conflit d'intérêts.

Pour le reste, le commissaire enquêteur doit assurer à l'enquête publique toute la disponibilité nécessaire et réaliser sa mission avec sérieux.³ Qu'est-ce qu'être sérieux ? C'est une vaste question bien sûr, mais à l'inverse, ne pas l'être est facilement identifiable. Par exemple, ne pas relire un document que l'on valide en y apposant sa signature, n'est pas sérieux. Moins encore si le document est un rapport motivant son avis. C'est un point d'importance car le commissaire enquêteur a l'obligation de motiver son avis, en faisant siens les arguments lui permettant de l'émettre, qu'il soit favorable ou défavorable. Au sein d'une commission d'enquête, fût-elle composée de treize membres, chaque commissaire enquêteur

1 www.justice.gouv.fr/art_pix/scpc2004-1.pdf

2 <http://www.cnce.fr/uploads/documents/code-ethique-deontologie-32.pdf>

3 <http://www.cnce.fr/commissaires-enqueteurs/ethique>

doit donc prendre connaissance de la totalité du rapport soumis à son approbation. Sa signature en représente la preuve. Pour un projet évalué à 7,7 milliards d'euros dans sa partie "accès français" et dans son ensemble estimé à 26,1 milliards ¹, le sérieux oblige à une lecture précise et attentive. Comme pour tout projet bien sûr, mais pour de tels montants, les conséquences sont de taille et exigent une attention soutenue.

La circulaire du ministère de la justice est sans ambiguïté sur la conduite à tenir et rappelle les qualifications pénales qui découlent de l'inobservation de la règle de l'intérêt : "*La notion d'intérêt privé ou personnel est particulièrement vaste puisqu'elle englobe des intérêts directs et indirects, c'est-à-dire, ceux de l'intéressé lui-même, mais aussi ceux de ses proches, de ses amis ou même ceux d'un groupe auquel il appartient. On a donc affaire à une notion très extensive. Cette extensibilité se manifeste également dans le sens que l'on donne au mot intérêt puisque l'on ne prend pas seulement en compte l'intérêt financier de l'individu concerné, mais aussi tout ce qui pourrait constituer, pour lui, un intérêt, qu'il soit familial, politique, professionnel, confessionnel ou sexuel.*

Ainsi, en France, lorsque le décideur favorise un intérêt personnel, direct ou indirect au détriment de l'intérêt général, il peut être pénalement condamnable du chef de "prise illégale d'intérêts" conformément aux dispositions de l'article 432-12 du Code pénal lorsque les faits concernent des personnes exerçant des fonctions publiques.

Cependant l'individu concerné n'est pas tenu d'avoir un réel pouvoir de décision ou de conseil, il est seulement supposé en avoir un. Tant que la décision n'est pas prise, le conflit reste potentiel. En droit français, un tel conflit n'est pas condamnable, seule la décision prise qui conduirait à favoriser un intérêt personnel au détriment de celui de l'organisme est condamnable ("prise illégale d'intérêt"). En revanche, dans de nombreux pays, le simple fait de se trouver en position de conflit peut être sanctionné, soit pénalement, soit administrativement. "

¹ Evaluation de la direction du Trésor reprise par la Cour des Comptes dans son référé du 1er août 2012..

La confiance du public est à ce prix, sans cela elle n'existe pas et seule la défiance envers les pouvoirs politiques et institutionnels subsiste. Les dérives actuelles expliquent des votes de défiance. Les seules réponses à y opposer par les pouvoirs politiques et institutionnels sont la transparence, la condamnation des pratiques déviantes et de leurs auteurs, des sanctions "proportionnées". En une formule : que personne ne puisse penser que la justice est dure pour les faibles et faible pour les puissants. ¹

Fort de votre confiance en eux, vous avez donc rappelé votre conviction "*de la bonne foi de la commission et de l'intégrité de ses membres.*" Puis, encensé le travail des commissaires enquêteurs par vous désignés, en tenant un élogieux propos :

J'ajouterai - et c'est vraiment l'essentiel- que le travail que vous avez fourni est tout à fait remarquable, par l'ampleur de la tâche, la précision des observations et l'apport extrêmement intéressant de vos conclusions très motivées.

Votre conclusion ne pouvait que ravir le destinataire :

Je vous redis personnellement toute mon appréciation pour ce très important et intéressant travail ; je vous renouvelle mon soutien, à partager avec les membres de la commission, en particulier avec M. Truchet.

Je vous avoue toutefois être surpris par le renouvellement de votre "*soutien*". A l'inverse, vous avez affublé les opposants de quelques vices qui semblent être dans votre esprit "originels". Vous nous reprochez de chercher "*tous les angles d'attaque possibles, en passant sous silence les nuances et la finesse de votre travail [celui de la commission d'enquête], pour ne retenir qu'une vision manichéenne des choses ; cela est malheureusement classique.*"

Monsieur le Président, les chapitres précédents ont-ils entamé votre conviction d'alors ? Je vous invite à prendre connaissance d'autres faits dont vous ignoriez probablement l'existence à l'époque. Les commissaires enquêteurs avaient l'obligation de les soumettre à votre appréciation et votre arbitrage, ils l'ont manifestement omis.

Vous avez nommé comme président de la commission et commissaire enquêteur pour le projet Lyon-Turin, deux personnes

¹ "Selon que vous serez puissant ou misérable, les jugements de cour vous rendront blanc ou noir" Jean de La Fontaine.

ayant rendu un avis favorable dans le dossier CFAL Nord ¹. Par un échange de rôles, subtil et opportun, le premier était commissaire enquêteur et le second président pour le projet CFAL Nord. Ces commissaires enquêteurs ont remis le rapport d'enquête publique pour le CFAL Nord le 19 septembre 2011 ². Vous les avez désignés pour le dossier des accès français du projet Lyon-Turin, le 25 novembre 2011 ³. Deux mois après la remise de leur rapport CFAL Nord, leur mémoire du dossier était intacte.

Le CFAL Nord «*appartient*» au projet Lyon-Turin et en «*constitue l'extrémité Ouest*» selon RFF dès la quatrième page de son dossier. ⁴



Les deux commissaires enquêteurs le savent parfaitement pour avoir eu à leur disposition, en plus du dossier d'enquête publique, l'avis de l'Autorité Environnementale ⁵ établissant également les liens fonctionnels entre les deux projets. Dans leur rapport et leurs commentaires, ils établissent d'ailleurs eux-mêmes le

1 http://www.ville-nievroz.fr/tzr/scripts/downloader2.php?filename=T003/F0013/2cfd/4o0vi3zojntw&mime=application/pdf&originalname=CFAL_Rapport-sept2011.pdf
 2 http://www.ville-nievroz.fr/tzr/scripts/downloader2.php?filename=T003/F0013/2cfd/4o0vi3zojntw&mime=application/pdf&originalname=CFAL_Rapport-sept2011.pdf
 3 http://lyonturin.eu/documents/docs/arrete_ouverture_enquete_publique_acces_FR_lyon_turin.pdf
 4 http://lyonturin.eu/documents/docs/CFAL%20NORD-PieceE%2003-Definition_du_programme_EUP.pdf
 5 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150826_-_Projet_Strategique_GPMNSN_44_-_delibere_cle5b1ad5.pdf

lien économique et financier entre les deux parties du projet en écrivant ¹ : " *S'il est logique que le calcul du TRI se fasse sur l'ensemble du projet CFAL Nord et Sud, il faut noter que ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du coût du CFAL Nord et 82 % du coût du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON-TURIN. Sans cette imputation, quel que soit le scénario, le VAN serait négatif et le TRI inférieur à 4 %.* " Ils ajoutent à la suite : " *Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.* "

Liens fonctionnels avérés, liens financiers et socio-économiques reconnus, déclarations de RFF, l'indissociabilité des projets et l'appartenance du CFAL Nord au projet Lyon-Turin ne sont pas contestables. L'avis émis par ces deux commissaires enquêteurs sur le projet CFAL Nord est donc fondé, ne serait-ce que pour partie, sur ces paramètres socio-économiques. La dépendance économique du CFAL Nord et son financement pour partie par le Lyon-Turin, qu'ils ont relevés, ont obligatoirement influencé leur avis. Vous l'ignoriez très probablement en nommant Monsieur Pierre-Yves Fafournoux président de la commission d'enquête des accès français du projet Lyon-Turin. En désignant Monsieur Gérard Blondel à ses côtés, vous n'aviez probablement pas conscience de choisir celui qui avait présidé la commission d'enquête du CFAL Nord. Eux devaient vous en informer.

Tout cela n'empêche pas d'être sérieux, m'objecterez-vous, Monsieur le Président ; toutefois, si les deux dossiers sont indissociables, les avis le sont également. L'indispensable impartialité en pâtit. Les deux commissaires enquêteurs ne pouvaient plus revendiquer l'impérieuse qualité d'impartialité et devaient vous en informer. Questionnés sur leur indépendance par un participant, ² ils n'ont pas jugé utile d'informer le public lors d'une réunion de la commission d'enquête au moment de l'enquête publique. Les représentants de RFF, également présents à cette réunion, n'ont pas, eux non plus, informé le public. Les préfets de l'Isère et du Rhône ne vous ont pas informé de ces faits. Ils avaient pourtant reçu, deux mois auparavant, le rapport des commissaires enquêteurs sur le CFAL

1 <http://a3cfal.net/pdf/20110922-Rapport-commission-enquete-cfal-Nord.pdf> - Page 33/78

2 [http://www.savoie.gouv.fr/content/download/5551/35199/file/annexe II - 2.CR-RP.pdf](http://www.savoie.gouv.fr/content/download/5551/35199/file/annexe%20II%20-%20CR-RP.pdf) page 6/7

Nord. Assurément, Monsieur le Président, le public a de quoi douter de l'impartialité de ces deux personnes, de la loyauté de RFF et des services de l'État dans cette affaire.

A la vérité, je doute également du sérieux du travail que vous avez cru "remarquable" par sa "finesse". Remarquable, il l'est sans doute mais à mon sens, pour une raison moins reluisante.

L'informatique facilite le travail et rend rapides de nombreuses actions fastidieuses, mais présente quelquefois des risques. Le "copier/coller" en est un, connu de chacun par expérience. Si l'on utilise cette option pour recopier des extraits, afin de les réutiliser dans un autre contexte, il faut se méfier des possibles oublis lors des remplacements de mots permettant d'adapter le collage au nouveau contexte. Dans le rapport de la commission d'enquête sur le Lyon-Turin, à la page 176, deux phrases (entre autres) ont attiré mon attention ¹ : "*L'objectif est de ne pas dépasser 58 dB (A) en LAeq nocturne (22h - 6h) en façade des habitations existant avant le CFAL. Cet objectif doit être respecté pendant toute la durée de vie de l'infrastructure.*" Puis "*Après la mise en service du CFAL, RFF sera tenu d'observer les effets du projet (notamment acoustiques)...*". Que vient faire le CFAL dans ce rapport sur le Lyon-Turin, Monsieur le Président ? C'était la conséquence classique du "copier/coller", le mot CFAL n'avait pas été remplacé par Lyon-Turin. Nous avons identifié une bonne dizaine de pages, purement et simplement copiées et collées, en remplaçant le mot CFAL par Lyon-Turin. Pratique remarquable en effet, mais révélatrice d'une faute plus grave encore. Qui parmi les 13 commissaires enquêteurs a relu ce rapport de la commission d'enquête ? Aucun d'entre eux, par une relecture attentive, n'aurait perçu cette erreur rendant le texte incompréhensible ? La réalité est certainement plus simple, les commissaires enquêteurs ont fait confiance, eux aussi, à leurs deux collègues rédacteurs et n'ont pas lu intégralement le rapport qu'ils ont signé. Ils leur ont même peut-être confié (mot qui prend là tout son sens) le soin de rédiger.

Quel commissaire peut prétendre avoir fait siens les arguments du rapport d'enquête, support de leur avis favorable, si aucun d'eux ne l'a lu avant de le signer ? Monsieur le Président, les contribuables

¹ http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_de_la_commission_denquete%20complet.pdf

sont en droit de s'interroger sur la " finesse du travail " et la " qualité des observations " de la commission d'enquête, directement recopiées d'un rapport déjà établi pour un projet indissociable.

Le palmarès du président de la commission d'enquête, Monsieur Pierre Yves Fafournoux, éclaire la qualité de ses observations. Il a ainsi rendu plusieurs rapports d'enquêtes publiques, comme celui du " SCOT de la boucle du Rhône en Dauphiné " ¹ où l'on peut lire dans ses commentaires à la page 32 : " *La future liaison ferroviaire voyageurs LYON-TURIN devrait aussi être prise en compte.* " Les choses sont bien faites, Monsieur le Président, puisque dans le rapport de la commission d'enquête portant sur le projet Lyon-Turin, il cite en page 233, le SCOT de la boucle du Rhône en Dauphiné dont il était commissaire enquêteur. La boucle est bouclée... :

La Commission estime que les solutions alternatives évoquées ne peuvent être retenues

- le choix du tracé a été validé par plusieurs décisions ministérielles antérieures, il a été inscrit dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ainsi que dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) du Nord Isère, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, de l'Avant-Pays Savoyard et de la Cluse de CHAMBERY ;



Il avait également participé à des études en matière d'hydrologie au sein du cabinet CEDRAT, pour la SNCF dans le cadre du dossier Lyon-Turin ². Ce qu'il ne conteste pas.

Il a présidé la commission d'enquête pour le dossier de la DTA des Alpes du Nord et rendu un rapport ³ dans lequel on pouvait lire :

A2. Les transports ferroviaires et la Liaison Ferroviaire Transalpine

La D.T.A. présente le projet de la Liaison Ferroviaire Transalpine (L.F.T.), projet recensé prioritaire en vue de la réalisation du réseau ferroviaire transeuropéen, dont le but est « *d'assurer le développement du fret ferroviaire entre la France et l'Italie avec un objectif progressif de report modal, et d'autre part, de permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte des grandes villes du Sillon alpin* ».

Le président de la commission d'enquête est vraiment très au fait du dossier Lyon-Turin. Dans ce dernier dossier, il était accompagné

1 http://www.symbord.fr/_evolutioncms/files/SCOT-BDR-Rapport CE_2007_2.pdf

2 http://sdocument.ish-lyon.cnrs.fr/let_transalp/doc/T83/T83_11.PDF

3 http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Conclusions_enquete_cle0416fa-1.pdf

de Monsieur Philippe Gamen que vous avez, lui aussi, désigné commissaire enquêteur pour le projet Lyon-Turin.

Vous en conviendrez sans doute, Monsieur le Président, il existe des signes persistants, convergents et troublants. Ils poussent le public à douter de l'impartialité de ceux qui ont déjà eu à étudier tout ou partie du programme Lyon-Turin.

En le nommant, vous aviez peut-être oublié le contenu du curriculum vitae du commissaire enquêteur, Monsieur Philippe Gamen. Je vous le rappelle au travers de l'abondante documentation disponible. Il est le maire de la commune du NOYER ¹. C'est un acteur public connu dans les milieux politiques de Savoie, pour s'être présenté en 2011 aux élections cantonales avec le soutien d'Hervé Gaymard sous l'étiquette UPS (Union pour la Savoie). Ce micro parti (UMP local) se prononce en faveur du projet Lyon-Turin avant et pendant l'enquête publique ².

" La notion d'intérêt privé ou personnel est particulièrement vaste puisqu'elle englobe... tout ce qui pourrait constituer, pour lui, un intérêt, qu'il soit familial, politique, " nous dit le texte du ministère de la justice.

Mais Monsieur Philippe Gamen est unanimement connu par les élus et services de l'État en Savoie, pour être le président du CPNS (Conservatoire du Patrimoine Naturel Savoie). Il s'agit d'une association Loi 1901 dans laquelle on retrouve des services de l'État (DDT, SAFER) des associations environnementalistes, des élus...³ Aujourd'hui cette association s'appelle le CENS (Conservatoire Espaces Naturels Savoie) ⁴. On y trouve parmi les partenaires... "Lyon-Turin Ferroviaire". Le CPNS gère, et a géré avant l'enquête publique, des mesures dites compensatoires pour cette filiale de RFF. Ces prestations ont d'ailleurs été rémunérées par LTF après signature de conventions, la preuve en est faite aujourd'hui. ⁵ Pourtant, Monsieur Gamen l'a contesté lors d'une interview de *Médiapart*. ⁶ Le magazine *Politis* l'a également démontré, en

1 <http://www.conseil-general.com/local/mairies-villes-communes/mairie-le-noyer-73340.htm>

2 http://www.savoie.fr/uploads/Externe/bf/16579_1328802474_numero-11.pdf - page 30

3 <http://www.cen-savoie.org/cen-savoie/le-conseil-administration>

4 <http://www.cen-savoie.org/>

5 <http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AERMC/R78/44.pdf>

6 <http://www.mediapart.fr/journal/france/160114/ligne-lyon-turin-encore-un-conflit-d-interets>

publiant un compte rendu de réunion de bureau du 30 janvier 2012. Pendant l'enquête publique où il intervenait, Philippe Gamen et le CPNS agissaient bien pour le compte de LTF. ¹ Le site d'information *Reporterre* l'a également confirmé. ² On découvre dans ce compte rendu un commissaire enquêteur agissant pendant l'enquête publique, en sa qualité de président du CPNS (association intéressée au projet), avec le concours des services de l'État (DDT), pour mettre en place les mesures compensatoires du dossier Lyon-Turin, alors que se déroule l'enquête publique dont vous l'avez chargé... Dans les faits, depuis longtemps déjà, le CPNS est rémunéré pour la gestion de mesures compensatoires du projet Lyon-Turin. La Direction Départementale des Territoires (DDT) ³ est présente lors de cette réunion de bureau et connaît cette situation. Pourtant, son représentant ne vous en informe pas, comme il n'informe pas le public. Le préfet qui assure la direction des services de l'État dans le département l'ignore-t-il ?

Vous présidez, Monsieur le Président, la commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur, où siège la DDT. Ses représentants connaissent donc parfaitement le rôle influent de Monsieur Philippe Gamen en Savoie, dans le domaine des mesures compensatoires attachées aux dossiers d'enquêtes publiques.

Les élus de la Savoie le connaissent également, puisque des conseillers généraux siègent au Conseil d'Administration du CPNS ⁴. Certains élus, relations politiques du commissaire enquêteur, interviennent d'ailleurs au cours de l'enquête publique et sont cités par le rapport des commissaires enquêteurs, comme le député européen Michel Dantin. Il a d'ailleurs invité Monsieur Philippe Gamen à Bruxelles quelques jours avant que vous ne le désigniez, pour une rencontre avec Michel Barnier au cours de laquelle *"la problématique du Lyon-Turin a été largement évoquée"* ⁵. Monsieur Jean-Pierre Vial, Sénateur et vice-président du Conseil Général de Savoie (chargé du Lyon-Turin), est également intervenu

1 <http://www.politis.fr/LGV-Lyon-Turin-le-scandale-prend,30159.html>

2 <http://reporterre.net/Lyon-Turin-un-conflit-sur-toute-la>

3 service de la préfecture, sous l'autorité du préfet de Savoie

4 <http://www.cen-savoie.org/cen-savoie/le-conseil-administration>

5 http://www.latribunerepublicaine.fr/Actualite/Ain/2011/11/19/article_michel_barnier_forme_la_future_elite_eur.shtml

au cours de l'enquête publique et connaît, bien sûr, Philippe Gamen comme président du CPNS, mais également comme ami politique au sein de l'UPS.

Bref, Monsieur le Président, l'association CPNS, présidée par le commissaire enquêteur Philippe Gamen, est intéressée, y compris financièrement, à la gestion du projet Lyon-Turin dans son ensemble. Le monde politique et les services de l'État le savent, plusieurs documents le démontrent ¹ et révèlent les conventions entre le CPNS et Lyon-Turin Ferroviaire.

Monsieur le Président, Réseau Ferré de France le savait également. RFF a prévu, dans son dossier d'enquête publique, de confier les mesures compensatoires au CPNS, opportunément présidé par le commissaire enquêteur Philippe Gamen ².

En phase travaux et dans certains sites sensibles, des barrières basses et fixes seront disposées en limite du chantier de façon à éviter l'intrusion d'espèces pionnières (Alyte accoucheur, Pélodyte ponctué, Crapaud calamite) et engendrer alors un risque d'écrasement.



Barrière permanente unidirectionnelle permettant aux amphibiens de sortir (plan incliné) mais pas de rentrer dans la zone chantier. Source Herpetosure, 2009

• Mesures compensatoires et d'accompagnement

Malgré les mesures de suppression et de réduction prévues, si l'impact résiduel est significatif, des mesures compensatoires seront donc mises en œuvre. Ces mesures compensatoires peuvent être de différente nature :

- Acquisition d'espaces naturels d'intérêt patrimonial et rétrocession des terrains à un organisme conservatoire (Conservatoire Régional des Espaces

Naturels – CREN Rhône-Alpes, Conservatoire du patrimoine naturel de Savoie, Conservatoire des espaces naturels de l'Isère - AVENIR par ex.) avec prise en charge des **mesures de restauration et de gestion conservatoire**. Une convention-cadre définira les engagements entre le maître d'ouvrage et l'organisme gestionnaire :

- **Création de milieux de substitution** : ce type de mesure n'est envisageable que pour des milieux pionniers relativement faciles à reconstituer (cas des mares par exemple) ;
- **Transplantation d'habitats naturels ou d'espèces d'intérêt patrimonial**. La mise en œuvre de cette mesure est généralement délicate et son efficacité est souvent aléatoire. Une analyse de la faisabilité technique et scientifique sera réalisée afin de s'assurer de la pertinence de cette mesure. Pour les espèces protégées, une demande de dérogation aux interdictions de déplacement prévue dans la loi du 5 janvier 2006 (Code de l'environnement, art. L. 411.2) et l'arrêté du 19 février 2007, sera demandée. Cette dérogation ne pourra être accordée qu'à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, et ce pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique ;
- **Création de site artificiel de reproduction** (ou de nidification) : pose de nichoirs à oiseaux, de gîtes ou de nichoirs artificiels à chauves-souris (notamment au niveau des piles de viaducs ou de ponts)...

D'autres aménagements en faveur des chauves-souris sont également envisageables au niveau des ouvrages d'art (viaducs notamment) :

1 http://www.maurienne.fr/InfoliveDocuments/contrats/po_cddra_cts_maurienne-w.pdf

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/Impact_Vol_1.pdf - page 20

Chaque membre de la commission d'enquête a connaissance des termes du dossier d'enquête publique, sauf à déclarer une nouvelle fois qu'ils ne l'auraient pas lu...

La preuve est faite de leur parfaite connaissance de l'implication du CPNS et de leur collègue Philippe Gamen qui le préside. Les commissaires enquêteurs en rapportent eux-mêmes la preuve, dans leur rapport remis aux préfets le 2 juillet 2012 ¹. Ils confirment la rencontre entre le CPNS et RFF dans le cadre de la préparation de l'enquête publique en mars 2011 (page 28), ils reprennent également les observations de la FDSEA Savoie/Haute-Savoie souhaitant la poursuite du travail commun engagé avec le CPNS (page 63). RFF et les commissaires enquêteurs ne le contesteront pas, pour une simple raison, Monsieur le Président, les commissaires enquêteurs dans leur ensemble, Philippe Gamen compris, ont recommandé (page 240) le recours au CPNS "*pour définir les travaux de création et de réhabilitation des zones humides et les conventions de gestion à long terme.*" Cette quatrième recommandation de leur rapport était la reprise de la proposition de RFF, confirmée le 15 juin 2012, par courrier à la commission d'enquête, annexé à leur rapport. ²

Sauf à reconnaître une grave incompétence, aucun commissaire enquêteur ne peut prétendre ignorer l'existence du CPNS comme acteur majeur de la gestion des mesures compensatoires pour les enquêtes d'utilité publique. Il n'est pas non plus concevable de les voir recommander le CPNS, sans avoir identifié les acteurs de cette association et leurs compétences. La réalité est plus prosaïque, vous avez nommé au sein de la commission d'enquête publique du projet Lyon-Turin, l'incontournable gestionnaire des mesures compensatoires du projet Lyon-Turin, "L'Expert" de cette gestion. J'espère que vous l'ignorez. Le préfet et les services de l'État, quant à eux, pouvaient-ils l'ignorer?

Du fait de votre présidence de la commission départementale chargée d'établir la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur de Savoie, aviez-vous connaissance du mandat de Philippe Gamen au sein du CPNS ? Cette question mérite une

¹ http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_de_la_commission_denquete%20complet.pdf

² <http://savoie.gouv.fr/content/download/5559/35252/file/Annexe%20IV%20M%C3%A9moire%20en%20R%C3%A9ponse2-2.pdf>

réponse précise, Monsieur le Président, puisque pour être désigné commissaire enquêteur, le candidat doit produire un curriculum vitae à ladite commission. Pensez-vous pouvoir utiliser les mots indépendance et impartialité compte tenu de ce qui est établi ?

Ceux qui ont suggéré et recommandé le recours au CPNS, présidé par le commissaire enquêteur Philippe Gamen, ont-ils lu le texte sur les conflits d'intérêts ? Connaissent-ils les dispositions du Code de l'Environnement et très précisément celles de l'article R123-9 ¹ : "Ne peuvent être désignées pour exercer les fonctions de commissaire enquêteur les personnes intéressées à l'opération soit à titre personnel, soit en raison des fonctions qu'elles exercent ou ont exercées depuis moins de cinq ans, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête, ou au sein des associations concernées par cette opération." ²

Une certitude se dégage des faits relatés, la règle de la transparence, celle de la loyauté ont été bafouées. Par perte des repères républicains, j'en suis certain. Du fait de pressions ou par crainte de représailles, peut-être. Ceux qui ont bafoué ces règles en se taisant ou en détournant le regard sont, une nouvelle fois, responsables de la défiance du public. Je me permets de rappeler la formule déclamée à l'envi aux justiciables par les puissants "Nul n'est censé ignorer la Loi", les personnes chargées de missions de service public, moins que les autres.

La commune du Noyer, dont Monsieur Philippe Gamen est le maire, est membre d'un organisme intercommunautaire appelé "Métropole Savoie" ³ dont le président, à l'époque des faits, est le sénateur Thierry Repentin. Il deviendra ministre des affaires européennes pour obtenir la ratification de l'accord franco-italien sur le Lyon-Turin. La remarque de la Cour des comptes, sur la forte implication régionale avec le placement de ses hommes à tous les niveaux décisionnels et techniques, est une nouvelle fois confortée. Monsieur le Président, vous découvrirez à la page 8 de son rapport

¹ http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=D5262DD601D3A0EF25473213627091A.tpdlia17v_1?idArticle=LEGIART1000006834993&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20120531&categorieLien=id&oldAction=&nbResultRech=

² Version en vigueur au moment de l'enquête publique du 16/01/2012 au 19/03/2012.

³ <http://www.metropole-savoie.com/wp-content/uploads/2011/12/Rapport-activit%C3%A9-M%C3%A9tro-Savoie-2011.pdf>

d'activité 2011, un avis de "Métropole Savoie" *"dans le cadre de déclarations d'utilité publique" "pour l'accès français de la liaison Lyon-Turin / partie Savoie (mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées)"*. Une nouvelle fois la notion d'impartialité est mise à mal.

Monsieur Louis Besson, devant le conseil municipal de Chambéry le 8 octobre 2012, ¹ déclarait ne pas connaître les commissaires enquêteurs et ne les avoir rencontrés *"qu'une seule fois dans le cadre de l'enquête"*. Pourtant, Monsieur Louis Besson, comme président de Chambéry Métropole, était en relation avec le CPNS comme le montrent les documents publiés ^{2,3} Il a été entendu par la commission d'enquête comme cela ressort du rapport des commissaires enquêteurs à la page 39. Monsieur le Président, le père du projet, Président de la Commission Inter-Gouvernementale Lyon-Turin (CIG), connaissait parfaitement Monsieur Philippe Gamen pour avoir participé au contrat de "corridor biologique". ⁴ Le rapport sur ces corridors biologiques évoque le projet Lyon-Turin à la page 18. Sur cette même page on lit : *"une démarche a été lancée pour définir la future structure porteuse des contrats ; trois possibilités avaient été initialement envisagées : les deux Parcs naturels régionaux des massifs des Bauges et de Chartreuse, la Communauté d'agglomération de **Chambéry métropole** et le syndicat mixte porteur du schéma de cohérence territoriale : Métropole Savoie"*. Plus loin à la page 33, on lit : *"À ce titre **Chambéry métropole** s'est engagée à mettre en œuvre un plan d'actions sur les zones humides qui revêtent un intérêt local dans l'emprise du corridor biologique Bauges-Chartreuse, à savoir sur les communes de La Ravoire, Saint-Jeoire-Prieuré et Saint-Baldoph."* ⁵ Le corridor biologique, vous vous en doutez, Monsieur le Président, est interactif avec le tracé du projet Lyon Turin.

Vous m'objecterez peut-être un manque de vigilance de sa part, alors je peux légitimement douter qu'il soit en mesure de prendre les dispositions, pour préserver le chantier des infiltrations par les entreprises liées au crime organisé. Un ancien ministre,

1 http://www.dailymotion.com/video/xu6p4a_conseil-municipal-de-chambery-du-8-octobre-2012_news

2 http://www.chambery-metropole.fr/uploads/Document/7c/WEB_CHEMIN_8099_1350986971.pdf

3 http://www.chambery-metropole.fr/uploads/Externe/Acte/ACT_FICHER_9765_1342994400.pdf

4 <http://www.metropole-savoie.com/fr/procedure/les-contrats-de-corridors-biologiques>

5 http://www.metropole-savoie.com/wp-content/uploads/2011/12/contrats_corridors_savoie_sept20111.pdf

élu professionnel, peut-il ignorer les dispositions impératives en matière de conflit d'intérêts, en matière de désignation des commissaires enquêteurs et notamment l'article R123-9 du Code de l'environnement ?

Un autre commissaire enquêteur, Monsieur Guy Truchet, s'est vu reprocher de ne s'être pas retiré de la commission d'enquête. Il ne vous a pas saisi de la difficulté née de l'intérêt de son frère pour le dossier Lyon-Turin, peut-être l'ignorait-il. Mais lorsque la commission d'enquête a invité RFF à entrer en relation d'affaires avec la société Truchet TP, dont le dirigeant est le frère du commissaire enquêteur, il devait se retirer ou vous saisir pour avis. Il est d'ailleurs prouvé que l'entreprise Truchet TP travaille sur le chantier Lyon-Turin Ferroviaire. ¹ L'homonymie parfaite ne vous échappe pas, comme elle n'aurait pas dû échapper aux membres de la commission d'enquête, pour autant qu'ils aient lu le rapport. ²

La Commission **invite** RFF à étudier le mémoire de l'entreprise TRUCHET TP qui propose de mettre à disposition du projet un terrain de 9 hectares dans la zone artisanale d'ARBIN, pour y stocker de manière définitive 950 000 m³ de déblais, après autorisation d'extraction de matériaux alluvionnaires.

Monsieur Guy Truchet est assurément influent pour être, au moment de l'enquête publique, président de la coordination des commissaires enquêteurs pour les départements Drôme, Isère, Savoie et Haute-Savoie ³ et à ce titre, membre du conseil d'administration de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs (CNCE). Il se défend de tout conflit d'intérêts en déclarant qu'il est fâché, depuis longtemps, avec son frère. En d'autres termes, pour expliquer qu'il n'est pas en conflit d'intérêts dans le cadre de la mission de service public qui lui a été confiée, Monsieur Guy Truchet entend le prouver en faisant référence à une situation qui relève strictement de sa vie privée. C'est finalement une excellente définition du conflit d'intérêts. Il se défend également en déclarant qu'il n'est pas l'associé de l'entreprise de son frère, confondant la notion de conflit d'intérêts et d'absence d'impartialité avec le fait de commettre un délit. Si tel avait été le cas, le reproche aurait pu porter sur une prise illégale d'intérêt parfaitement définie par le ministère de la justice. ⁴

1 http://lyonturin.eu/analyses/docs/Memoire_Lyon_Turin_reponses_RFF_WEB.pdf - Point 289 - page 112

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/Rapport_de_la_commission_denquete%20complet.pdf - page 124

3 <http://ccedis.cnce.fr/ccedis/charte-de-la-ccedis>

4 http://www.justice.gouv.fr/art_pix/scpc2001-7.pdf

Monsieur le Président, le seul fait d'inviter le maître d'ouvrage à une relation d'affaires ou de recommander l'entreprise du frère d'un commissaire enquêteur est de nature à remettre en cause la confiance du public, d'autant qu'il s'est maintenu au sein de la commission d'enquête. Je m'étonne encore de devoir le répéter. Je m'étonne surtout des termes de votre message électronique lorsque vous écrivez : «... en recevant M. Truchet, qui m'a fourni des explications très pertinentes...». Voulez-vous dire qu'il vous a exposé par le menu les motifs de sa mésentente familiale avec son frère ? S'agit-il de problèmes qui remontent à la petite enfance, relèvent-ils de difficultés successorales ou sont-ils plus récents ? Avez-vous recueilli des pièces pour établir la matérialité des faits ? L'indécence de ces questions démontre par elle-même l'impossibilité de mêler la sphère publique et la sphère privée. Je m'interroge sur la teneur de votre entretien qui tient lui-même de «l'OVNI» judiciaire.

Mais pour tout vous dire, Monsieur le Président, ma crainte, confortée par ce que je viens de vous écrire, est plus grande encore. Les commissaires enquêteurs n'ont probablement pas relu dans son ensemble, le rapport sur lequel ils ont apposé leur signature. Ils n'ont donc probablement pas lu l'invitation au rapprochement de RFF avec Truchet TP.

Cette crainte, Monsieur le Président, est encore renforcée par un passage complémentaire du rapport «remarquable» par sa précision. A la page 126, vous trouverez la formule suivante :

Commune de DETRIER (Savoie)

Un registre d'enquête a été utilisé et il compte 5 observations, dont celle du Maire de DETRIER. Sept personnes se sont exprimées, elles sont pas opposées au projet mais s inquiètes vis-à-vis des nuisances sonores, des poussières et des risques de fissures sur les habitations. Le Maire de DETRIER souhaite que les communes soient associées aux choix des lieux de dépôts de matériaux et puissent bénéficier des excédents.

Commentaires de la Commission d'enquête

Sur la commune sont prévues une descenderie d'accès au tunnel de Belledonne et une base travaux.

Comme moi, vous lisez qu'est prévue «une descenderie d'accès au tunnel de Belledonne». Monsieur le Président, le maire de Détrier l'a cru lui aussi, car il lui avait été remis un dossier faisant disparaître la seconde descenderie d'environ six kilomètres. Les commissaires

enquêteurs ne devaient, eux, pas se tromper. Le dossier d'enquête publique le précisant. ¹

Ce tunnel est équipé d'une descenderie de 600 mètres dont l'entrée se trouve à Détrier, près de la RD915 et de la rivière Bréda. En phase travaux, elle servira d'attaque intermédiaire vers l'Est, mais également pour l'évacuation des eaux d'exhaure et la ventilation. En phase exploitation, elle servira d'accès de secours et de maintenance.

Au même point de départ à Détrier, débute la galerie de reconnaissance du tunnel. Les objectifs de cette galerie, d'un diamètre de 5 m environ et d'une longueur de 6 000 m, sont :

Le volume extrait d'une descenderie de 600 mètres et de 11 mètres de diamètre est égal à 57.000 m³. La galerie de 6 kilomètres oubliée par les commissaires enquêteurs représente un volume supplémentaire de 118.000 m³, de quoi changer l'appréciation du public. J'ai recherché le terme «*reconnaissance*» dans le rapport des commissaires enquêteurs, il est employé six fois et n'est jamais associé au mot «Détrier». Une précision remarquable ? Je penche pour ma part pour une absence de relecture des documents.

Monsieur le Président, ces faits en se cumulant contribuent à l'insupportable sentiment d'avoir été trompé, abusé par une organisation s'appuyant sur des réseaux. Certains s'en satisfont, l'Office Européen de Lutte contre la Fraude sans doute pas.

Ces désignations, que je qualifierai de hasardeuses, s'expliqueraient toutefois facilement. Il ressort notamment d'une rencontre à laquelle participait Noël Communod, conseiller régional Rhône-Alpes, que le futur président de la commission d'enquête se serait lui-même chargé de composer la commission d'enquête. Vous vous seriez, pour votre part, limité à valider la liste proposée. En toute confiance...

¹ http://lyonturin.eu/documents/docs/Impact_Vol_2.pdf - page 350

Un environnement douteux

Effervescence dans les bureaux des députées européennes Karima Delli et Michèle Rivasi à Bruxelles. Ce jeudi 5 février 2015, l'OLAF vient d'adresser un courrier les informant de l'ouverture d'une enquête sur la gestion des fonds européens dans le dossier Lyon-Turin. Dès le lendemain les médias s'emparent du sujet dans une profusion d'articles et de reportages.^{1 2 3}

Affirmations et dénégations, c'est la loi de la communication.

Le 12 novembre 2014, les deux députées européennes avaient rencontré deux représentants de l'Office Européen de Lutte contre la Fraude (OLAF). Je les accompagnais et elles avaient présenté les deux dossiers accompagnés d'un nombre important de pièces et documents. Les inspecteurs de l'OLAF, après trois mois d'analyse des documents, ont donc confirmé l'ouverture d'une enquête. Celle-ci ne vaut évidemment pas condamnation, mais après trois mois de réflexion, elle constitue une confirmation du caractère sérieux des analyses présentées et des documents transmis.

Ce nouvel épisode dans un dossier déjà riche en dénonciations de conflits d'intérêts jette le trouble et questionne. Des doutes légitimes accompagnent la gestion de ce dossier souvent qualifié de pharaonique, la Cour des comptes ayant été la première institution à publier ses analyses critiques en invitant les pouvoirs publics à y regarder de plus près.

1 <http://www.politis.fr/LGV-Lyon-Turin-le-dossier-du,29021.html>

2 <http://www.mobilicites.com/011-3462-Lyon-Turin-L-office-anti-fraude-europeen-ouvre-une-enquete.html>

3 <http://www.euractiv.fr/sections/transport/le-projet-lyon-turin-souconne-de-fraude-par-lue-311911>

Les dossiers transmis par les députées européennes sont on ne peut plus clairs. Ils évoquent bien sûr l'affaire des infiltrations de la mafia sur le chantier Lyon-Turin Ferroviaire. ^{1 2 3}

La première note de présentation remise à l'OLAF concerne les commandes et paiements à des entreprises liées à la mafia. Monsieur le Président, il me semble grave pour les contribuables de constater que les deniers publics puissent financer des organisations criminelles. Je l'évoquais dans «*Trafics en tous genres*» ⁴. Le mouvement d'opposition italien avait révélé ces faits depuis longtemps, mais les médias ont tardé à les reprendre. Ce qui surprend, Monsieur le Président, ce sont les réponses et le traitement journalistique régional. Tout d'abord le titre du *Dauphiné Libéré* du 7 décembre 2014 : ⁵ «LTF se défend de toute infiltration mafieuse» et ce passage que je vous laisse savourer :

Un dirigeant poursuivi pour banqueroute : « ça n'est pas bien, mais ça n'a rien à voir avec la Mafia »

Certes, un dirigeant d'une entreprise, Italcoge, ayant travaillé sur le chantier de Chiomonte, a été poursuivi, mais pour banqueroute. « Effectivement, ça n'est pas bien, mais ça n'a rien à voir avec la Mafia », estime Maurizio Bufalini, directeur général de LTF. Quant à deux anciens dirigeants de LTF, Paolo Comastri et Walter Benedetto, condamnés en première instance (un appel est en cours) pour avoir tenté de favoriser des entreprises, LTF souligne qu'elle n'a eu à subir aucun préjudice, les entreprises en question n'ayant finalement pas été retenues.

Maurizio Bufalini était en effet l'interlocuteur le mieux à même pour affranchir les dirigeants d'ITALCOGE... il est en effet le signataire des commandes passées le 5 mai 2011 aux sociétés répertoriées par les Carabinieri comme étant liées à la mafia calabraise !

1 <http://www.politis.fr/LGV-Lyon-Turin-quand-la-mafia,28924.html>

2 <https://www.youtube.com/watch?v=8rW87Qycz6l>

3 <http://eubulletin.com/4063-mafia-linked-rail-lyon-turin-project-eu-to-investigate-high-speed-connection.html>

4 Editions Tim Buctu - 216 pages.

5 <http://www.ledauphine.com/savoie/2014/12/06/lyon-turin-ltf-se-defend-de-toute-infiltration-mafieuse>

Entre d'une part :

Lyon Turin Ferroviaire SAS, Société par Actions Simplifiée, avec un capital de 1.000.000,00 Euros, société de droit français, immatriculée au Registre du Commerce et des sociétés de Chambéry, sous le numéro 439 556 952 et dont le siège social est situé au 1091 avenue de la Boisse, BP 80631, 73006 CHAMBERY - France, représentée par Maurizio BUFALINI Personne Responsable du Marché en qualité de Directeur Travaux, par la suite dénommée

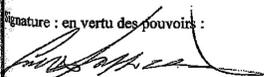
« LTF SAS » ou « LTF » ;

ET d'autre part

Le groupement Italcoge SpA - Martina Service Srl, dont le mandataire est ITALCOGE SpA, au capital de 1.000.000,00 Euros, société de droit italien, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Turin, sous le numéro 06289970011 et dont le siège social est situé Corso Inghilterra n°12/b, 10059 SUSA - Italie, représentée par Laura LAZZARO en qualité de Représentant Légal par la suite dénommée "Le Prestataire" ;

ARTICLE 1 - OBJET :

Le présent marché, de nature fractionnée, a pour objet la préparation du chantier de la galerie de reconnaissance de la Maddalena (commune de Chiomonte) notamment par la réalisation d'une clôture anti-intrusion.

Fait à Chambéry		le 05/05/2011 en deux exemplaires originaux	
Pour le prestataire		Pour LTF SAS (Personne Responsable du Marché - PRM)	
Nom : LAZZARO	Prénom : Laura	Nom : BUFALINI	Prénom : Maurizio
Qualité : Représentant Légal		Qualité : Directeur Travaux	
Signature : en vertu des pouvoirs :		Signature :	
Fiche Contrat C11070		Page 4 sur 5	
3 modifications			

Monsieur le Président, je ne m'étonne plus du traitement de l'information et j'essaie, comme vous, j'en suis sûr, de prendre connaissance des analyses contradictoires pour me forger une opinion. Avec béatitude, le même journaliste régional titrait dans l'édition du 19 avril : «Lyon-Turin : la future ligne serait largement rentable»¹ et poursuivait ainsi :

¹ <http://www.ledauphine.com/savoie/2015/04/18/lyon-turin-la-future-ligne-serait-largement-rentable>

D'après une étude présentée par Oliviero Baccelli, professeur à l'université Bocconi de Milan, la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin présenterait une rentabilité d'un peu plus de 5 % « à sa mise en service complète ». Cette "analyse coûts bénéfiques", dans sa version réactualisée datant de 2014, a été détaillée lors d'une session d'information qui a eu lieu cette semaine à Bruxelles, destinée aux parlementaires européens, à l'initiative de Telt. Plusieurs députés, partisans de la liaison, mais aussi opposants comme Michèle Rivasi (Verts), y ont assisté.

Comme je vous l'indiquais plus haut, Monsieur Oliviero Baccelli est membre du conseil d'administration de Lyon-Turin Ferroviaire ¹ et n'est titulaire d'aucun titre universitaire ou académique de professeur ². L'Università Bocconi est une école de commerce ³ et il y intervient comme bien d'autres qui, pour autant, ne peuvent revendiquer un titre de professeur.

Une autre omission de taille pour ce journaliste très prompt à la sélection : il oubliait de relater la demande de démission, formulée par Madame Rivasi à l'encontre de Monsieur Hubert du Mesnil, du fait de ses conflits d'intérêts.

Chaque média traite l'information selon ses choix et ses objectifs. Ces deux exemples permettent d'approcher la stratégie éditoriale du journaliste sur ce sujet. D'autant qu'il est étrangement silencieux et discret sur une modification de taille au sein de la direction générale de Lyon-Turin Ferroviaire, Maurizio Bufalini n'en est plus le directeur général. Est-ce une conséquence des révélations faites à l'OLAF ? Il est vrai que le dirigeant de fait de ITALCOGE, Monsieur Lazzaro, a été écroué dans une procédure anti-mafia, ^{4 5} ce qui limite quelque peu la portée de ses déclarations, *"effectivement ça n'est pas bien, mais ça n'a rien à voir avec la mafia"...*

Le contenu intégral de la note adressée à l'OLAF est consultable sur *Internet* et chacun pourra se faire son opinion sur les faits qui y sont développés. ⁶

¹ <http://www.ltf-sas.com/constitution-du-nouveau-promoteur-telt-et-remise-lue-du-dossier-de-demande-de-financement-pour-2014-2020/>

² <http://didattica.unibocconi.eu/docenti/cv.php?rif=50111&cognome=BACCELLI&nome=OLIVIERO>

³ http://www.unibocconi.eu/wps/wcm/connect/Bocconi/SitoPubblico_EN/Navigation+Tree/Home/About+Us/About+Us

⁴ <http://www.torinotoday.it/cronaca/arrestato-lazzaro-italcoge.html>

⁵ <http://www.genovaweb.org/ORDINANZA-san-michele.pdf>

⁶ <http://lyonturin.eu/analyses/docs/OLAF%20saisine%20MAFIA%2020141021.pdf>

Karima Delli et Michèle Rivasi rapportaient des faits aux enquêteurs, basés sur une abondante documentation jointe. Après avoir produit les écoutes téléphoniques faites par la police italienne, publiées par la presse, les députées indiquent :

"Il n'est pas contestable que la société ITALCOGE qui apparaît sur les panneaux de chantier de la Lyon-Turin Ferroviaria (LTF) est bien celle visée par le rapport des "Carabinieri".

Cette société a bien perçu des fonds provenant de la société LTF SAS dans le cadre des travaux de fourniture et pose de barrières anti-intrusion. Le contrat conclu entre LTF SAS et ITALCOGE est une preuve incontestable de l'utilisation des fonds de l'union européenne par cette société :"

Elles ont également transmis les photos des grilles commandées, démontrant qu'elles ne sont pas en acier galvanisé comme le stipulait la commande et concluaient :

"Compte tenu du prix payé pour chaque porte grillagée anti-intrusion (5.481 €uro) dont il est rapporté la preuve qu'elles n'ont pas été réalisées en acier galvanisé, il est légitime de savoir si la qualité des matériels est conforme au descriptif du décompte général approuvé par LTF SAS, de même qu'il est nécessaire de déterminer si les prix unitaires ne sont pas surévalués et que des prestations ou fournitures ne sortent pas du champ des financements de l'union européenne.

Les photographies prises aux abords du chantier prouvent de façon incontestable que ces grilles ne sont pas en acier galvanisé mais en acier brut non traité comme le démontre l'oxydation."

De façon surprenante, on trouve dans les dépenses de LTF payées dans ce contrat, "les moyens mis à la disposition des forces de l'ordre".

LISTA n° 17	Mezzi a disposizione delle forze dell'ordine. Vedi Allegato n° 1 al SAL n° 3 - "PRESTAZIONI IN ECONOMIA".	SOMMANO n.	1,000	100'816,00	100'816,00
-------------	--	------------	-------	------------	------------

Il conviendra de déterminer si ces dépenses ont été financées par les cofinancements accordés par l'Union Européenne. En effet, les opérations de maintien de l'ordre des États membres ne peuvent être incluses dans les financements européens pour des études et des reconnaissances.

Elles évoquaient enfin le cas de Paolo Comastri, l'ancien directeur général de LTF jusqu'en 2011 et du directeur des travaux qui ont été condamnés en première instance à des peines de prison pour trucage d'appel d'offres au sein de Lyon-Turin Ferroviaria.^{1 2}

On découvre notamment dans les écoutes téléphoniques judiciaires, que Paolo Comastri donne ses instructions pour tenter de soustraire à la justice italienne des documents, en demandant de les transférer au siège de Lyon-Turin Ferroviaria à Chambéry³.

Telefonata nr. 457 del 18/11/2004 delle ore 13.15 in partenza dall'utenza telefonica nr. 335-5979463 in uso a Comastri Paolo e in arrivo sull'utenza nr. 335-6427788 in uso a Benedetto Walter

WALTER	Pronto?
PAOLO	Walter?!
WALTER	Dimmi.
PAOLO	Tu hai il dossier del P.C.M. nel tuo armadio..
WALTER	Sì. Il dossier sì, una copia.
PAOLO	Non è una copia è un originale, quello.
WALTER	No, era la copia che avevam portato a Torino.
PAOLO	No. Guarda che quello è l'originale, perchè è rimasto lì. Ascolta me.
WALTER	Sì.
PAOLO	Quella copia li devi farla avere il più presto possibile a Chambéry.
WALTER	Eh.. sì.. senz'altro..
PAOLO	E' venuta la Finanza, oggi.
WALTER	Ma.. eh.. dove?
PAOLO	A Torino.
WALTER	Eh.. è nel mio armadio, dove.. nella porta chiusa.

117



Lyon-Turin Ferroviaria ne s'est pas constituée partie civile dans cette affaire où son directeur général et son directeur des travaux lui ont causé au moins un préjudice moral.

¹ <https://fenjus.wordpress.com/2012/03/09/una-sentenza-che-turba-il-tunnel/>

² <http://lyonturin.eu/documents/docs/sentenza-1%20comastri.pdf>

³ Traduction : "Paolo: Cette copie du dois la faire parvenir le plus rapidement possible à Chambéry"

Paolo Comastri est resté en poste jusqu'à sa condamnation en 2011 avec une délégation de signature pour les marchés de travaux à hauteur de dix millions d'euros. ¹

La seconde note transmise à l'OLAF ² le même jour porte sur les comptes de Lyon-Turin Ferroviaire et les comptabilisations de certaines sommes, particulièrement sur le montant du marché de la galerie de reconnaissances de Saint-Martin-de-la-Porte qui a été divulgué huit mois avant la publication du marché. La note évoque également la comptabilisation de 7.545.837 € pendant cinq années consécutives ^{3 4} sous l'intitulé "*Avances et acomptes versés sur commandes*" ⁵. Au vu de la durée, on peut penser qu'il s'agit, dans les faits, d'un prêt et non pas d'un acompte. Pratique incompatible avec l'utilisation des deniers publics.

Par un courrier cosigné avec ANTICOR et FLARE ⁶ adressé à la Cour des comptes et transmis à Monsieur du Mesnil, nous donnions le détail de nos interrogations sur ces comptabilisations. Monsieur du Mesnil n'a pas jugé utile de nous répondre.

Comme vous le constatez, Monsieur le Président, voilà des faits dont on peut discuter de l'interprétation, ce ne sont pas des allégations. Des faits qui donnent à réfléchir sur le fonctionnement de notre société, ses dérives et sur l'utilisation de l'argent public provenant de l'impôt. Rien de manichéen, mais des documents, des analyses et des déductions. Votre conviction et votre opinion sur les opposants vacillent-elles ?

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/PV%20AGE%20NOM%20COMASTRI%202003.pdf>

2 <http://lyonturin.eu/analyses/docs/OLAF%20saisine%2020140926.pdf>

3 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTEs2007.pdf>

4 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTEs2011.pdf>

5 <http://lyonturin.eu/documents/docs/Comparatif%20des%20comptes%20LTF.pdf>

6 http://lyonturin.eu/documents/docs/courrier%20LyonTurin_CdesCptes%20V2De%CC%81finitif%2020130119.pdf

Une opposition manichéenne

Trois ans après votre courrier, Monsieur le Président, je ne voudrais pas être pesant, mais vous comprendrez aisément mon insistance à démontrer que vous avez été trompé, à démonter ces jugements à l'emporte-pièce qui ruinent toute possibilité d'échange pour avancer et non pour régresser. Qui visiez-vous en évoquant des opposants manichéens qui "*cherchent tous les angles d'attaque*" de façon malheureusement classique ?

La Cour des comptes a publié quatre rapports évoquant le projet Lyon-Turin, dans le dernier en date le 23 octobre 2014 ¹ vous lirez : "*Il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France (cf. carte ci-après). Cette trop faible rentabilité socio-économique est par exemple manifeste pour la liaison Lyon-Turin, que la Cour a critiquée dans son référé du 1er août 2012.*"

L'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dans son avis établi le 7 décembre 2011 ² : "*Sa forme actuelle n'est arrêtée dans son détail et son phasage que depuis une décision ministérielle du 10 novembre 2011. Cela peut expliquer le caractère parfois inabouti du dossier, et son degré de cohérence interne et de précision souvent inférieur à ce qu'on est en droit d'attendre d'une étude d'impact, surtout pour un projet d'une telle ampleur*". "*L'Ae observe en préalable qu'à la suite de l'historique complexe du projet, et de la date tardive à laquelle certaines options semblent avoir été arrêtées (notamment dans la décision ministérielle du 10 novembre 2011),*

1 https://www.ccomptes.fr/content/download/75381/1935524/version/4/file/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaire.pdf

2 http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008045-01_avis-delibere_ae.pdf

le dossier comporte des contradictions et des imprécisions déjà signalées plus haut, y compris sur des points essentiels tels que les prévisions de trafic".

Yves Crozet, ¹ professeur agrégé, membre de la commission "Mobilité 21", économiste des transports au LET : *"La réalité c'est que nous avons déjà un système d'infrastructures de transport performant. Comme vous l'avez dit, il faut d'abord veiller à l'entretien et à la maintenance de ces systèmes-là. Et ne pas cultiver ce que j'appelle le fétichisme de l'infrastructure. Si vous avez regardé le Lyon-Turin, on nous dit, il faut faire le Lyon-Turin, c'est indispensable. Il y a 20 ans, il passait 10 millions de tonnes de marchandises par an sous le tunnel actuel du Fréjus en ferroviaire. Aujourd'hui il en passe 3,5. Et on me dit : ah mais si on fait le Lyon-Turin, ça va relancer le fret ferroviaire français, je suis désolé, je n'y crois pas, c'est du fétichisme."* ²

Dominique Dord, député, maire d'Aix-les-Bains déclare à la tribune. fr ³ : *"Je pense que plus personne ne veut reculer face aux engagements pris et aux sommes déjà engagées (environ 950 millions d'euros pour les travaux de reconnaissances, nldr). C'est une fumisterie. Nous nous sommes engagés dans quelque chose d'alarmant, proche de la logique de celle de Notre-Dame-des-Landes (le projet d'aéroport à Nantes, nldr). Folie des grandeurs ? Peut-être. C'est surtout une manière obsolète de faire de la politique qui est de mener des grands projets d'infrastructures. Le Lyon-Turin est l'archétype d'une logique technocratique dépassée."*

Philippe Essig, ⁴ ancien directeur général de la RATP puis président de la SNCF, ancien ministre du logement et **Jean-Pierre Duport**, ⁵ ancien préfet de Paris et de la région Ile-de-France, ancien président de RFF, ont ensemble donné leur point de vue sur les nécessités et les priorités en matière ferroviaire ⁶ : *"Aujourd'hui encore, on ne connaît ni la position exacte ni la vitesse des trains, ce qui limite*

1 <http://www.let.fr/CROZET-Yves>

2 http://videos.assemblee-nationale.fr/video.2484063_5559e68329058

3 <http://acteursdeconomie.latribune.fr/territoire/transports/2015-01-29/dominique-dord-le-lyon-turin-resulte-d-une-logique-technocratique-depasse.html>

4 https://fr.wikipedia.org/wiki/Philippe_Essig

5 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Pierre_Duport_\(pr%C3%A9fet\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean-Pierre_Duport_(pr%C3%A9fet))

6 http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2013/04/02/cercle_69081.htm

les possibilités de fluidifier les circulations, de gagner en fiabilité et en capacité ; le freinage des trains fret est archaïque, les vingt secondes s'écoulant entre la commande de freinage et son activation " consomment " plusieurs centaines de mètres d'infrastructure ; la circulation des trains de fret se réserve un an et demi à l'avance, délai dissuasif qui gaspille des circulations réservées et in fine non utilisées ; les chargeurs déplorent la non-traçabilité des envois ; l'absence d'attelage automatique limite la charge des trains et perpétue des métiers dangereux... On pourrait augmenter de près de 75 % la capacité du réseau sans infrastructures nouvelles."

Nicolas Hulot, ¹ journaliste, producteur, " envoyé spécial pour la protection de la planète " du président de la République, **Dominique Bourg** ² Professeur, Vice Président de la FNH et **Michel Badré** ³ ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts. : *"Force est d'abord de constater la faible cohérence de nos politiques publiques : de très grands projets ou programmes français comme le réseau de transport " Grand Paris Express ", le Lyon-Turin, ou les lignes à grande vitesse en projet n'entraînent, toutes choses égales par ailleurs, que des réductions d'émissions symboliques à cette échéance : même si aucun d'entre eux ne peut être tenu responsable à lui seul de l'atteinte d'un objectif aussi ambitieux, on peut s'inquiéter de voir ces grands projets n'y contribuer en rien."* ⁴

Nicolas Hulot encore qui constate sur *France Inter* que les alternatives au projet Lyon-Turin n'ont pas été étudiées.

Olivier Klein, ⁵ enseignant chercheur à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)⁶, Directeur adjoint du Laboratoire d'Economie des Transports ⁷ déclare au site *Atlantico* ⁸ : *"Comme il s'agit des deux plus gros projets, l'UE fournit aussi les deux plus gros apports financiers, alors même qu'il s'agit d'infrastructures dont la viabilité, aussi bien économique que socio-économique, n'est pas*

1 https://fr.wikipedia.org/wiki/Nicolas_Hulot

2 <http://www.huffingtonpost.fr/dominique-bourg/>

3 <http://www.journaldelenvironnement.net/article/autorite-environnementale-5-ans-de-recadrage-des-etudes-d-impact,42878>

4 http://www.huffingtonpost.fr/nicolas-hulot/baisse-emissions-gaz-a-effets-de-serre_b_6326686.html

5 <http://www.let.fr/KLEIN-Olivier>

6 <http://www.entpe.fr/>

7 <http://www.let.fr/Presentation-du-LET>

8 <http://www.atlantico.fr/fiche/olivier-klein-2222387>

avérée. Ces deux projets ne peuvent se réaliser que grâce à des fonds publics. Mais lorsqu'on fait la balance entre les gains de temps et les bénéfices environnementaux attendus et l'investissement, le bilan est, sinon controversé, carrément négatif."

Bertrand Pancher,¹ député, membre de la commission "Mobilité 21"² le 20 janvier 2015 *"Nicolas Hulot vient de mettre en garde le Gouvernement contre les dangers de la LGV Lyon-Turin et hier le groupe Europe-Ecologie-Les-Verts s'est à son tour insurgé contre ce projet. Bertrand Pancher, Député de la Meuse et Vice-Président en charge des Politiques Environnementales de l'UDI, tient lui aussi à souligner l'inconséquence financière de ce projet, dont le coût a été une nouvelle fois épinglé par un rapport de la Cour des comptes en octobre dernier."*³ Le 15 juillet 2015 : *"Il apparaît donc, encore une fois, que le financement de ce chantier pharaonique et creux, est plus que jamais incertain, voire impossible à prendre en charge financièrement pour la France. Or, le Gouvernement préfère éculer tous les scénarii, même les plus improbables, plutôt que de reconnaître son erreur, et de faire marche arrière sur ce projet fou. Quand le gouvernement va-t-il cesser de s'obstiner à nous mener droit dans le mur ?"*⁴

Rémi Prud'homme,⁵ Professeur émérite, HEC : *"Ces plaidoyers s'adressent plus au cœur qu'à l'esprit : on y parle du " chaînon manquant de l'axe Lisbonne-Kiev " ou d'une " contribution majeure à la lutte contre l'effet de serre ", sans même essayer de chiffrer l'importance de ce chaînon ou de cette contribution. L'analyse coût-bénéfice pourtant explicitement rendue obligatoire par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982 pour les projets d'infrastructure de transport n'est pas faite, ou pas disponible, pour le plus important d'entre eux."*⁶ *"Toutes les études indépendantes ont montré que ce projet pharaonique était une folie économique. Il est facile de le comprendre en pensant au tunnel sous la Manche. Le coût de la ligne Lyon-Turin est plus élevé que celui de la ligne Paris-Londres. Mais le trafic et donc les revenus potentiels sont beaucoup*

1 <http://bertrandpancher.com/>

2 <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Composition-de-la-commission-d.html>

3 http://lyonturin.eu/communiqués/docs/B-PANCHER_Projet_Lyon-Turin-stop_nouvelle_gabegie.pdf

4 <http://www.parti-udi.fr/les-communiqués.html> "UN SURPÉAGE " POUR FINANCER LE LYON-TURIN: JUSQU'OU IRA-T-ON POUR CE PROJET FOU ?"

5 [http://rprudhomme.com/resources/CVf+RP+\\$28art+90\\$2B\\$29+2013.pdf](http://rprudhomme.com/resources/CVf+RP+$28art+90$2B$29+2013.pdf)

6 <http://rprudhomme.com/resources/2007+ACB+Lyon-Turin.pdf>

*plus faibles (14 fois pour les passagers, 3 fois pour les marchandises). Déjà, les revenus du tunnel sous la Manche ne couvrent pas ses dépenses d'investissement et de fonctionnement, comme le savent trop bien les épargnants et les banques qui l'ont financé. Les revenus du tunnel alpin ne couvriront même pas 10 % des coûts. Tout cela était déjà évident dans les années 1990, lorsque le projet a été conçu. Cela l'est bien davantage aujourd'hui, du fait d'une triple évolution."*¹

François Scellier,² député du Val d'Oise : *"Le problème c'est quand on est engagé dans des bêtises et qu'on l'est à un point où c'est... c'est difficile de revenir en arrière. Je crois que le projet Lyon-Turin, il y a beaucoup de gens qui commencent à penser qu'effectivement ce n'était pas le projet qu'il fallait. Surtout parce qu'il est dépassé par le fait qu'au moment où on va le réaliser, ce ne sera plus le moment où on l'avait conçu. Et, mais qu'il est tellement avancé, que c'est quasiment irrêtable. Enfin bon, ça c'est..."*^{3 4}

Monsieur le Président, cette liste n'a rien d'exhaustif et je ne prendrai pas le risque de froisser ceux que je pourrais oublier. Elle démontre le parti pris de votre propos, sans doute rédigé par humanité pour celui en qui vous avez placé votre confiance, pour le soutenir comme vous l'avez écrit. Manichéen écriviez-vous, le *Larousse* nous en donne une définition : *"Qui apprécie les choses selon les principes absolus du bien et du mal, sans nuances et sans état intermédiaire : Une analyse manichéenne de la situation."*⁵ ou encore *manichéisme* : *"Conception qui divise toute chose en deux parties, dont l'une est considérée tout entière avec faveur et l'autre rejetée sans nuance."*

Je me borne à constater que les déclarations que vous avez pu lire, les études que vous pouvez consulter ne sont en rien manichéennes. A l'inverse et sans vouloir vous froisser, votre courriel me semble correspondre assez fidèlement à la définition du manichéisme donnée par le *Larousse*. Il ne s'agit pas là d'un procès, Monsieur le Président,

1 http://www.lesechos.fr/18/12/2013/LesEchos/21587-042-ECH_le-tunnel-lyon-turin-est-une-folie.htm

2 http://videos.assemblee-nationale.fr/video.2484063_5559e68329058

3 <https://www.youtube.com/watch?v=h0v0tMGxGTU>

4 http://videos.assemblee-nationale.fr/video.2484063_5559e68329058 - voir à 38'40"

5 http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/manich%C3%A9en_manich%C3%A9enne/49143

mais d'un constat. Je pense pouvoir déduire en toute honnêteté que vous avez considéré la thèse des commissaires enquêteurs *"tout entière avec faveur"* et *"rejeté sans nuance"* celle de ceux qui répondent dans votre imaginaire au terme "d'opposants".

Voyez-vous, Monsieur le Président, je doute que vous eussiez tenu ce même langage face aux personnalités dont j'ai repris les propos. Vous accepterez que je puisse prendre ombrage d'une attitude que je ressens déférente aux titres et méprisante à l'égard du contribuable, de l'usager, du citoyen, du justiciable. La crise profonde que traverse la planète, qu'elle soit économique ou écologique, devrait conduire ceux qui croient être "l'élite" à un peu plus d'humilité et d'humanité. Cela favoriserait le débat démocratique.

Monsieur le Président, 1.300 requérants et intervenants volontaires ont formé un recours contre la Déclaration d'Utilité Publique prise un 23 août 2013 par le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault. Je vous invite à lire ces recours pour vous faire une idée du travail accompli sans aucun financement, hormis celui apporté par chacun d'entre nous. Du fait de votre courriel, vous ne serez plus appelé à juger cette affaire, mais je suis sûr que vous aurez à cœur de connaître enfin (et si ce n'est déjà fait) la véritable argumentation de nombreux opposants. Nos mémoires sont accessibles sur ces liens :

- http://lyonturin.eu/analyses/docs/memoire_intro_particulier_asso_CE_web.pdf
- http://lyonturin.eu/analyses/docs/Memoire_Lyon_Turin_reponses_RFF_WEB.pdf
- http://lyonturin.eu/analyses/docs/memoire_replique_ministere_lyonturin_web.pdf
- http://lyonturin.eu/analyses/docs/memoire_complementaire_lyonturin.pdf

À la lumière de ces documents et de cette lettre, je vous invite également à apprécier le déchaînement judiciaire de Lyon-Turin Ferroviaire à l'encontre de celles et ceux qui s'opposent à ce projet.

Je vous invite à le faire aussi au regard de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen.

"Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression."

"La garantie des droits de l'Homme et du Citoyen nécessite une force publique : cette force est donc instituée pour l'avantage de tous, et non pour l'utilité particulière de ceux auxquels elle est confiée."

Les poursuites judiciaires sont médiatisées dans ce dossier par la personnalité des personnes poursuivies, mais de nombreuses autres subissent chaque jour les conséquences d'un acharnement judiciaire en Italie, par ceux-là mêmes qui n'ont pas vu, n'ont pas su que la mafia infiltrait le chantier en bénéficiant de l'argent public. Monsieur le Président, vous pensez peut-être que les condamnations ne sont que justice, j'observe simplement que la direction de Lyon-Turin Ferroviaire est sélective dans ses poursuites judiciaires et n'a rien engagé contre les dirigeants des sociétés liées à la mafia pas plus que contre son ancien directeur général, Paolo Comastri ou son ancien directeur des travaux, Walter Benedetto. Quant au signataire des commandes à ITALCOGE et MARTINA, Monsieur Maurizio Bufalini, il a été promu directeur général en mars 2014. Il y a là de quoi exaspérer, Monsieur le Président, d'autant que la surveillance policière est permanente. Vous le savez sans doute, le ministre des infrastructures italien, Maurizio Lupi, signataire le 24 février 2015 d'un nouvel accord à Paris, sous l'œil du président de la République et de Matteo Renzi, a dû démissionner un mois après, pour des soupçons de corruption dans des affaires de travaux publics.^{1 2}

Sachez, Monsieur le Président, que 650 personnes sont poursuivies en Italie dans le cadre de 120 procédures judiciaires pour des déclarations et des participations à des manifestations contre le Lyon-Turin. De lourdes condamnations à des peines de prison et de lourdes amendes sont infligées par les tribunaux italiens. En

1 <http://italie.blog.lemonde.fr/2015/03/20/soupconne-de-corruption-le-ministre-maurizio-lupi-seclipse/>

2 <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/83792/le-ministre-italien-des-transport-maurizio-lupi-tombe-pour-corruption-.html>

homme de Loi vous pensez peut-être que "s'ils n'y avaient pas été...". Je n'ai qu'une chose à vous répondre, la mafia y est et perçoit les dividendes.

Vous avez probablement lu ou entendu que l'écrivain Erri de Luca est poursuivi en Italie dans le cadre d'une procédure pénale à la demande de Lyon-Turin Ferroviaire. Il l'est pour avoir utilisé le verbe "saboter" au sujet du projet Lyon-Turin. Il a déclaré qu'il ne ferait pas appel de la décision judiciaire et que si le tribunal le condamne à la prison, il ira car si les juges peuvent l'emprisonner, ils n'emprisonneront pas ses mots ni le sens qu'il leur donne. "*Je revendique le droit d'utiliser le verbe "saboter" selon le bon vouloir de la langue italienne. Son emploi ne se réduit pas au sens de dégradation matérielle, comme le prétendent les procureurs de cette affaire...*" Erri de Luca s'en explique parfaitement dans son livre "*La parole contraire*".¹ Le Parquet a requis contre lui huit mois de prison.

Je n'ai pas été en reste, Monsieur le Président et j'ai aussi fait l'objet d'une citation en correctionnelle pour injure publique à la demande de Lyon-Turin Ferroviaire et de son président Monsieur Hubert du Mesnil. Celui-ci, se fondant sur un article du journaliste régional déjà cité dans ce courrier, a une fois de plus tenté de faire taire une contestation grandissante du projet qu'il tente d'imposer avec ses amis. Sa procédure a été jugée irrecevable et je tiens ici à remercier les avocats qui m'ont défendu et obtenu ce résultat, Maître Stephen Duval à Lyon et Maître Olivier Connille à Chambéry.

Je ne doute pas que mes propos soient passés au crible pour tenter d'y trouver matière à procédure judiciaire et masquer ainsi des faits accablants qui émaillent l'histoire de ce projet. Il est vrai que ces procédures ne coûtent rien à leurs auteurs. Ils les font financer par l'argent public sans avoir à en rendre compte aux contribuables. Monsieur Louis Besson a d'ailleurs souhaité des poursuites et des condamnations, dès que des voix se sont élevées pour dénoncer les conflits d'intérêts.² Il est vrai que ce courrier comme le livre "*Trafics en tous genres*" sabote l'image du projet Lyon-Turin, pourtant chèrement construite par les nombreuses agences de communication et bureaux d'études... aux frais du contribuable.

1 <http://www.gallimard.fr/Catalogue/GALLIMARD/Hors-serie-Connaissance/La-parole-contraire>

2 http://www.dailymotion.com/video/xu6p4a_conseil-municipal-de-chambery-du-8-octobre-2012_news-2745

Conclusion

Ne pensez pas, Monsieur le Président, que ma contestation du projet Lyon-Turin soit "Mon Combat", "Le Combat de Ma vie". Je me trouve happé par le dossier et les découvertes quotidiennes qui me relancent jour après jour. J'ai, comme chacun, beaucoup d'autres choses à faire et constate amèrement que les jours et les années passent. Mais voyez-vous, je n'arrive pas à détourner le regard et faire semblant d'ignorer ce que je vois ou découvre.

Vous écriviez dans votre message électronique de soutien aux commissaires enquêteurs que *"les opposants au projet cherchent tous les angles d'attaque possibles, en passant sous silence les nuances et la finesse de votre travail, cela est malheureusement classique."*

Cette formulation laisse imaginer une opposition systématique que d'autres expriment sous la forme *"quel que soit le projet, il y en a toujours qui sont contre."* Vous conviendrez j'espère, après lecture de mon courrier, que la contestation de ce projet ne repose pas sur des allégations avec des études que nous aurions nous-mêmes produites. Elle ne repose pas sur des affirmations idéologiques, théologiques ou dogmatiques. Bien au contraire, elle est fondée sur la déduction et l'analyse d'une abondante documentation (attestée par le nombre de notes de bas de page) que nous n'avons pas achetée, mais qu'ont fournie les promoteurs. Nous avons effectivement recopié des passages de leurs rapports pour mettre leurs auteurs face à leurs déclarations et contradictions. Il ne s'agissait pas, vous en conviendrez, de meubler un rapport d'enquête publique avec des pans entiers de précédents rapports sur une autre partie du même programme. J'apprécierai que vous puissiez le reconnaître.

Ainsi, nous sommes effectivement des "opposants", Monsieur le Président, mais nous ne sommes pas ceux de votre imaginaire. Nous le sommes parce que nous opposons à ce projet pharaonique des propositions de bon sens ; car nous opposons à la gabegie de l'argent public, des solutions économiques et l'utilisation du réseau ferré existant ; car nous opposons à des chimères dans 50 ans, des solutions immédiates pour la santé publique ; car aux élus qui engagent l'argent public sans en rendre compte et en prenant des risques inconsidérés, nous opposons l'obligation d'engager leur responsabilité personnelle avec comme garantie, leur patrimoine. Voici les seules raisons de nous qualifier d'"opposants".

Notre première proposition ne coûte rien à la collectivité et consiste à limiter les transports et trafics inutiles. Savez-vous, Monsieur le Président, que le lait en brique dit "Lait de Savoie" de la marque "METRAL" parcourt 1.200 kilomètres (2 X 609 km) entre la traite et la commercialisation ? Il est produit en Savoie et Haute-Savoie, puis conditionné à Montauban, puis vendu en Savoie et Haute-Savoie. ¹

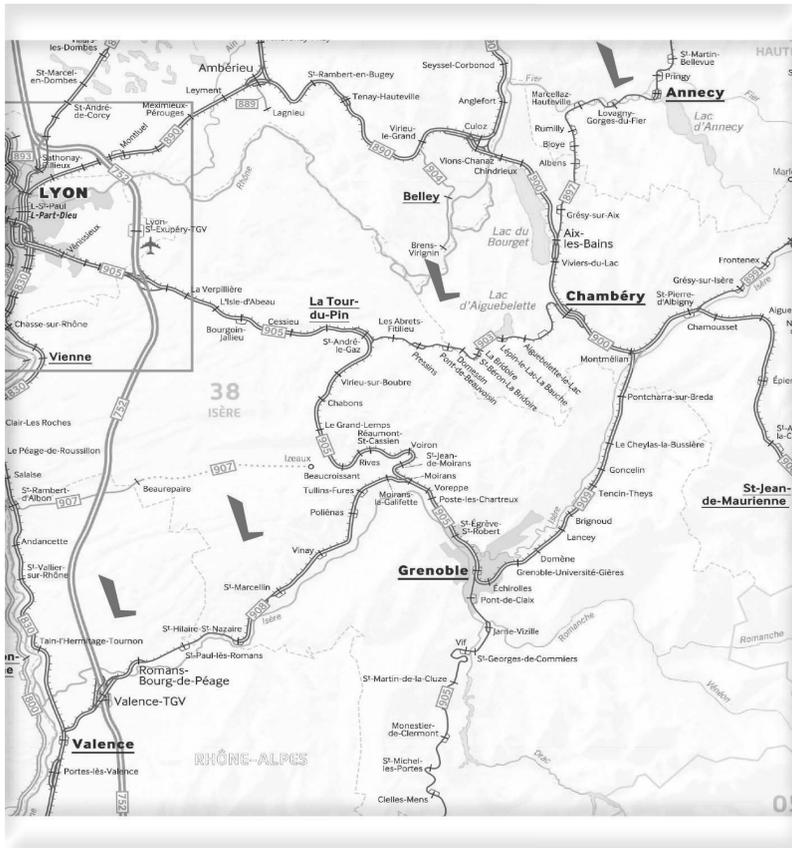
Nombre de camions et trains circulent à vide dans les Alpes et nous demandons, comme vous, je l'espère, que les transports inutiles cessent, que les économies soient relocalisées et que les moyens de transports ne circulent pas à vide.

Nous demandons ensuite comme vous l'avez compris, le doublement des voies ferrées qui sont encore à voie unique, et notamment les tronçons entre Grenoble et Valence, entre Aix-les-Bains et Annecy et entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry : ² (cf. carte p.131)

Le doublement de ces voies permet d'augmenter le nombre de trains sur ces trajets en les multipliant par trois, cela permet d'augmenter et intensifier le réseau TER et de diminuer, par voie de conséquence, le recours à la voiture. L'ensemble de ces travaux peut coûter 2 milliards et créer de l'emploi local. Dans ces travaux sont évidemment incluses les protections pour les riverains et les zones naturelles et sensibles.

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/LAIT%20METRAL%20SAVOIE%20MONTAUBAN.pdf>

2 http://rff.fr/IMG/Carre_du_RFN_SNCF_reseau_fev_2015.pdf



La troisième demande, qui n'est pas une proposition mais une exigence de santé publique, consiste à utiliser la voie ferrée existante au départ d'Ambérieu-en-Bugey pour le transport des marchandises. Cette gare de triage à Ambérieu est répertoriée dans les documents du Ministère des Transports ¹ depuis longtemps comme celle pouvant permettre le feroutage, immédiatement et sans investissement lourd. De plus elle se trouve à l'intersection de deux corridors fret européens, le n°2 (Nord/Sud) et le n°6 (Est/Ouest). Elle est répertoriée dans de nombreuses publications, y compris de RFF ². Pourquoi cette station stratégique, qui allongerait

1 <http://lyonturin.eu/documents/docs/AFastationambérieupontsfinances.pdf>

2 http://lyonturin.eu/documents/docs/piece_10_RFC6_13_11_13_Implementation_Plan_RFC_6.pdf

l'autoroute ferroviaire franco-italienne de 120 kilomètres sans frais, n'est-elle pas utilisée ? Pourquoi, alors que les Suisses et les Autrichiens utilisent chaque jour, pour transférer les camions dans les Alpes sur des voies ferrées de mêmes caractéristiques, des wagons à petites roues, nous ne les utilisons pas entre la France et l'Italie ? Ne pensez-vous pas, Monsieur le Président, qu'il eût été plus rationnel, pour un coût équivalent, de doubler le tunnel ferroviaire du Montcenis plutôt que le tunnel routier du Fréjus ?

Votre expression *"cherchent tous les angles d'attaque possibles"* a toutefois un mérite, car par une mise en perspective, elle me permet de mieux formuler ce que je déclare souvent : *"lorsque le fond n'est pas bon, la forme ne l'est pas non plus"*. Grâce à vous, je pourrai l'exprimer par *"si le dossier n'est pas "carré" la forme laisse à désirer"*.

Comme vous le savez, le carré n'offre finalement que peu d'angles d'attaque. Je crois pouvoir conclure, sous votre contrôle, que le dossier du projet Lyon-Turin présente bien plus de 4 angles d'attaque. J'en conclus, Monsieur le Président, mais sans hâte aucune, que ce dossier n'est pas "carré" et je vous laisse imaginer la forme géométrique qui lui sied le mieux.

Assurément la forme est tordue et si angles il y a, ils ne sont vraiment pas droits.

Je reste à votre disposition, Monsieur le Président, pour échanger, hors procédure, entre simples citoyens que nous sommes, il en va de ma confiance dans une institution qui se doit de se montrer irréprochable.

Remerciements

Ce livre n'existerait pas sans les relectrices et relecteurs attentives et attentifs, sans leurs corrections et commentaires, sans leur énergie et leur temps précieux. Merci à Arielle, Bernadette, Hélène, Françoise, Gilles, Irène, Patricia, Sylvie, Bruno, Philippe, Raymond, Yves, Gilbert, Florence,

Je tiens à remercier toutes celles et ceux qui s'opposent chaque jour aux projets inutiles et imposés, souvent au détriment de leur vie familiale, je tiens à remercier aussi toutes celles et tous ceux qui plus largement participent au lancement d'alertes, toutes celles et tous ceux qui ne détournent pas le regard et qui révèlent les dysfonctionnements de notre société, elles et ils sont trop peu nombreuses et nombreux. Je remercie Noël qui s'est engagé sans compter et dès les premiers instants en nous accordant **sa confiance**.

Je remercie celles et ceux qui chaque jour supportent mes absences ou une présence permanente du dossier Lyon-Turin, celles et ceux qui relisent, corrigent, commentent, contredisent, toujours avec bienveillance et pertinence. Sans elles et sans eux, rien ne serait possible.

Chacune et chacun sait ce qu'elle ou il fait au quotidien, une liste de noms ne pourrait qu'en oublier, je sais ce que nous devons mutuellement : reconnaissance, amitié et partage.

Je remercie spécialement Tim Buctu éditions, pour avoir risqué l'édition de mon premier livre "*Trafics en tous genres*".

Table des matières

Note à l'intention du lecteur	7
Introduction	9
La confiance	15
Le projet Lyon-Turin.	45
Des personnalités de choix ou choisies ?	63
Un travail remarquable ?	95
Un environnement douteux.	113
Une opposition manichéenne ?	121
Conclusion	129

GLOSSAIRE

AFTES : Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain.

APE : Agence des Participations de l'État.

CENS : Conservatoire des Espaces Naturels - Savoie.

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

CNCE : Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs.

CPNS : Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie.

DDT : Direction Départementale des Territoires.

EIM : European Rail Infrastructure Management.

ENTPE : École Nationale des Travaux Publics de l'État.

FDPITMA : Fonds pour le Développement d'une Politique Intermodale des Transports dans le Massif Alpin.

FNH : Fondation Nicolas Hulot, mais aussi Fondation pour la Nature et l'Homme (créée par Nicolas Hulot).

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

IGD : Institut de la Gestion Déléguée.

LET : Laboratoire d'Économie des Transports.

OLAF : European Anti-Fraud Office (Office Européen de Lutte AntiFraude).

PPP : Partenariat Public/Privé.

SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural.

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale.

SFTRF : Société Française du Tunnel Routier du Fréjus.

TELT : Tunnel Euralpin Lyon-Turin.

UPS : Union pour la Savoie.

AUX EDITIONS TIM BUCTU :

- "La protection du lanceur d'alerte par la jurisprudence" ,
Gilles Devers, 2015
"La mafia de A à Z", Fabrice Rizzoli, 2015
"Délit de vie", biographie, Alda Merini, 2015
"Motocyclettes farfelues", textes et dessins de Michel Loiseau, 2015
"Trafics en tous genres", essai, Daniel Ibanez, 2014
"Anna", roman, Patricia Dao, 2014

978-2-9548909-9-9 / 9782954890999

dépôt légal : dernier trimestre 2015

Imprimé en France
Imprimerie Challesienne
Challes-Les-Eaux

© *tim buctu éditions, 2015*

72 chemin du Figournas, 06480, La Colle sur Loup

timbuctu.editions@gmail.com
<http://timbuctueditions.fr>