

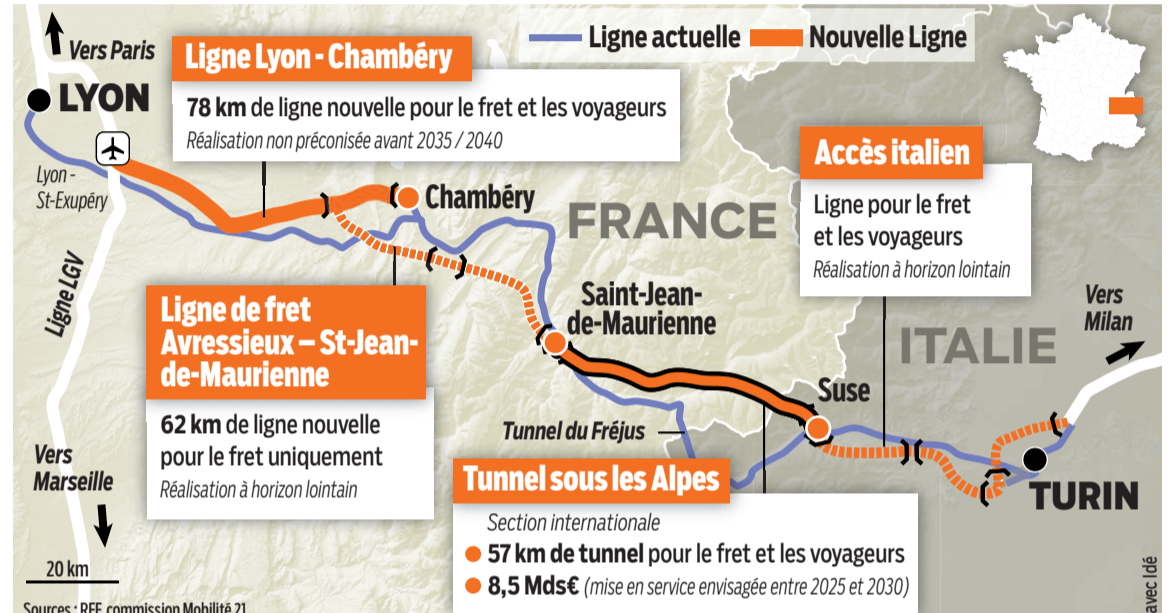
Lyon-Turin : conflit judiciaire en perspective

Plainte pour « pratiques douteuses », soupçon de conflit d'intérêts... Une vaste offensive est lancée contre ce projet ferroviaire de 26 Mds€, qui risque d'être retardé.



Chiomonte (Italie), le 4 juin 2013. Une visite du chantier par la presse est organisée par la société Lyon Turin Ferroviaria, chargée de la liaison Lyon-Turin.

UN CHANTIER À DURÉE INDÉTERMINÉE



Les premiers coups de pioche seraient donnés à la fin de l'année. La ligne ferroviaire Lyon-Turin, un des chantiers phares de ce siècle, diminuerait de deux heures le trajet entre les deux métropoles et permettrait un « report modal » de la route vers le ferroviaire. Surtout, elle désenclaverait tout le Sud européen. A la clé, 6 000 à 10 000 emplois. Une liaison qui irait donc dans le sens de l'histoire ? Pas si simple. En août dernier, la Cour des comptes avait chiffré le montant des investissements, partagés par la France et l'Italie et, pour une partie, par l'Union européenne, à 26,1 Mds€ contre 16 initialement. Même les plus ardents défenseurs du projet commencent à s'inquiéter (*lire interview*). Quant aux opposants, ils

s'apprêtent, selon nos informations, à engager une vaste bataille judiciaire.

Un recours au Conseil d'Etat. Il sera déposé cette semaine par plus d'un millier de personnes. Il fait suite à un recours gracieux auprès du Premier ministre, que celui-ci a rejeté. Ce recours demande l'annulation de l'enquête publique et de la déclaration d'utilité publique publiée le 23 août dernier relatives au tronçon entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne, en pointant de graves irrégularités dont un nouveau soupçon de conflit d'intérêts (*voir ci-dessous*).

Réponse de Réseau ferré de France : « Nous avons travaillé de façon honnête. Nous ne pouvons pas nous prononcer sur la validité de tels recours ».

Une plainte contre X pour « pratiques douteuses ». Celle-ci vient d'être transmise au procureur de la République de Chambéry. Elle porte sur l'appel d'offres publié en décembre 2012 par Lyon Turin Ferroviaria (LTF), la société franco-italienne qui gère le projet, et est relative à la galerie de reconnaissance de 9 km qui doit être bientôt creusée. « Une évaluation interne de 450 M€ a été divulguée par la presse huit mois avant le lancement officiel de l'appel d'offres qui, lui, estimait ce coût entre 250 et 500 millions. Cette divulgation ne peut que porter préjudice au maître d'ouvrage, donc à LTF, financé sur les deniers publics », déplore Daniel Ibanez, consultant et membre de la Coordination des opposants regroupant associations et particu-

liers, agriculteurs, contribuables, écologistes.

Réponse de LTF : « La procédure étant toujours en cours, il n'y a qu'une seule estimation qui fasse foi, celle de l'avis de marché publié le 22 décembre 2012, soit entre 250 000 et 500 000 € ».

Contestation du coût du tunnel. La Cour des comptes, LTF et l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France, qui doit apporter les financements publics) viennent de recevoir des courriers recommandés dans lesquels les auteurs s'étonnent des variations du coût du tunnel sous le massif alpin. La Coordination des opposants pourrait saisir les tribunaux. « Entre mars et septembre 2012, le coût est curieusement passé, sur les documents offi-

ciels, d'un peu moins de 10 Mds€ à 8,5 Mds€. Cette révision est destinée à recueillir l'assentiment des parlements nationaux et de Bruxelles. C'est sûr qu'au final il y aura un surcoût », s'indigne Daniel Ibanez. Sur ces 8,5 Mds€, l'UE verserait 3,8 Mds€, la France 2,2 Mds€ et l'Italie 2,5 Mds€. Or, selon l'accord signé entre la France et l'Italie, tout surcoût sera réparti entre les deux Etats. C'est donc de 1 Md€ supplémentaires que devraient s'acquitter les contribuables français.

Réponse de LTF : « Il n'y a aucune volonté de dissimulation de notre part. La réduction à 8,5 Mds€ vient notamment du fait que le tunnel de l'Orsiera n'est plus pris en compte dans le nouveau tracé et qu'il sera réalisé dans une phase ultérieure. » **JANNICK ALIMI**

« La France et l'Italie n'ont aucune marge financière »

François Lépine, vice-président délégué du Comité pour la Transalpine

Ex-préfet et ex-président de Lyon Turin Ferroviaria François Lépine est désormais à la tête du Comité pour la Transalpine, association regroupant notamment des entreprises favorables au Lyon-Turin. Il s'interroge sur le financement du tunnel. **La contestation sur le coût réel du projet s'intensifie.**



François Lépine.

Vous demeurez favorable au Lyon-Turin ?

FRANÇOIS LÉPINE. Absolument. Il s'agit d'ouvrir un axe européen stratégique. C'est un enjeu écologique majeur grâce au report modal de la route vers le ferroviaire. Il ne s'agit pas seulement d'infrastructu-

res. Le Lyon-Turin doit parfaire l'esprit du traité de Rome et le rêve européen. La traversée alpine n'était pas possible par la conjugaison d'efforts nationaux. L'Union européenne y est associée en cofinanciant notamment à 40 % la construction du tunnel international, élément majeur de la liaison.

Après la Cour des comptes qui avait épinglé le coût prévisible de la ligne, une nouvelle polémique monte quant au coût officiel du tunnel...

Le tunnel est évalué à 8,5 Mds€ et il n'y a aucune raison de remettre cela en cause. En revanche, je

m'inquiète de la capacité des Etats à en assurer le financement.

Pourquoi cette inquiétude ?

La participation de l'Union européenne est conditionnée à la capacité des deux Etats de financer ce tunnel. La France et l'Italie auront quelques mois après la fin 2014 pour lui fournir les éléments de leur plan de financement. Faute de quoi, Bruxelles changerait ses priorités et ce chantier serait alors mort-né. Il y a aujourd'hui urgence. La France et l'Italie sont dans une seringue. Elles n'ont aucune marge budgétaire. Un dispositif comme l'écotaxe ne peut plus être mis en œuvre, tout au moins à court terme. Les deux Etats sont condamnés à l'imagination financière.

Propos recueillis par J.A.

Un nouveau conflit d'intérêts ?

Le recours qui sera déposé cette semaine auprès du Conseil d'Etat lève le voile sur un possible conflit d'intérêts. Un tel soupçon est fondé sur le fait que Philippe Gamen, un des commissaires-enquêteurs lors de l'enquête publique, est par ailleurs président du Conservatoire d'espaces naturels de Savoie (CENS), une association qui bénéficie de partenaires financiers parmi lesquels... la société Lyon Turin Ferroviaria. Par ailleurs, le recours pointe le fait que Guy Gamen, maire des Marches, une commune de Savoie qui se trouve dans le périmètre de l'enquête publique, est le cousin du père — qui habite lui-même aux Marches — de Philippe Gamen. Guy Gamen a signé une pétition en faveur de Lyon Turin, soutenue par le Medef et la chambre de commerce. D'où les interrogations sur l'impartialité du commissaire-enquêteur.

Un autre conflit d'intérêts potentiel avait été soulevé par « le Canard enchaîné » en 2012. Selon l'hebdomadaire satirique, la commission d'enquête aurait incité Réseau ferré de France, un des acteurs du Lyon Turin Ferroviaria, à passer un marché de travaux publics avec la société Truchet TP dont le président n'était autre que le frère d'un des membres de la commission d'enquête publique. Dans un courrier envoyé par la Coordination des opposants à la Cour des comptes, en janvier 2012, on apprend aussi qu'en Italie Paolo Comastri, ex-directeur général de la société Lyon Turin Ferroviaria SAS, a été condamné à huit mois de prison en première instance pour « trucage d'appel d'offres », pour des faits remontant à 2004 au sein de la société Lyon Turin Ferroviaria. Contacté, Philippe Gamen n'a pas souhaité nous répondre.

J.A.