

LE LYON TURIN

UN PROJET FOU

**DERAISONNABLE
DEMESURÉ
RUINEUX**

COMMENT EN EST-ON ARRIVE LA ?

**Noël Communod
Conseiller régional Rhône-Alpes
Avril 2015**

I. UN PROJET DEVENU BIEN FLOU

1. Genèse et évolution du projet
2. Changement de pied pour le trafic voyageurs
3. Changement de pied pour le trafic marchandises
4. Changement de pied des chefs d'Etat ?

II. QUELS SONT LES PROBLEMES A RESOUDRE EN 2015 ?

1. Interdiction immédiate et permanente de circulation aux camions les plus polluants :
2. La moitié des camions sur les trains maintenant
3. Combien de camions continueraient à utiliser les 2 tunnels routiers ?
4. Conséquences immédiates de ces décisions :
5. Qui peut encore affirmer que le trafic va repartir à la hausse ?

III. UN PROJET FOU ET NON FINANÇABLE

1. Les coûts du Lyon Turin
2. Sérieux problème de rentabilité
3. Sérieux problèmes de financement
4. Après les annonces faites au sommet franco-italien, des problèmes subsistent
5. Que s'est-il passé de 2010 à 2015 ?

IV. DES OPPOSANTS RESPONSABLES

1. Qui sont les opposants ?
2. Autres pistes et conclusions

V. UNE MACHINE INFERNALE IMPOSE AUX ETATS DES PROJETS INUTILES

1. Comment imposer méthodiquement un projet inutile ?
2. Ethique et démocratie
3. Débat public
4. Démocratie « à l'italienne »
5. Démocratie à la française
6. Le Lyon-Turin va-t-il détrôner Bernard Madoff ?

I. UN PROJET DEVENU BIEN FLOU

1. GENESE ET EVOLUTION DU PROJET

Il s'agissait initialement de créer une liaison rapide entre Chambéry et Paris, c'était le temps où les politiques influèrent sur les choix d'infrastructures en bonne intelligence avec les entreprises du BTP et de groupes industriels.

L'accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999, fut l'occasion de relancer ce projet. Il avait grossi le flot des camions sur la Maurienne à plus de 4000 par jour.

Le projet fut reverdi grâce à un volet ferroutage. Seuls des esprits chagrins pouvaient à s'opposer à ce projet ! Pour intégrer le volet ferroutage, les experts ont établi les prévisions nécessaires et tous ont conclu à l'augmentation inéluctable du trafic poids lourds, entre la France et l'Italie. Forts de ces prévisions, les promoteurs du «Lyon-Turin» ont réussi à rendre évident un besoin créé de toute pièce.

Ce projet allait créer des emplois par milliers ! Réduire la pollution! Diminuer le Trafic routier! Diminuer les nuisances dans les vallées! Sauver les Alpes menacées! Structurer l'Europe ! et proposer un bel avenir à nos enfants.

Que reste-t-il de tous ces objectifs ? Nous les avons analysés au filtre de la réalité, un à un, patiemment.

2. CHANGEMENT DE PIED POUR LE TRAFIC VOYAGEURS :

Les promoteurs du projet ont dû changer de pied et, suite au rapport Duron qui repoussait les accès français, replier les objectifs pour verrouiller le projet en commençant par le tunnel de base.

Creuser un tunnel de 57 km entre Saint Jean de Maurienne et Susa. Les travaux débuteraient en 2016 (ou 2017) et s'achèveraient, si tout allait bien, entre 2030 et 2035. Ensuite, il faudrait raccorder ce tunnel à Saint Exupéry en construisant une nouvelle ligne de 140 km qui comporterait à elle-seule 6 tunnels. Pour l'instant, rien n'est programmé, rien n'est financé et le rapport parlementaire « commission Duron » a repoussé la décision à 2035. Donc, le projet complet, auquel il faudrait ajouter une bretelle pour rejoindre Chambéry, ne serait pas opérationnel avant 2050.

Le 25 octobre 2013, les services de l'Etat ont confirmé que le caractère de voie à grande vitesse dite « **Projet de LGV Lyon-Turin voyageur** » a été abandonnée du fait de la « non reconduction » de la décision le « qualifiant » de « Projet d'Intérêt Général (PIG) sans doute pour sortir du champ concurrentiel en terme de subventions françaises et entrer dans le champ des subventions européennes.

De plus, le dernier rapport de la **Cour des comptes du 23 octobre 2014** annonce que toutes les lignes TGV (hormis Paris-Lyon) sont déficitaires et vont sombrer économiquement inexorablement.

Hubert Du Mesnil, PDG de TELT, nouvelle dénomination de la Sté du Lyon-Turin, en convient : : « *Au départ, nous sommes partis avec l'idée d'une ligne à grande vitesse ; aujourd'hui, il y a débat sur les LGV, sur leur sens et leur utilité économique et sociale ; si nous considérons encore comme utile la construction d'une LGV, nous aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet* » **Propos recueillis par Maxime Hanssen - 22/01/2015, la tribune.**

Toutes les hypothèses de trafic voyageurs ont été démenties par les faits et les analyses ; il faut se rendre à l'évidence, les 15 ou 19 Millions de passagers annoncés dans les années 90 pour 2012 étaient un fantasme ; il y en a péniblement un million en 2014 et 3 TGV par jour AR pour Milan passant par la ligne historique et la voie ordinaire en Italie. Plus personne ne prévoit un trafic multiplié par 10 ou par 15, pas même par deux. **Exit le projet de TGV.**

Le problème de Chambéry demeure. Malgré tout l'amour que j'ai pour la Savoie, la demande de Chambéry d'une « gare TGV Louis Besson » est sans doute l'erreur principale de ce dossier. Même en exigeant seulement une bretelle à 4,5 Milliards €, elle a fait déborder le vase. Chambéry n'a pas la taille critique pour justifier une ligne TGV et l'Etat n'a plus les moyens de combler à la fois les déficits de RFF, ceux de tout le réseau TGV et d'investir dans de nouvelles lignes, dans la relance du fret et dans les multiples besoins d'amélioration de l'existant. Tout cela est simplement du factuel.

3. CHANGEMENT DE PIED POUR LE TRAFIC MARCHANDISES :

Comme pour les voyageurs, nous sommes en train d'assister à un changement de pied sur les marchandises. **Tout simplement parce que le monde de 2040 sera très différent de celui de 1980. Le Lyon-Turin arrive trop tard.**

Le Lyon-Turin était une solution pour la vision du Monde que nous avons tous au début des années 1990 ; Il y a 25 ans, le projet s'inscrivait dans une croissance qu'on pensait durable, dans un contexte d'inflation qui permettait de financer des projets hasardeux, mais le monde a assez radicalement changé en 50 ans.

Ainsi, le Lyon-Turin, dont il n'a jamais été prévu qu'il passe à Lyon, serait peut-être opérationnel vers 2045; Mais ses conséquences financières et écologiques se feront sentir jusqu'à la fin de ce siècle tant les coûts et les déficits seront lourds.

Au début des années 1990, on en était au stade des études : c'était le Verbe... mais aujourd'hui, le verbe est sur le point de s'incarner et puis... le Verbe s'est fait cher, très très cher !

Revenons sur terre.

Un volet marchandises : camions et fret, le projet n'est plus ce qu'il était

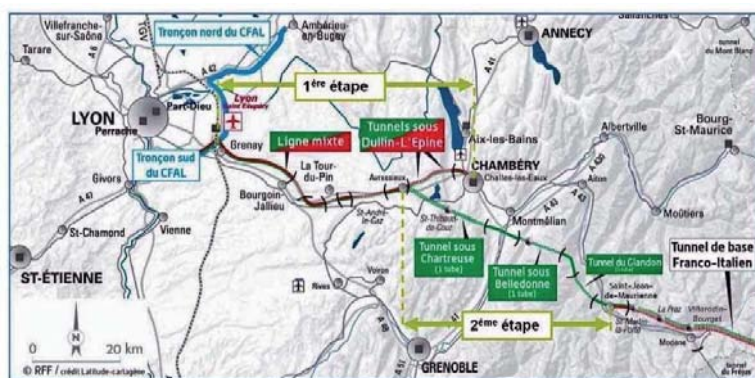
De tergiversations en tergiversations, de contradictions en incohérences, 20 ans d'hésitations ont tué le projet.

Des 1994, il était dit dans le cahier des charges que la ligne nouvelle « serait associée à l'absorption, à long terme, de l'augmentation du trafic, notamment routier... » Cela impliquait ce qui sera écrit dans l'accord de 2001 : **la nécessité de saturer d'abord la ligne actuelle.** Or,

- depuis 1994 le trafic routier transfrontalier est en diminution et non en augmentation,
- la ligne ferroviaire existante est en mesure d'absorber immédiatement plus de la moitié du trafic existant de marchandises sur les passages routiers des Alpes du Nord,
- le tunnel du Fréjus routier a été doublé et la galerie de sécurité ouverte à la circulation routière par déclaration du 3 décembre 2012, contrairement aux affirmations des années 1993 et 1994 et au dossier d'enquête publique 2007 .

En choisissant de réaliser le tunnel de base en premier, puisque les accès français à ce tunnel ont été repoussés sine die, **les promoteurs ont pris plusieurs risques :**

- de construire une cathédrale dans le désert à 12 Milliards €
- d'apporter la preuve que la ligne existante suffira à transporter fret et camions en transit, le tunnel routier assurant le trafic de proximité
- d'ajouter un énorme déficit



Les promoteurs en ont semble-t-il pris conscience ; mais au lieu de réagir en mettant cartes sur tables, ils se sont crispés et ont pris des décisions incohérentes.

Leur plus grave erreur a été de dénigrer la ligne existante depuis 7 ans pour justifier leur projet. Cumulée avec l'annonce de l'ouverture de la galerie de sécurité à la circulation, cela signifiait que l'essentiel des camions resteraient sur les routes de Maurienne pendant 35 ans encore. **Ils n'ont pas senti venir la pollution massive.**

Pour résoudre les problèmes potentiels imaginés en 1990, les promoteurs avaient échafaudé une solution, le Lyon-Turin , mais dès 2002, le problème avait disparu.

Dès 2002, il était manifeste que le problème avait changé et que le besoin n'était plus du tout évident ; c'est alors que les promoteurs qui travaillaient à faire avancer ce projet depuis plus de 10 ans ont commencé à masquer la réalité, à faire modifier les règles, à mentir et tenter de vendre à tout prix un projet devenu inutile puisque l'existant pouvait suffire.

En 2012, malgré les évidences, ils continuaient à faire des prévisions exponentielles alors que la croissance stagnait autour de zéro.

Entre temps, dans les années 2007/2010, la ligne existante avait été rénovée, les ponts modifiés, le tunnel du Mont Cenis surbaissé et mis aux normes pour 850 Millions € ; le système de signalisation électronique ERTMS y sera installé en 2016 et permettra le cadencement ; des motrices bi-tension BB 36300 compatibles avec le réseau italien ont été mises en service depuis 2003 : cette ligne historique était devenue parfaitement opérationnelle pour le fret et le transport de camions ainsi que le passage des TGV qui fonctionne bien.

Cette ligne existante devenait donc capable de transporter de 14 à 20 Millions de tonnes par an et cette capacité permet d'absorber l'essentiel du trafic de camions des deux tunnels nord-alpins ; les trafics locaux et bus continuant à utiliser les deux tunnels routiers.

Cette capacité est confirmée par LTF (17,5MT 16/07/2012), la Cour des comptes (15 à 20 MT 1/07/2012), RFF (16,5 MT dossier EP 2012), M.Lepine et A.Fatiga (14 à 17 MT 11/07/2013), JC. Gayssot et Mme Isaac-Sibille (20 MT 13/02/2002) ; les Autrichiens et les Suisses, sur des tunnels identiques, assurent 14,4 et 16,8 MT

Aujourd'hui, les promoteurs sont empêtrés dans leurs propres contradictions, dissimulations et méthodes que les opposants ont mis à jour patiemment et qu'ils dénoncent une à une depuis plusieurs années.

Quelques chiffres parmi les milliers que vous pouvez trouver sur le site des opposants : <http://lyonturin.eu>

Le tableau qui parle de lui-même : Le 13 février 2002 devant l'Assemblée nationale, les partisans du Lyon-Turin annonçaient leurs prévisions pour 2012 dans les Alpes :

Leurs « prévisions » de 2002 pour 2012 Ils prévoyaient :	Les données réelles en 2012. On a constaté :
60 millions de tonnes de marchandises,	22,4 millions de tonnes
7.000 camions par jour,	3.321 camions par jour,
la saturation de la ligne ferroviaire existante,	Elle est utilisée à 17% de sa capacité fret
15 à 19 Millions de voyageurs en 2012	Moins de 1,2 Millions en 2014
un budget total de 12 milliards d'euro,	La Cour des Comptes dit 26,1 Mds, valeur 2010
des travaux d'étude et de reconnaissance pour 371 millions,	La Cour des Comptes a évalué le coût des études à 901 millions, et en 2014 / 1,2 Milliards € !

A tire de rappel, voici les chiffres donnés à l'enquête publique de 2012 : Voici un extrait du tableau du dossier G "Etude socio-économique" page 64 :

AVEC le Lyon-Turin, en 2035, il y aurait 947 000 camions de plus qu'en 2012 !

	EUP - Dossier G page 64				Pour mémoire
	2004	2035	évolution		2012
Route : Fréjus + Mont-Blanc					
Millions de tonnes / an	22,000	33,100	+11,100	+50,5%	19,000
Millions de PL	1,485	2,206	+0,721	+48,5%	1,259
Ferroviaire : Classique + Ferroutage					
Millions de tonnes / an	8,200	41,600	+33,400		3,400
dont ferroutage (en nombre de PL)	16 000	775 000			30 000
Tonnage Total	30,200	74,700	+44,500	+147,4%	22,400

**Les conséquences écologiques pour la Maurienne seraient catastrophiques ;
mais heureusement que tous ces chiffres sont faux et que ces camions n'existent pas !**

4. CHANGEMENT DE PIED DES CHEFS D'ETAT ?

Le sommet franco-italien du 24 février dernier remet discrètement, mais fermement, les pendules à l'heure et annonce un changement de pied plus général.

Après ce énième sommet franco-italien, tout semblait réglé, le projet suivait son cours... En fait, rien n'est réglé : **pas un centime du financement n'est débloqué. Le point de non retour souhaité par les promoteurs n'est pas encore en vue, bien au contraire :**

Le Président de la République :

Je lui avais écrit qu'il ne pouvait pas laisser les travaux débuter dès lors que :

- de nombreuses procédures sont encore en cours (notamment en Conseil d'Etat)
- aucun coût n'a été validé (obligation d'une certification indépendante).
- les modalités du financement total doivent être formellement identifiées.
- le débat public n'a pas eu lieu.

Il semble que notre message ait été entendu puisqu'il a :

- Repoussé le démarrage du chantier à 2016 au moins afin de **pouvoir avoir les actes juridiques permettant le lancement des travaux** (ce qui inclut les procédures judiciaires en cours : Nous avons 10 procédures engagées dont le recours contre la DUP en Conseil d'Etat)
- Demandé qu'on fasse vraiment fonctionner la voie existante, dès cette année.
- Demandé la certification des comptes comme le suggérait la Cour des comptes et la loi.
- Désigné deux parlementaires pour fournir un avis sur le financement en juin prochain
- Demandé qu'on étudie de nouvelles modalités de débat public (la commission A.Richard a commencé ses travaux et auditionné les mouvements d'opposition début mars.

Tout ceci est aussi un désaveu de l'immobilisme ou, du moins, **de l'inefficacité de la Transalpine** ; cet association, financée essentiellement depuis près de 20 ans sur fonds publics, avait pour objectif de faire du lobbying pour trouver les financements nécessaires au Lyon-Turin. On ne peut pas dire que son action fut une réussite. Le 2 mars, lors de son AG, **j'en ai demandé la dissolution.**

II. QUELS SONT LES PROBLEMES A RESOUDRE EN 2015 ?

Je partage donc l'avis des élus de Maurienne et plus généralement des Pays de Savoie : Les nuisances dues aux camions et la pollution qu'ils génèrent se concentrent par périodes dans nos vallées et dépassent fréquemment les normes maximales tolérées.

Il a maintenant été démontré depuis 3 ans le caractère cancérigène de ces rejets.

C'est un problème de santé publique et un grand nombre de personnes ont déposé depuis 2013, une plainte contre X pour mise en danger de la vie d'autrui. Cette plainte est en cours d'examen.

IL FAUT, DÈS MAINTENANT, METTRE LES CAMIONS SUR LES TRAINS SUR LA LIGNE EXISTANTE : C'EST UNE PRIORITÉ !

C'est possible dès maintenant, mais cela a un corollaire qu'il convient d'affronter d'emblée : cela démontrera qu'il n'y aura plus grand'chose à faire circuler sous un tunnel de base, peut-être même plus rien si l'on se projette en 2050 ; C'est la raison pour laquelle les promoteurs ont essayé de mettre cette ligne pendant plusieurs années « sous le tapis », malgré sa mise aux normes : « du vrai, du beau sabotage » !

Question 1 : pourquoi si peu de fret et de camions sur la ligne historique actuellement ?

Les trafics, à la baisse depuis 20 ans (1994), sont revenus au niveau de 1990 ; ils pourraient donc être pris en charge par la ligne existante et par les deux tunnels routiers comme variable d'ajustement.

Cette solution n'a pas encore été mise en œuvre. Pourquoi ? Tout simplement parce que les promoteurs du Lyon-Turin ont tout fait pour dénigrer la ligne historique. M. Du Mesnil, qui présidait RFF au moment de la rénovation de la ligne, la critiquera lorsqu'il deviendra président de LTF.

Cette volonté était écrite noir sur blanc dans un rapport de la Transalpine dès 2006 : « *Vouloir poursuivre à tout prix l'AFA actuelle ou modifiée, en l'absence de perspective à long terme, pourrait laisser croire que la ligne historique peut encore rendre service de nombreuses années... et donner des arguments aux opposants de la vallée de Suze.* »

Il est même cocasse et inquiétant de lire sous la plume de Louis Besson dans une lettre à JP. Richard du 26 novembre 2014 que ceux qui ont mis la ligne historique aux normes ont gaspillé de l'argent pour différer le Lyon-Turin ! Qui était le patron de RFF ayant réalisé cette mise aux normes pour 850 Millions : ce n'était autre que... Hubert Dumesnil : on croit rêver ! Bref !

Nous disposons de nombreuses déclarations du même type des promoteurs. Cette sous-utilisation fut donc **délibérément voulue** pour justifier une utilité au Lyon-Turin ! C'est assez grave.

On pourra dire que tout a été fait pour que l'AFA ne fonctionne pas (il fallait vraiment vouloir mettre ses camions sur le train !). **Pourtant, la région a mis 18 millions dans l'affaire auxquels il faut ajouter 11 Millions** dans la rénovation du tunnel du Mont Cenis.

La **nécessité de saturation** de la ligne existante avant d'engager les travaux d'une nouvelle ligne avait été sagement inscrite dans l'accord bilatéral Franco-Italien. Messieurs les promoteurs, vous avez fait gommer cette clause dans l'accord de 2012.

Des arrêtés préfectoraux à répétition, sous couvert de sécurité, ont limité son utilisation alors même que les préfets autorisent régulièrement le passage des trains de déchets nucléaires.

Question 2 : peut-on continuer à laisser les camions sur les routes encore 30 ans dans l'attente d'un hypothétique Lyon-Turin ?

Les responsables politiques qui continueraient à ne rien faire seraient coupables au même titre que pour le sang contaminé ; personne ne pourrait dire qu'il ne savait pas.

De plus, la relance de l'activité de l'autoroute ferroviaire AFA a été demandée conjointement par les deux chefs d'Etat le 24 février 2015. Dont acte.

Question 3 : la ligne historique a-t-elle la capacité d'accepter tous les camions ?

Tous les camions n'ont pas vocation à prendre le train : (faibles rayon d'action, bus...) mais la quasi totalité de ceux qui ont cette vocation pourront être pris en charge : ce sera la réglementation et les arrêtés préfectoraux qui régleront la montée en puissance du dispositif. L'adhésion des transporteurs sera nécessaire. Pour eux, le rapport efficacité-coûts est essentiel.

1. INTERDICTION IMMEDIATE ET PERMANENTE DE CIRCULATION AUX CAMIONS LES PLUS POLLUANTS

Cette interdiction permanente des camions les plus polluants vaudrait pour les deux tunnels du Fréjus et du Mont blanc ; c'est ce que les élus alpins de tous bords demandent.

Cette mesure radicale aurait pour effet immédiat de retirer environ 50.000 camions par an de la circulation dans les vallées alpines (selon les catégories interdites ; les deux tunnels voyant actuellement passer 1 200.000 camions, il en resterait 1.150.000/an).

Il restera cependant à en discuter les modalités (catégories exactes touchées, pénalités...) avec nos autorités ministérielles.

2. LA MOITIE DES CAMIONS SUR LES TRAINS MAINTENANT

Au delà de cette mesure autoritaire, il faut proposer des solutions qui peuvent amener les transporteurs à effectuer ce report modal en masse.

La première incitation est d'utiliser des plateformes bien plus loin qu'Aiton : Dijon, Amberieu et Valence ; ou bien encore Miramas et Perpignan.

La seconde incitation serait de maintenir des tarifs bas (0,5 à 2€ par Km) et donc de prolonger la compensation par l'Etat.

La solution existe aujourd'hui et peut être opérationnelle avant fin 2015 (et pas en 2035 ou 2045). Il est possible, à court terme, de charger 50% des camions qui passent par les deux tunnels (Mont Blanc et Fréjus), soit 600.000 camions par an.

**Il convient de répartir la charge et les flux sur trois plateformes de chargement (ci-dessous)
Le système Modalohr est à confirmer par les professionnels auxquels sera confiée cette activité.**

Les calculs sont faits sur 22 camions par train et 350 jours/an compte tenu de la maintenance

C'est à dire : 15 navettes aller-retour = 30 trains (15 trains dans chaque sens)

30 trains x 22 camions ou remorques seules = 660 camions par jour = 231.000 camions/an

Avec un taux de remplissage de 90% (actuel) on obtient 207.900 camions/an et par plateforme.

207.900 camions/an x 3 plateformes (Aiton, Amberieu, Valence) = 623.700 camions par an.

L'objectif de 50% des camions serait atteint.

**Il le serait progressivement en fonction des réglementations,
de la tarification (part de l'Etat ?) et de la qualité de service de l'opérateur.**

Trois plateformes de chargement seraient utilisées en parallèle:

Aiton-Orbassano pour laquelle la région a dépensé 18 Millions € ; cette autoroute ferroviaire fonctionne au ralenti et les Etats français et italiens ne font rien pour trouver un nouvel opérateur ; Il faut choisir un prestataire dès à présent. Il suffit de le décider, puisque l'état est maintenant aux manettes de la société TELT. (Danone vient de trouver un prestataire privé sans problème !) ; Actuellement à 5 navettes/jour, le système qui était prévu pour 25 devrait pouvoir doubler et passer à 15 AR/jour et 350j/an.

- **Ambérieu en Bugey** : Ambérieu se situe sur la voie existante Dijon, Aix, Chambéry Modane, tunnel de Fréjus ; ligne et tunnel mis aux normes européennes et gabarit B1 pour 800 Millions€; Ambérieu est apte à capter les camions venant du lyonnais, les camions venant de l'est et du nord et ainsi à décharger beaucoup le tunnel du Mont Blanc. RFF avait évalué sa capacité à 10 à 12 navettes AR par jour. 12 AR/jour sont donc envisageables ; Dijon-sud (Gevrey) pouvant aussi affréter 3 ou 4 navettes avec une bonne rentabilité. Il n'y a quasiment pas d'investissement à réaliser, sinon à améliorer l'accès entre la route et la gare de fret.
- **Une troisième plateforme au sud de Valence** conduirait des trains de ferroutage par Valence Grenoble Montmélian Modane (utilisant la toute nouvelle ligne électrifiée du sillon alpin sud). Cette solution pour les camions venant du sud est plus courte que par Grenay (qui ne sera pas opérationnelle avant 15ans) et évitera de surcharger encore le nœud lyonnais ou la gare de Chambéry. Valence sud devrait aussi être capable de capter 10 à 12 AR/jour (Des études ont été faites sur la vallée du Rhône – Miramas et Perpignan sont souvent citées aussi comme plateformes potentielles)
- Ainsi, ces trois plateformes alimenteraient le mont Cenis de 45 navettes/jour, soit 90 passages de trains dans les deux sens + 10 ou 12 trains de voyageurs (5 ou 6 AR) + 8 à 10 fret = 110 trains par 24h = moins de 5 passages par heure.
Cela occasionnerait pour Chambéry une augmentation des passages de trains venant d'Amberieu et pour Grenoble, une augmentation des passages de trains venant de Valence. Montmélian serait le nœud ferroviaire.
Le système ERTMS en cours d'installation permettra la régulation.
- **L'argent prévu dans le CPER Rhône-Alpes en cours (et qui ne sera pas utilisé cette année pour cause d'élections) doit être mis sur ces plateformes qui pourraient être opérationnelles rapidement !**
- **Mais certainement pas Grenay** aujourd'hui qui ajouterait à la confusion : Ajouter du fret sur une ligne qui est à voie unique sur 50% du parcours et qui est déjà saturée de TER et TGV est inconcevable. Faire monter les camions du sud pour les charger à Grenay, les faire redescendre à Grenoble et remonter à Montmélian est incohérent. Grenay ayant l'avantage d'être proche d'un pôle chimique et logistique est à envisager en fonction des raccordements et non l'inverse.

Avec cette solution de 600.000 camions sur les trains dès début 2016, nous aurons atteint les objectifs environnementaux

- *du Grenelle de l'environnement,*
- *du livre blanc européen des transports*
- *de la Convention des Alpes ;*

nous éviterons sans doute beaucoup de décès du fait de la pollution.

Cette solution correspond au souhait exprimé très fortement par le sommet franco italien du 24 février 2015 A PARIS .

3. COMBIEN DE CAMIONS CONTINUERAIENT A UTILISER LES 2 TUNNELS ROUTIERS ?

Si l'objectif visé est de 600.000 camions sur les trains, il resterait donc 550.000 véhicules à passer dans les tunnels dont :

- les camions qui effectuent du cabotage ou du circuit court (plus de 100.000)
- les bus (environ 40.000/an dans les deux tunnels),
- les camions qui sont équipés non-polluants en moteurs électriques, hybrides...

Le calcul précis est à finaliser qui permettra d'adapter la réglementation des jours de circulation par catégorie de camions. On peut penser qu'il resterait 200.000 camions par tunnel soit 100.000 par sens (I/F et F/I) et par an ; soit, encore 300 par jour

Il resterait de la marge capacitaire tant sur la voie ferrée que sur chacun des tunnels. Une augmentation de 50% serait absorbable sans problème. Mais nos sommes persuadés que, sur cet axe, et compte-tenu de tous les facteurs déjà évoqués, c'est la tendance à la baisse qui va prévaloir.

Cependant, nous ajoutons un joker :

Pour le cas où nous serions dans l'erreur, c'est à dire au cas où le trafic de camion repartirait à la hausse (même si tous les indicateurs montrent que ce sera l'inverse), notre scénario dispose d'un joker : un deuxième tube au Mont Cenis

nous proposons de se réserver la solution de percement d'un deuxième tube au tunnel du Mont Cenis qui augmenterait la sécurité gagnerait de la capacité en supprimant les aléas des croisements.

Il y a eu le percement d'une galerie de sécurité de 13 Km, dans le tunnel routier du Fréjus, voisin et parallèle, pour un montant de 600 Millions €. Evidemment, un tunnel 3,5 fois plus long coûte plus que en référence à sa seule longueur. Mais imaginons que ce soit le double, soit 1,2 Milliards, on est encore très loin du prix annoncé de 8,5 Mdrs réévalué à 12 Mdrs du tunnel de base. C'est une pure folie ! Disons qu'il faudrait prévoir 1 Milliards pour ce doublement du tunnel du Mont Cenis (si l'on se réfère aux données du percement de la galerie de sécurité du Fréjus)

Une étude comparative d'un second tube du Montcenis avec la galerie de sécurité du Fréjus et le projet d'un tunnel de base nous paraît être une condition préalable à soumettre à l'Europe ; cette solution ne saurait être incompatible avec le projet européen puisque la ligne et le tunnel du Mont Cenis sont aux normes.

4. CONSEQUENCES IMMEDIATES DE CES DECISIONS :

➤ **Deux fois moins de camions sur les routes et autoroutes**

➤ **Pertes de chiffre d'affaires :**

- Pour l'autoroute blanche qui mène au tunnel du Mont blanc
- Pour l'autoroute de Maurienne partiellement pour les chargements à Aiton.
- Pour les deux tunnels (Mont Blanc et Fréjus)

Ces pertes de CA concerneront les camions interdits de trafic et ceux qui auront l'obligation de monter sur les trains, soit au minimum 600.000 camions par an.

En faisant l'hypothèse d'un péage moyen, qui prend en compte les abonnements, de 200 €, cela représenterait **une perte annuelle de 120 Millions €**

Cette perte serait à la charge du principal actionnaire : l'Etat.

➤ **Coût pour l'Etat du maintien de la subvention** donnée à l'opérateur pour tout camion chargé sur les trains ; dans le cadre de l'expérimentation d'Aiton-Orbassano, elle est de 192 €/camion.

Si cette aide est maintenue (sans doute nécessaire pour trouver un opérateur ?), elle coûtera à l'Etat $600.000 \times 192 = 115 \text{ Millions€}/\text{an}$

Soit 235 Millions € par an à la charge de l'Etat : 11,75 Mds sur 50 ans.

Ce coût, l'Etat aura à le payer dans les deux scénarii ; très rapidement avec notre solution et dans 20 ans avec la solution « tunnel de base » du Lyon-Turin.

La différence, de taille entre les deux scénarii , ce sera tout simplement le coût du tunnel de base en moins ainsi que de ses accès par tunnels de Belledonne et Glandon (14 Milliards €) comparé au coût d'équipement de deux sites de chargement supplémentaires 10 Millions x 2 = 20 Millions € (le coût terminal Modalohr du Boulou a été de 6,55 M€ en 2006 et celui d'Aiton de 11 Millions € (région RA))

➤ **Conséquence principale : LE LYON TURIN NE SE JUSTIFIE PLUS.**

**Certes, notre proposition est une solution que redoutaient les promoteurs du tunnel de base ;
En effet, il vide leur projet de l'essentiel de son utilité.**

La baisse du trafic continuant, il ne restera par les tunnels routiers que le passage des bus et du trafic local. **Alors, pourquoi construire un autre tunnel ? Il deviendrait une cathédrale dans le désert.**

Au lieu de passer dans un tunnel de base, le corridor européen passera par le tunnel historique du Mont Cenis.

Et, au lieu de faire, en plus du tunnel de base, des accès inutiles (tunnel de Belledonne, tunnel du Glandon...) qui seront coûteux, dévastateurs du cœur de Savoie et pas disponibles avant 2050, nous proposons d'améliorer l'existant

- ❖ **Doubler de la ligne St André le gaz-Chambéry pour un accès amélioré des TER et des TGV (coût de 600 M€ dit-on) ;** Chambéry qui doit cesser de rêver d'une ligne qui nécessite le percement de la Chartreuse et 4,4 Milliards de plus pour quelques minutes gagnées ; C'est ce qui a « planté » le projet ; la majorité des usagers demandent la fiabilité et la régularité beaucoup plus que la vitesse.
- ❖ **Réaliser rapidement le contournement de Lyon (CFAL),**
- ❖ **Doubler la ligne Annecy-Aix-les-bains.**
- ❖ **Améliorer la ligne existante (couverture, isolation bruits, verdure)**

5. QUI PEUT ENCORE AFFIRMER QUE LE TRAFIC VA REPARTIR A LA HAUSSE ?

Faire croire que la création d'une infrastructure nouvelle va créer des besoins et faire augmenter le trafic est une imposture ; les échanges sont arrivés à maturité entre la France et l'Italie et ils ne peuvent que se réduire du fait de la tendance actuelle de l'économie. Les flux est-ouest n'ont aucune raison d'augmenter ; toutes les études le disent.

Nous sommes habitués aux impostures, citons 2 exemples très précis :

- on nous avait déjà promis que la création de **l'autoroute de Maurienne** devait faire exploser les trafics routiers au tunnel de Fréjus : il n'en a rien été et vous pouvez même constater la forte décroissance dans les chiffres ci-dessus ! L'aspirateur à camions est un mythe.

- Une nouvelle preuve de cette imposture, preuve éclatante, voire éblouissante, nous est apportée cette semaine par les chiffres du **tunnel du Perthus !**
 - 2,9 Millions de passagers prévus, 1,8 Millions réalisés, un nombre de trains en diminution.
 - Une ligne nouvelle, un tunnel de base et pourtant, une baisse de trafic !
 - Paris-Barcelone devait passer à 5h35 ; temps moyen actuel : 7h35 !
 - Concession accordée pour 50 ans et financements en PPP : après 4 ans seulement, les Etats vont devoir reprendre les dettes et le déficit qui sera durable.

Une préfiguration de la catastrophe économique du Lyon-Turin ?

Le résultat de notre analyse sur le scénario du tunnel de base :

Nous pensons, après plus de trois années d'analyse, que le projet doit être stoppé et que :

- Ce projet a perdu sa raison d'être : il arrive trop tard et ils le savent
- Ce projet ne peut pas être équilibré économiquement et ils le savent
- Ce projet sera une catastrophe écologique, et ils le savent
- Il faut recentrer les efforts autrement et ils ne savent pas comment

Nous reprochons aux promoteurs du Lyon-Turin les choix qu'ils ont faits sans débats et qui sont des erreurs manifestes mais nous leur reprochons aussi les méthodes utilisées.

Nous leur reprochons aussi de ne pas s'être projetés en 2050 et de n'avoir fait aucune autre hypothèse que celle de la croissance continue, pourtant la moins probable.

La croissance des transports dans tous les sens n'est pas une fatalité :

**LES TRANSPORTS NE SONT PAS UN FACTEUR VERTUEUX DE CROISSANCE
face à la finitude de la planète et de ses ressources.**

Cette finitude est une certitude.

Une meilleure utilisation de l'existant doit être privilégiée, surtout lorsque c'est suffisant, plutôt que la fuite en avant qui conduit à exproprier, consommer encore des terres agricoles, excaver les montagnes pour si peu de résultat.

Le raisonnement qui consiste à dire « c'est bon, puisque ça crée du business » et de l'emploi est à courte vue. L'aménagement de l'existant créera d'ailleurs davantage d'emplois locaux.

Faudra-t-il attendre que la croissance de la pollution ait tué une partie des milliards d'êtres humains pour prendre conscience de cet engrenage ? Le FNE vient de calculer que les coûts sociaux et sanitaires de la pollution seraient de 30 Milliards par an pour la France.

Or la pollution est devenue une réalité importante de notre territoire : jusque dans nos montagnes savoyardes : n'en rajoutons pas. Agissons !

Il y a donc urgence a mettre les camions sur les trains

Que les élus locaux de Savoie se mobilisent, c'est très bien ; Mais il faut être logique jusqu'au bout. La Pollution n'est plus acceptable et tous demandent des mesures urgentes pour que cela cesse. La pollution touche tout le monde, même ceux qui défendent aveuglément le Lyon-Turin... même la CGT ! JC Gayssot voulait déjà prendre à bras le corps l'organisation du fret : Il a échoué comme tous les autres ministres des transports : seuls les Suisses et les Autrichiens ont des réussites.

Mais, de grâce, cessez de vanter les mérites du tunnel de base qui, en plus de son coût pharaonique, créera plus de pollution pendant 15 ans et des atteintes irréversibles (eau, extractions...) qu'il n'en supprimera pendant 50 ans. Cessez de vanter les créations d'emplois sans dire, ni combien seront supprimés, ni combien viendront de Pologne et de Roumanie. ...

Donc, comme il est peu probable que le tunnel de base soit terminé avant 2030 et que ses accès (dont six autres tunnels entre Grenay et St Jean de Maurienne) ne seront sans doute ni programmés et ni financés : cela repousse la mise en route vers 2040/2050. Mais comme **la santé des populations ne peut attendre cette échéance, il faudra bel et bien utiliser la ligne existante pendant plus de 20 ans et, comme vient de l'écrire H. Du Mesnil, qu'elle sera utile encore longtemps au delà. Le tunnel de Cavour a encore de beaux jours devant lui et il serait peut-être heureux qu'on lui perce, comme à son voisin, une galerie de sécurité ? Cela fait partie de notre scénario.**

Il y a maintenant obligation politique de prendre les mesures qui s'imposent. Aujourd'hui, deux arrêtés des préfets de Savoie et de Haute Savoie suffiraient. Ils ont le pouvoir d'appliquer la politique gouvernementale ; je pense même qu'ils en ont le devoir et la décision du dernier sommet franco-italien est claire.

il ne manque que la mise en œuvre de la décision politique qui fut clairement énoncée le 24 février :
"La gestion de la ligne historique du Fréjus fera également l'objet d'une coopération active entre nos deux pays pour le développement du fret ferroviaire. En particulier, la France et l'Italie relanceront, en 2015, la consultation pour identifier les solutions envisageables pour encourager le report modal de marchandises de la route vers le rail, y compris la mise en concession de l'autoroute ferroviaire alpine, contribuant ainsi à poursuivre les objectifs environnementaux de la Convention des Alpes".

J'avais signé personnellement dès le 17 février 2013 des courriers recommandés avec copies à nos avocats à l'intention d'une série de responsables (JM Ayrault, Louis Besson, le Ministre de l'écologie...) dont voici la teneur :

«

Noël COMMUNOD
Conseiller Régional Rhône Alpes
La Chatelle
73800 SAINTE HELENE DU LAC

Monsieur Jean Marc AYRAULT
Premier ministre
Hôtel de Matignon
57, rue de Varenne
75700 Paris

Lettre Recommandée avec Accusé de Réception
Copie : Maître Gilles DEVERS, Avocat.

le 17 février 2013.

Monsieur le Premier Ministre,

Nous vous prions de bien vouloir nous faire parvenir par retour la liste des actions que vous avez entreprises, en France et à l'étranger, au cours de l'année 2012, 2013 et jusqu'à la date de la présente, afin de restreindre voir interdire, la circulation des poids de catégorie Euro 1 et Euro 2, ainsi que les transports de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

Nous vous remercions de nous communiquer les copies des actes correspondants pris par le gouvernement et les représentants de l'Etat dans les départements correspondants.

Par ailleurs nous vous remercions de bien vouloir nous faire parvenir dans les mêmes conditions la liste des actions que vous avez entreprises, en France et à l'étranger, au cours de l'année 2012, 2013 et jusqu'à la date de la présente, afin de restreindre voir interdire, la circulation des poids lourds de catégorie Euro 3 dans les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc.

Nous vous remercions de nous communiquer les copies des actes correspondants pris par le gouvernement et les représentants de l'Etat dans les départements correspondants.

La présente est faite au titre de la loi de 1978 sur la communication des documents administratifs et des articles L.124-1 et suivants du code de l'environnement.

Je propose à tous les élus de Maurienne et du Mont blanc qui le souhaitent de reformuler une telle demande en s'appuyant sur nos absences de réponses et sur les propos du Président de la république pour demander cette mesure collectivement plutôt que de faire prendre à un grand nombre de maires des arrêtés qui pourraient être contestés.

Il en va de même pour la mise en route d'Ambérieu ; il n'y a qu'à le décider ; il n'y a pas de travaux à faire. Depuis des années, au nom du Lyon-Turin, on nous oppose une inertie qui devient pesante et je dirai même plus : coupable.

Les responsables ont engagé leur responsabilité personnelle en ne répondant pas ; un très grand nombre de plaintes contre X pour mise en danger de la vie d'autrui sont en instruction.

Pour dégager votre responsabilité de maires notamment, il vous faut agir. Je vous propose que nous le fassions ensemble.

Nota : L'ouverture à la concurrence est effective ; Il n'y a aucune obligation de mise en concession ; il suffit de vendre des sillons dans le cadre de l'ouverture à la concurrence à un opérateur en lui assurant des conditions viables. Ambérieu, Gevrey et Valence sud ne nécessitent que des aménagements minimes. En quelques mois, ce peut être opérationnel.

Monsieur le préfet de région, vous ne pouvez plus attendre.

Monsieur Carencó avait pris parti aux côtés des promoteurs du Lyon-Turin ; nous espérons que son successeur sera plus attentif au respect des règles de droit et à la santé des populations.

Les taux de pollution aux particules fines atteints en Rhône-Alpes en ce mois de mars 2015 ne permettent plus, ni de tergiverser, ni de s'en remettre à une solution qui ne verra potentiellement le jour en 2040 ;

NOUS SOMMES MAINTENANT FACE A UN PROBLEME DE SANTE PUBLIQUE.
Et le décompte du nombre de décès de personnes fragiles dû à la pollution est engagé.

Notre opposition est une opposition de raison ; les promoteurs n'ont plus aucun argument raisonnable. Ils ne parlent plus que de l'intérêt des générations futures, d'une construction multiséculaire...

Le projet de Lyon-Turin tel qu'il est présenté, avec sept tunnels et toutes les nuisances qu'il va générer n'est pas un projet soutenable. Le tunnel du Mont-Cenis est un tunnel durable : utilisons-le ; **le besoin ne justifie plus un autre tunnel.**

Alors, pourquoi tout ce cinéma pour l'imposer « à tout prix » ; ce projet est au service de qui ?

Pendant 25 ans, 4 chefs d'Etat qui disent « oui, oui », mais ne font rien

La Cour des comptes, le ministère des finances et un grand nombre d'organismes officiels s'opposent au tunnel de base

L'Europe commence à s'inquiéter de la tournure de ce projet et l'OLAF (office européen des fraudes) vient d'ouvrir une enquête.

UN PROJET FOU ET NON FINANÇABLE

LES COÛTS DU LYON-TURIN

Ce qui est stupéfiant, pour un chef d'entreprise, c'est la légèreté du management d'un projet aussi lourd ; et la Cour des comptes l'a souligné fortement.

- **Tout d'abord les dérapages de coûts : projet passé de 6 Milliards à 26,1 Mds et ce n'est pas fini !** (de 1994 à 2002 : 6 à 12 Milliards € / puis de 2002 à 2014 : de 12 à 24 Mds et en 2014 : 26,1 Mds) ;

Aucune évaluation indépendante, pourtant obligatoire, en 24 années de préparation de ce projet.

Enfin, au sommet franc italien du 24 février dernier, le chef de l'Etat a exigé cette évaluation : *Un protocole additionnel devra compléter cet Accord afin de valider le coût certifié du projet et de préciser les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012. Il devra être ratifié.*

- **Dans ce milieu du TP, les coûts sont calculés par des bureaux d'études ou des services du sérail**, voire des filiales de groupe attributaires. Accepteriez-vous cela de vos services d'achats ?

Faire construire le coût à un cabinet « qui a des intérêts dans l'affaire », comme disait déjà ma grand-mère, (à l'échelle d'un projet à 26 Milliards €) est choquant.

Le dernier appel d'offres pour trouver un cabinet, lancé en plein mois d'Août dernier « *n'a pas donné de résultat* » ! Les services proposés par **Didier Migaud** (j'étais présent lorsqu'il l'a proposé) ont été ignorés.

Il n'est pas possible de laisser l'évaluation des coûts entre les seules mains des filiales de ceux qui creusent les tunnels ; il n'est pas possible de laisser passer que Tractebel est indépendant dans la mesure où il a déjà travaillé pour le Lyon-Turin et où son directeur de la direction transports était précédemment en poste chez Egis, cabinet qui a commis la plupart des « évaluations de coûts » du LT.

Il faut enfin sortir de ces incestes qui nous coûtent très cher.

- **Aucun calcul de rentabilité**, aucune projection de chiffres d'affaires, aucun calcul des péages pour l'utilisation des voies n'ont été réalisés. **Aujourd'hui personne n'a la moindre idée de la consistance des futurs péages ou bien des capacités contributives. Accepteriez-vous cela pour votre propre entreprise de votre directeur financier ou du contrôle de gestion ?**

- **Les parlementaires** ont du voter la ratification dans le brouillard financier total. L'étude d'impact, pas plus que l'accord n'informe sur les coûts de ce projet. **Le pire, c'est qu'ils ont accepté ! LE PROJET DOIT REPASSER AU PARLEMENT : EXIGEONS LA TRANSPARENCE .**

- **L'enquête d'utilité publique** ne retient pas le coût comme facteur d'utilité publique, c'est à dire qu'à aucun moment, dans ce monument de papier qu'est une enquête DUP, **on ne compare l'utilité au coût !**

- **Une variation de 2 Milliards € sans vergogne, du jour au lendemain** .Le 22 septembre 2013, lors de la consultation du coût des l'accès français, le chiffre officiel sur le site LTF passait de 10,5 Milliards à 9,975 Mds, puis à 8,5 Mds en deux manipulations.

- **Des collectivités** ont déjà financé (la région : AFA :18M€, tunnel Mont-Cenis : 38M€, sect° française 8M€, Transalpine plus de 4 M€ , paix Maurienne : 1.4M€ ...) : comment peuvent-elles contrôler cet argent ?

- **En qualité de membre du comité d'évaluation des politiques publiques de la région**, j'ai demandé, avec l'appui de 1/5° des élus, une évaluation de l'impact des dépenses déjà engagées depuis 20 ans pour le Lyon-Turin (plus de 100 Millions €) : **Refus du le président de région : que craint-il donc ?**

- **En ce qui concerne l'argent déjà dépensé**, nous n'avons pas tous les éléments pour le valider ; il faut en effet cumuler les coûts en Italie et en France, aides nationales et européennes... Les dépenses se trouvent dans les comptabilités des sociétés et des collectivités publiques concernées : RFF, LTF, Transalpine, Région RA, départements, intercos.... Elles concernent plus de 100 études, 3 descenderies côté France, un creusement d'un an en Val de Suse, une galerie fantôme à Venaus, 10 ans de financement de forces de l'ordre... Notre évaluation nous conduit à estimer de **1,2 à 1,4 Milliards € dépensés ... peut-être pour rien !**

Mais stopper le projet aujourd'hui ne coûterait pas **20 Milliards** comme vient de le déclarer dans un coup de folie Mario Virano en conférence de presse à Rome : il a dû confondre avec le chiffre d'affaires que perdraient l'internationale des tunneliers , c'est à dire avec ce que les contribuables pourraient garder dans leur pouvoir d'achats et dépenser pour des besoins réels.

L'EQUATION INSOLUBLE DU TUNNEL DE BASE

CHACUN AURA COMPRIS :

- Que la ligne existante, sous réserve de quelques aménagements, suffira pour assurer le service des TGV et des camions circulant actuellement dans les tunnels alpins
- Que de nouveaux clients ne vont pas surgir spontanément.
- Que tout opérateur de ferroutage devra, pour équilibrer ses comptes, demander à l'Etat une subvention d'équilibre (actuellement 192€/camion sur l'AFA à Aiton) qui s'amenuisera en principe avec l'éloignement des points de chargement et des volumes à traiter.
- Que, compte tenu de la perte de chiffre d'affaires des tunnels du Mont blanc et du Fréjus due au transfert des camions sur les trains, l'Etat, actionnaire majoritaire supportera cette perte.
- **Que le cumul support au ferroutage et déficit des tunnels représentera sur 50 ans environ 11,75 Milliards € à la charge de l'Etat, soit presque le coût du tunnel de base.**
- Que le coût du tunnel de 57km étant sur 50 ans de : 12 Milliards € réévalué + intérêts des emprunts + aménagements + entretien annuel (34M x 50 ans = 1,7 Mdrs), soit 17,5 Mds € - 3,3 Mds de l'Europe = 14,2 Mds au bas mot.
- Le coût du transfert des camions actuels sur les trains pour 50 ans étant de 11,75 Mds environ
- **Combien faudrait-il de trains pour « rentabiliser » le coût du tunnel de 26 Milliards ?**
- **Que les ressources des péages pour les trains qui emprunteraient le tunnel de base n'ont aucune mesure avec le coût du tunnel : c'est cette triple notion de coût-efficacité, coût-utilité ou encore de rentabilité qui est la plus abracadabrantesque de ce dossier.**

SERIEUX PROBLEMES DE RENTABILITE DU TUNNEL DE BASE

Hypothèse 1 : La ligne existante est utilisée et fonctionne non seulement de 2015 à 2035 (durée du chantier), mais continue à fonctionner ensuite.

- Peut-on même employer ce terme de rentabilité tellement la situation est à des années-lumière, que dis-je, des siècles-lumière de la réalité.
- Nous avons déjà montré que la rentabilité pourrait être de zéro puisque la totalité du trafic pourrait être assurée par la ligne existante ; le trafic de proximité et les bus continuant à utiliser les tunnels routiers. Cette situation est la plus probable d'ici 2040 .
- Le tunnel de base sera à payer, à entretenir pour rien : pourquoi y aurait-il davantage de camions demain qu'aujourd'hui ? Bien au contraire, charges et taxes, économie relocalisée, productions locales, circuits courts prolongeront encore la courbe baissière des trafics transalpins.
- Or, et c'est bien ce que nous annonçons depuis longtemps, compte-tenu de la faiblesse des trafics prévisibles, le Lyon-Turin **n'a aucune possibilité d'être rentable et il est même certain qu'il va générer des déficits énormes.**

**Hypothèse 2 : Les promoteurs du Lyon-Turin réussissent à interdire la ligne existante en 2035
Quelles seraient alors les recettes du tunnel de base ?**

- Seules les redevances facturées aux trains qui passent dans le tunnel constitueront des recettes.
- Une redevance de 600 €, pour traverser le seul tunnel de base semble un tarif possible; 600 €, c'est actuellement le coût d'un passage d'un Eurostar par le tunnel sous la Manche.
- En imaginant que les trains de fret paieraient également 600 € (tarif actuel en France : Fret : 2 €/train-Km, soit $57 \times 2 \text{ €} = 114 \text{ €}$ et TGV : $57 \times 11 \text{ €} = 627 \text{ €}$)
- Combien de passages de trains faudrait-il pour rentabiliser ce tunnel de base ?
- Si l'on retient une durée d'un siècle = 36500 jours : Il faudrait faire passer 600 trains par jour qui paieraient 600€ chacun pour emprunter le seul tunnel de base. $600 \text{ trains} \times 600 \text{ €} \times 35000 \text{ jours} = 12,600 \text{ Milliards €}$

- Mais 600 trains par jour c'est impossible ; nous avons vu que tout le trafic actuel pouvant monter sur les trains + les autres circulations = 100 trains/jour au maximum.
- Transférés sur le tunnel de base, cela donnerait une recette de 600€ x **100 trains/j** x 350 j/an x 100 ans = **2 Milliards de recettes en 100 ans**
- Il faudrait au **minimum six siècles** pour couvrir le coût du tunnel Dans l'hypothèse de 100 trains par jour qui accepteraient de payer 600€ juste pour passer le tunnel.
- Sur Paris Milan, il y a beaucoup d'autres tunnels et ponts... et donc une redevance à payer en plus en Italie et en France, soit 800 km à 2€ = 1600 € pour le fret et 11 € pour les TGV = 8800 €
- Une redevance de 9400 € par TGV Paris Milan ou 2200 € pour un train de fret sont-elles viables (les discussions Du Mesnil (RFF) et Pepy (SNCF) de 2011 à ce sujet sont dans les mémoires !)

Une partie de l'aide européenne serait en subvention (20% du coût du tunnel) le reste, 80% serait à rembourser sur 50 ans ? Douteux, mais certainement pas sur 6 siècles !

Alors, selon vous, l'attrait de ce beau tunnel, sans doute le plus cher du monde, attirera un nouveau trafic ? Mais dites-nous d'où viendront les camions ? Ceux de Vintimille pourront à moindre prix que la route et le train passer par l'autoroute maritime en méditerranée...

Des TGV supplémentaires aux 3 AR actuels trouveront-ils de nouveaux clients avec un tarif et un temps d'accès supérieur à l'avion ? Toutes les études ont montré qu'il n'y a pas et n'y aura pas la clientèle suffisante.

Le trafic est en baisse continue et toutes les tendances confirment qu'il y aura relocalisation de l'économie, économie de proximité et circulaire et il est souhaitable que d'ici 2040, la transition énergétique et écologique soit bien avancée ; les technologies des moteurs auront encore évolué vers l'électrique ou l'hydrogène...

Bref, il n'est pas besoin de démonstration supplémentaire pour montrer l'inanité de ce projet : tout se ligue pour vous saboter votre projet :

Hypothèse 1 : plus besoin de tunnel !

Hypothèse 2 : Six siècles pour rentabiliser un tunnel qui fonctionnerait à plein mais comme le trafic actuel passera à 60% sur la ligne historique et continuera à passer pour 30% par les tunnels routiers.

Alors, ce sont « les siècles des siècles » qui seront nécessaires pour payer cette folie.

AUCUNE UTILITÉ

et

UN COUT A LA CHARGE DES DEUX ETATS QUE JE N'OSE CALCULER

SERIEUX PROBLEMES DE FINANCEMENTS

Financements européens :

- Une première remarque : Il semble qu'à tous les échelons, de l'élu de base au Président de la république, en passant par le Pdt de région, on **considère comme une aubaine de décrocher une subvention de l'Europe** : 3,3 Mds d'impôts des citoyens européens pour financer un morceau de tunnel inutile ; c'est autant de pouvoir d'achat en moins.
- **L'obtention du financement européen** n'est pas acquis pour cette raison basique : plus de 50% du trafic camions et les TGV peuvent passer par la ligne existante . Le reste des PL, trafic local et bus continueront à emprunter les deux tunnels routiers : **le nouveau tunnel n'aura pas de client avant longtemps.**
- **12 Milliards d'investissements sans clients : pas besoin d'un expert-comptable.**
- L'annonce imprudente d'Hubert Du Mesnil en janvier fait place à la prudence. En effet, les crédits européens ne sont pas acquis car l'union européenne a bien précisé qu'elle ne financerait que des projet **économiquement viables et équilibrés** .
- Cette semaine, l'utilité publique a été refusée pour la ligne TGV Bordeaux – Toulouse pour
- Il ne s'agit pas, dans le plan Junker, de subventions, mais essentiellement de prêts assurés par le fonds d'investissement et la BEI ; La société BELT va donc devoir emprunter l'essentiel des sommes requises et qui sera le garant du remboursement : l'actionnaire principal : l'ETAT et donc le contribuable.
- Le fait de n'avoir déposé qu'une demande partielle des 40% espérés du coût du tunnel semble également bloquant : non seulement tout le financement du projet n'est pas identifié, mais même pour le segment du tunnel de base, le financement n'est pas totalement identifié, ce qui ne permettra pas, selon les règles européennes, son déblocage (sauf à étaler le projet sur 15 ans après la fin de la galerie d'études (2041)
- La mise en place du ferroutage nécessitera un support de l'Etat jusqu'à ce qu'un niveau conséquent conduise à la rentabilité de l'activité ; l'arrivée récente du privé tend à valider cette hypothèse.

Après cette démonstration, est-il encore décent de parler des autres sources de financement envisagées ? En effet, toutes augmentent encore la facture globale pour rémunérer les « partenaires » financiers, toujours très gourmands sur le dos de la bête.

Je vous renvoie sur ce thème au compte-rendu de la journée d'études du 18 mars 2014 sur les pistes de financement, animée par Michel Bouvard, alors membre de la cour des comptes, en présence de Michel Barnier, alors commissaire européen et de Hubert du Mesnil, PDG de LTF, mais aussi président de l'Institut de gestion déléguée, prônant les partenariats public-privé. Ces derniers ont fait l'objet d'un rapport sénatorial de décembre 2014 accablant ou la note de M.Sueur de janvier 2015 sur les PPP, bombes à retardement ;enfin, le dernier cas d'application est celui du petit frère du Lyon-Turin, je veux parler du tunnel du Perthus véritable catastrophe financière pour laquelle les deux Etats français et espagnols, sont obligés de reprendre dettes et déficit au bout de deux années de fonctionnement car les prévisions de trafic, évidemment trop optimistes, sont très loin d'être atteintes.

Je vous renvoie également à l'analyse qu'en a fait Daniel Ibanez dans son livre « Trafics en tous genres » éditions Timbuctu.

Et vous imaginez avec quelle impatience nous attendons le rapport de messieurs les parlementaires Michel Bouvard et Michel Destot en juin prochain !

APRES LES ANNONCES AU SOMMET FRANCO-ITALIEN, DES PROBLEMES SUBSISTENT :

- **Débat public** : nous avons démontré que le débat public officiel et obligatoire n'avait pas eu lieu ;
le conseil d'État dira si il s'impose maintenant ; Le chef de l'Etat a demandé d'y réfléchir.
- **Le projet d'aujourd'hui n'est plus le même qu'en 1993** : et les enquêtes d'utilité publique qui ont eu lieu l'ont été sur des bases différentes, sur des projets différents. Cela leur confère un caractère de nullité. *Le conseil d'État dira si il faut les recommencer ou non.*
- **La certification du coûts** : les opposants faisaient remarquer que la **certification du coûts** du Lyon-Turin n'avait toujours pas eu lieu ; elle devait se faire de manière indépendante des sociétés qui vont creuser le tunnel. L'Europe et le gouvernement l'exigent maintenant.
Las, c'est Tractabel qui vient d'être choisie par l'opérateur : une société du sérail ! On est rassurés, cette évaluation sera faite en toute indépendance !
Nous allons contester ce choix. Il eut fallu que ce soit la cour des comptes qui fit le choix .
- TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) est un simple changement de dénomination de la société Lyon Turin ferroviaire. Espérons qu'il ne s'agit pas de profiter de l'occasion pour mettre les comptes de LTF sous le tapis (la galerie fictive de Venaus disparaîtrait à nouveau du champ des radars, les appels d'offres frauduleux s'évanouiraient, les soupçons mafieux et Félicie aussi.)
Nous n'abandonnerons pas les procédures en cours : appel d'offre frauduleux, plainte contre X, galerie de Venaus.... OLAF

- **L'argument du fait accompli** sur le mode « *nous avons déjà dépensé 1,2 Milliards €, ce serait du gaspillage de ne pas continuer* » n'est pas recevable. C'est même un argument détestable.

- **Je terminerai par le protocole signé par les collectivités** : Y a-t-il une seule de vos collectivités région, CG, Agglo, mairie, métropole... qui sait où elle va trouver l'argent pour honorer cet engagement de 1,3 Mds réévalués que vous avez décidé de mettre dans l'affaire ? (900 Millions pour la région : les Auvergnats vont être contents !)

Le protocole du 19/03/2002 pour 411 M€ puis celui du 19/03/2007 signé entre les principales collectivités rhônalpines (924 M€) engageait la région à hauteur de 647 M€ (70 %) et les collectivités à hauteur de 277 Millions € pour les travaux proprement dits. Ce protocole prévoit que les sommes seront revalorisées chaque année en fonction des indices habituels.. soit 900 M€ (valeur 2014) pour la seule région Rhône-Alpes.

Ce projet, c'est aussi l'affrontement de deux conceptions de l'utilisation de l'argent public, entre le gaspillage et la sobriété, entre la fuite en avant et la raison, bref deux visions du Monde et de l'Europe que les promoteurs n'ont pas vus changer. Ce dossier porte en lui toutes les problématiques de notre société d'aujourd'hui, mais ses promoteurs le traitent avec les raisonnements d'hier ; ils n'ont mené aucune réflexion de fond sur l'inutilité de certains transports, sur les évolutions des coûts de l'énergie ...

Bien loin d'arriver « au point de non retour », ce projet est en train d'échouer et nous, qui sommes qualifiés d'opposants, nous voulons sauver son volet ferroutage et l'amélioration des lignes existantes.

Quel chef d'entreprise pourrait accepter un seul instant qu'un projet d'un tel niveau de coût puisse être engagé : **sans clients identifiés, sans aucune rentabilité prévisionnelle, sans évaluation indépendante des coûts et sans que le moindre financements soit identifié et sûr ?**

La méthode du fait accompli pour décrocher des fonds publics ; cela ne peut plus durer ; il n'est plus possible de dire « on creuse » sans avoir identifié les moyens financiers et ensuite, dire en conférence de presse : « si on arrête maintenant, cela vous coûtera 20 Milliards ».
Nous allons demander à la justice de qualifier pénalement ces méthodes

QUE S'EST-IL PASSE DE 2010 A 2015 ?

Affolés par cette évidence de la disparition du besoin qu'ils avaient qualifié d'exponentiel, tétanisés par la montée de l'opposition en Val de Suse et par l'apparition de l'opposition en France, les promoteurs ont paniqué. (Nous avons des milliers de pages et de documents sur toutes ces dérives ; chacun des items ci-dessous n'est pas développé ici, mais fait l'objet d'un chapitre argumenté avec pièces et preuves)

- Ils ont «masqué» les réalités, mais celles-ci sont maintenant mises au grand jour.
- Ils ont inventé de nouveaux problèmes hypothétiques (voir « dénigrement de la ligne historique »)
- Ils avaient une solution : La saturation de la ligne existante qui figurait dans l'accord de 2001 ils l'ont gommée dans l'accord de 2012
- Ils ont menti aux collectivités et aux membres de la Transalpine (sur les trafics réels, sur les créations d'emplois locaux, sur les coûts et les taxes)
- Ils ont pratiqué des modifications juridiques pour piéger les décideurs (déclarations d'urgence, débats bloqués...)
- Ils ont fait un chantage à l'écologie : un abus de conscience.
- Ils ont pris des décisions incohérentes (ouverture d'une nouvelle galerie dans le tunnel routier du Fréjus au lieu de la faire dans le tunnel routier du Mont Cenis)
- Ils ont utilisé plusieurs fois l'urgence alors que le projet se traîne depuis 20 ans
- Ils ont surtout utilisé la méthode du fait accompli en toute illégalité.
- Ils ont modifié la section commune pour piéger les fonds européens : erreur funeste
- Ils ont voulu se saisir de la raison d'Etat pour imposer leur projet
- Ils présentent le projet comme une solution économique : c'est déjà et ce sera un gouffre financier.
- Ils présentent le projet comme une solution écologique : ce sera une catastrophe écologique
- Des coûts d'usage hors de proportion en rendent toute rentabilité impossible.
- Le traitement des opposants n'est pas digne ni des valeurs de notre société, ni du respect dû à ceux qui ne défendent que l'intérêt général. (voir dernier chapitre : « éthique et démocratie »)

Juste une illustration de la méthode du fait accompli :

Le démarrage actuellement du chantier de St Martin de la Porte est illégal

Dans la droite ligne de leurs actions depuis le début, les promoteurs choisissent la méthode du fait accompli et, à grands renforts d'articles de presse et de déclarations, ils veulent faire croire (pour la cinquantième fois), que le Lyon-Turin est sur les rails. Ils ne se rendent pas compte qu'ils ne convainquent plus qu'eux-mêmes et nous comprenons qu'ils en ont besoin. **Bien évidemment, ce démarrage du « chantier » à St Martin de la Porte est illégal ; en effet, pas moins de 11 raisons juridiques s'opposent au démarrage de ce chantier de 9 km.**

M. Du Mesnil, président de la société Lyon Turin Ferroviaire, a signé un marché avec les sociétés SPIE Batignolles et Eiffage pour le creusement d'une galerie entre les pieds des galeries de reconnaissance de la Praz et Saint Martin de la Porte pour près de 400 millions d'euro.

• **Il ressort de ce document que :**

«... la galerie dite de reconnaissance géologique, ne pourrait être retenue comme telle et obtenir des financements européens à hauteur de 50%. »

«...la connaissance(actuelle de la structure géologique du terrain)serait suffisante pour ne pas engager des études complémentaires, de l'aveu même des géologues de la société LTF dans un ouvrage largement documenté »

«...le délai de réalisation est une preuve du fait qu'il ne s'agit pas d'une galerie de "reconnaissance" s'inscrivant dans le cadre d'étude préliminaire puisqu'il est évalué à 10 années »

Cette nouvelle galerie dite de reconnaissance, dans l'axe sud et au diamètre du tracé du futur tunnel, est, en fait, non pas une galerie d'étude et de reconnaissance comme cela est prétendu auprès de l'Europe pour obtenir un financement à hauteur de 50%, mais un début de percement d'un tunnel en violation de l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012 entre la France et l'Italie.

Cela ressort des déclarations de Monsieur Hubert Du Mesnil qui déclare qu'il ne s'agit plus d'un projet mais du chantier.

La Société Lyon Turin Ferroviaire indiquait en effet sur son site que le tunnel « va passer de projet à chantier » début 2015. Alors qu'aucun financement concernant les travaux n'a été arrêté, que le projet n'était qu'au stade de « travaux de reconnaissance » eux-mêmes entachés d'irrégularités, que s'est-il passé ? »

Lyon Turin Ferroviaire n'est pas habilité à engager des travaux de creusement alors que le financement n'est pas

acquis, ni au niveau européen ni au niveau français

la certification des coûts par un tiers extérieur, prévue par le traité franco-italien, exigée par la Cour des Comptes depuis deux ans, reconnue comme indispensable par le premier ministre dans sa réponse à la Cour des Comptes, n'a pas été réalisée. Un simulacre d'appel d'offres, en plein mois d'août 2014 a été déclaré « sans succès » !

il apparaît **«Que le marché concernant ces travaux a méconnu les règles d'impartialité de libre concurrence et d'intérêt public en divulguant les évaluations internes qui devaient rester secrètes, huit mois avant l'appel d'offre.»**
J'ai signé une plainte contre X pour cette action déposée auprès du procureur de Paris ; après 10 mois, il m'a prévenu qu'il transférerait le dossier au procureur de Chambéry qui m'a confirmé par courrier instruire le dossier. Et puis, convoqué en novembre dernier par la gendarmerie, je m'entends dire que le dossier avait été « égaré » ! Ayez confiance en notre justice.

DES OPPOSANTS RESPONSABLES

D'abord les « Promoteurs » sont un petit groupe de cinq ou six personnes, des pionniers qui ont lancé cette idée dans les années 80 ; ils sont toujours là et oeuvrent depuis 25 ans sans aboutir ; ils ont aujourd'hui entre 70 et 80 ans ; autant dire qu'ils ne verront pas le bout du tunnel. Ils ont une vision datée du XX^e siècle.

La Transalpine (le lobbying) Une bonne idée au départ pour pousser un projet de façon transpartisane, ce qui lui a permis de survivre à toutes les alternances depuis 25 ans ;

Un lobby de plus en plus insistant dans les dédales du pouvoir et qui irrite les ministres et hauts fonctionnaires car il n'est pas finançable. Les dérapages inévitables en conflits d'intérêts.

La fin logique de la Transalpine, sans objet puisque l'Etat a pris le main.

QUI SONT LES OPPOSANTS ? les « opposants » qui deviennent des « proposantts ».

- **Les NOTAV (non aux trains à grande vitesse)** Ce mouvement né en Val de Suse et qui regroupe presque tous les habitants de la vallée.
- **Les associations :** Citons la première association spécifique contre le Lyon-Turin et son Président, M. Cabanel ; **Maintenant , c'est une centaine d'associations qui sont impliquées contre la pollution et pour le ferroutage.**
- **Les Verts EELV qui ont su comprendre que la nature du projet avait changé et s'opposent maintenant au tunnel de base et demandent l'amélioration de l'existant.**
- **La coordination :** Sous l'impulsion de **Daniel Ibanez**, la Coordination a effectué un travail considérable qui a permis de démonter un à un chacun des arguments sur l'utilité de ce projet, à mettre à jour les méthodes utilisées pour imposer le projet unique aux dirigeants de ce pays par un lobbying forcené et des dossiers truffés de prévisions fausses et aux populations par une communication orchestrée et financée abusivement par des fonds publics ; Le livre que Daniel Ibanez vient de sortir sur notre combat contre le Lyon-Turin : **« Trafics en tous genres »** - Editions Timbouctu. Les insultes concernant Monsieur Ibanez, émanant d'un « journaliste » défenseur inconditionnel du Lyon-Turin, et le faisant passer pour un nostalgique du III^e Reich sont aussi inadmissibles que ridicules. Je travaille avec Daniel sur ce dossier depuis trois ans, je pense bien le connaître et notamment son véritable talent à aborder les problèmes complexes. Je suis atterré que des hommes politiques sensés être intelligents puissent se laisser bernier à ce point par quelques individus au sein même de la Transalpine au point de relayer des propos nauséabonds et de refuser la confrontation avec lui.

Tous nos arguments reposent sur des milliers de données (vérifiées et validées), de rapports et d'analyses ; nous avons effectué beaucoup de comparaisons internationales sur les matériels et techniques utilisées, les chiffres de trafic, les normes, les coûts.... Je pense qu'aucun travail d'une telle ampleur n'a jamais été réalisé par un groupe d'opposition à un projet d'infrastructure dont Daniel Ibanez est la pierre angulaire.

Ce travail est complètement bénévole et a le soutien d'un grand nombre d'associations alors que les promoteurs ont déjà dépensé près d'un milliard € pour des études et de la propagande.

AUTRES PISTES ET CONCLUSIONS

Améliorer le réseau ferroviaire TER en Savoie et Haute-Savoie

Les besoins essentiels sont la voie unique Saint André le gaz à Chambéry d'une part, le contournement de Lyon et Aix-Annecy, Romans, St Nazaire en Royans et St Marcellein.. Le contrat de plan état-région vient d'être annoncé pour la Haute Savoie prévoit 300 Millions € pour le ferroviaire et 240 Millions pour le CEVA.

La véritable solution nécessite de limiter l'augmentation exponentielle du nombre de voitures circulant dans le triangle : combe de Savoie – bassin aixois et avant-pays savoyard.

Pour réduire l'encombrement et la pollution en pays de Savoie, la seule solution est d'améliorer l'offre de transports en commun et de limiter ainsi la croissance exponentielle de circulation de voitures, seule solution pour réduire la dégradation environnementale consécutive à ces augmentations.

Les mesures à prendre sont de la responsabilité des Conseils généraux qui depuis de nombreuses années, ont favorisé le développement de la voiture. Mais à ce jour, il y a encore de grandes incertitude sur la répartition des compétences transports et encore davantage sur les financements de ces compétences (Loi NOTRe)

Limiter le passage des camions vides ou peu chargés.

Alors que le poids total autorisé est passé de 38 à 40 tonnes, la charge constatée par camion est passée de 16,5 tonnes à 14,5. En revenant à la charge moyenne précédente, par une simple réglementation interdisant par exemple le passage des camions à vide et en imposant le groupage pour ceux qui ne sont pas chargés, on réduirait immédiatement le nombre de camions dans les Alpes de 170 000. Une charge moyenne de 18 tonnes par camions permettrait de **diminuer ce nombre de 270 000 camions**, le ramenant au niveau de l'année 1989. Cette mesure de bon sens et de bonne gestion ne coûte rien et permet d'envisager immédiatement une amélioration environnementale et routière, avec peu d'investissements (plateforme de groupage et dégroupage en France et en Italie) et **sans annonce de taxe supplémentaire**

La voie maritime au sud

Depuis plus de vingt ans, tous les experts, y compris la SNCF, ont déclaré que les passages franco-italiens Nord et Sud sont indépendants et que les trafics en sont captifs.

Par ailleurs, **l'autoroute maritime entre l'Espagne et l'Italie** et dans une moindre mesure la France et l'Italie est la solution la moins coûteuse. Personne ne peut douter de l'efficacité du maritime compte tenu du transfert maritime de deux millions cinq cent mille camions par an entre la France et le Royaume Uni.

Cette solution maritime permet, et ici encore très rapidement, de diminuer la circulation sur la côte méditerranéenne d'au moins **700.000 camions** pour un budget d'investissement de six cent millions d'€uro. Le transport maritime est moins cher, moins polluant, moins consommateur d'énergie, plus régulier (365j/an) et surtout ne consomme pas des centaines d'hectares de terres agricoles. Enfin, il ne génère pas 15 ans de travaux et le coût pourrait être partagé entre les trois pays. *Pour justifier la ligne Lyon – Turin, RFF annonçait lors de l'enquête publique début 2012 un report (une captation) de 680.000 camions venus du sud par la vallée du Rhône pour prendre le train à Lyon !!*

Reprendre l'idée d'une écotaxe

La taxe n'est pas une solution magique. C'est le rêve que chacun caresse, chacun a sa solution, qui est toujours la meilleure ! Et nombreux sont ceux qui prônent une taxe sur les poids lourds pour relancer le fret ferroviaire. Mais les reculs de tous les gouvernements face au lobby des transporteurs est avéré.

Accélérer le processus de transition énergétique pour les camions

Des innovations permettant d'équiper les camions de moteurs électriques et/ou hybrides. Un camion peut plus aisément transporter ses propres batteries qu'une voiture. Les recherches ont bien avancé dans ce domaine à

l'étranger et les productions en séries.

La modernisation des techniques du fret ferroviaire

Le système de signalisation ERTMS arrive et va permettre un cadencement plus rapide dans le tunnel notamment. La renaissance du fret ferroviaire passera d'abord et surtout par une modernisation des techniques de fret ferroviaire. Les transporteurs choisissent toujours le moyen le plus fiable, en terme de prix, rapidité, et préféreront utiliser la route, même s'il faut payer une taxe supplémentaire, plutôt que de s'intéresser au rail. La logique économique voudra qu'ils répercutent la taxe sur la facturation de leurs clients, lesquels par effet de domino, augmenteront le prix de leurs produits, et c'est aux caisses des supermarchés que finira cette augmentation.

Il faut donc investir maintenant :

- ✓ **sur les lignes existantes** (voir schéma CPER)
- ✓ **sur la ligne existante pour limiter les nuisances sonores**
- ✓ **sur les plateformes de chargement (2 existent, 2 sont à aménager)**
- ✓ **sur du matériel ferroviaire plus performant**
- ✓ **sur les transports collectifs fréquents et de proximité,**
- ✓ **sur la mise en œuvre de l'autoroute ferroviaire méditerranéenne**

Il faut sans doute aménager la réglementation dans plusieurs secteurs :

- ✓ obliger les camions qui franchissent les Alpes à être pleins.
- ✓ imposer le transport combiné (container) pour le transport transfrontalier
- ✓ obliger les camions internationaux en transit à travers notre pays à monter sur les trains
- ✓ rétablir une écotaxe, une bourse de transit, une interdiction des convois dangereux sur la route

Toutes ces mesures combinées, qui auraient un coût bien inférieur au Lyon-Turin, devraient faire diminuer de 2/3 le trafic dans chacun des deux tunnels transalpins. Certes cela posera un problème de rentabilité de ces tunnels.

Aujourd'hui, ceux qui apparaissent comme raisonnables ce sont les opposants alors que la Cour des comptes estime dans son référé que « *le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires* » à la conduite d'un tel projet : une façon élégante de dire les choses.

Une autre approche est possible: une approche de sobriété !

- > Supprimer les transports inutiles Relocaliser
- > Faire payer le vrai prix des transports
- > Réinterroger notre rapport au temps
- > Développer une nouvelle économie (circulaire, solidaire, de proximité...)

Sous la présidence de M. Queyranne, la région a voté depuis le début de ce mandat de nombreux crédits pour aider à relocaliser l'économie, aider les circuits courts, développer l'économie circulaire et l'économie de proximité, aider le développement des énergies renouvelables et peu polluantes et nous avons mis le budget 2015 sous l'égide du lancement d'un programme de transition écologique.

Tout cela ne plaide pas pour une croissance des échanges, mais au contraire pour une sobriété des transports. On peut déjà mesurer les effets de ces orientations sur les consommations de carburants et qui ont provoqué la baisse du pétrole.

Questions complémentaires

- > L'impact de l'ouverture de la voie de sécurité du Fréjus sur le projet Lyon Turin est-il simplement pris en compte dans le projet ? **NON**
- > Pourquoi, si le doublement du tunnel routier n'a pas posé de problème, n'avez-vous pas fait cette étude pour le tunnel ferroviaire du Mont Cenis ?
- > Autrement dit, nous recommandons de lancer une étude officielle sur la solution de la suppression du projet Lyon – Turin et ses conséquences sur la ligne historique.

- > Evaluer le trafic qui ne peut pas faire autrement que d'emprunter les tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus (transports de proximité...)
- > Evaluer le trafic de cars qui pourraient compléter les transports de voyageurs vers l'Italie et d'Italie vers la France à moindre coût en complément des 3 TGV actuels (pas plus polluants et moins chers – démonstration loi Macron)
- > Etude de l'autoroute à caténaïres pour camions sur la montée au Fréjus routier

Au total, les quelques mesures que nous proposons permettraient de transporter :

700.000 camions sur les trains sur la ligne existante (1 Million si 2° tube au Mont Cenis)

700.000 camions sur la voie maritime (au lieu du projet insensé de faire monter sur Lyon les camions passant aujourd'hui par Vintimille.)

300.000 camions économisés avec le programme d'optimisation

Nos trois propositions couvrent un besoin de 2.000.000 camions, soit bien plus que le besoin actuel.

Enfin, ces solutions peuvent être mises en œuvre dès maintenant, sans attendre 15 ans de procédures et de chantier destructeur tel que le proposent les promoteurs du Lyon-Turin

Pour finir, deux questions troublantes :

1. Pourquoi a-t-on choisi, pour développer le transport de camions sur les trains, la solution la plus longue à mettre en œuvre, la plus difficile techniquement (70 km de tunnels) et la plus coûteuse ?
2. Pourquoi avoir choisi de créer une ligne nouvelle alors que les lignes existantes ne demandent qu'à accepter du trafic et suffisent à l'absorber ? Pourquoi aucune décision n'est-elle prise de le faire maintenant ?

La réponse se trouve peut-être dans la question suivante : mais pourquoi donc et comment le lobby a-t-il réussi à embarquer avec lui une poignée d'élus devenus irrédutibles ?

Beaucoup d'élus rencontrés admettent en privé que les opposants ont raison, mais nous indiquent aussitôt qu'ils sont tenus par la discipline de leur parti.

Alors, l'intérêt des partis (notamment PS et UMP) serait-il supérieur à l'intérêt général et à l'utilité publique d'un projet ?

Cela nous interpelle aussi, très sérieusement.

Notre opposition est légitime et nous sommes déterminés à poursuivre nos investigations sur :

- les informations comptables et financières relatives aux pratiques de la Sté Lyon Turin ferroviaire,
- Les informations relatives à la nature du financement de la transalpine, association de lobbying financée par des fonds publics pour obtenir de l'argent public.
- Les informations relatives à l'utilisation de sociétés mafieuses sur le chantier italien sous couvert du droit français ne prévoit pas cette interdiction. Le texte du 24/02/15 semble avoir enfin abordé ce sujet.
- Les conflits d'intérêts en cours ou à venir.
- Les sommes engagées et dépensées en pure perte pour le Lyon-Turin.

Notre conclusion :

Ce projet, a été conçu au 20ème siècle sur un modèle de croissance infinie. il n'a pas été motivé par des raisons environnementales, mais par des raisons économiques qui ont changé durablement aujourd'hui !

Nous avons donc exprimé un avis très défavorable à ce projet de Lyon Turin.

Par contre nous sommes favorable à l'examen de tout autre projet, de report modal de la route vers rail (voyageurs et marchandises) à partir de l'amélioration des voies existantes, qui prendra en compte la question essentielle de la suppression des transports inutiles pour réduire au maximum les flux, et proposera un réseau ferré (fret et TER) d'un 21^{ème} siècle, sobre et soutenable pour les hommes et la planète.

Ce projet repose sur deux visions du monde différentes qui constitue l'ambiguïté principale entre les « promoteurs », un groupe de personnes qui ont su ouvrir les portes du pouvoir (à défaut des portefeuilles), et les opposants, appelés ainsi parce qu'ils font une analyse différente des promoteurs.

Les promoteurs fonctionnent sur le schéma de croissance qu'ils ont connu au XX^e siècle. Ils ont les données chiffrées du changement qui s'est amorcé mais refusent de le voir. Ils ont un projet unique devenu, en 20 ans, obsession. Ils ont perdu le raisonnement rationnel qui doit être celui de tout responsable. Ils peuvent se rêver pro-moteurs, entrepreneurs... mais pour faire un pari comme celui-là, dans la mesure où il vont demander aux contribuables de le payer, il faut des arguments chiffrés.

Les opposants sont aussi des femmes et des hommes avec des expériences différentes qui ont le rêve d'un monde un peu différent ; ils ont peut-être anticipé que certaines façons de vivre, d'entreprendre, de consommer conduisaient notre société inexorablement dans un mur : celui de la finitude de notre planète.

Je suis moi-même passé d'un monde à l'autre, raisonnablement, et ma raison me conduit à affirmer que **ce projet est une erreur collective manifeste**. Mais dans ce dossier, tous les chiffres, toutes les analyses nous donnent raison. Rien ne sert de creuser cette monstruosité de 57 km sous nos Alpes, de tarir en eau des massifs entiers, de saccager la Maurienne et la combe de Savoie (62 hectares recouverts d'extractions du tunnel de Belledonne sur une hauteur moyenne de 17 mètres sur les meilleures terres agricoles de la vallée – lu dans le dossier DUP).

Ensuite, les promoteurs ont commis une erreur tactique importante qui de plus est une faute : se focaliser sur le tunnel de base en dénigrant le tunnel voisin, celui du Mont Cenis qui est construit, amorti, rénové, sécurisé et mis aux normes.

Aucun de leurs arguments n'a plus de consistance. Ils vont être tenus de l'utiliser malgré toutes les simagrées et force sera pour eux de constater qu'il n'y aura plus besoin d'un autre tunnel.

Mais la plus grande différence de raisonnement, c'est la croyance que l'outil crée le besoin. Ce fut effectivement la croyance du XX^e siècle, arrivée à maturité avec le marketing. Certes elle ne va pas cesser demain matin, mais le mécanisme est enclenché. Les innovations soutenables seront pour des économies, nécessairement : économies d'énergie, de CO2 nécessairement, de transports et de déplacement, innovations de produits « propres », de vitesse (voir le rapport sur les TGV), recyclage, économie circulaire, économie de proximité.... Bref, le monde de demain (au moment où le LT sera peut-être opérationnel) ira dans une autre direction.

Le concept du Lyon-Turin est à l'opposé de tout cela. Les opposants demandent d'utiliser l'existant, d'investir sur les priorités vertueuses et de limiter les trafics routiers inutiles.

LYON-TURIN : ARRETONS DE CREUSER LE DEFICIT ET REVENONS SUR TERRE

UNE MACHINE INFERNALE IMPOSE AUX ETATS DES PROJETS INUTILES

COMMENT UN PROJET INUTILE DEVIENT-IL UN PROJET IMPOSE ?

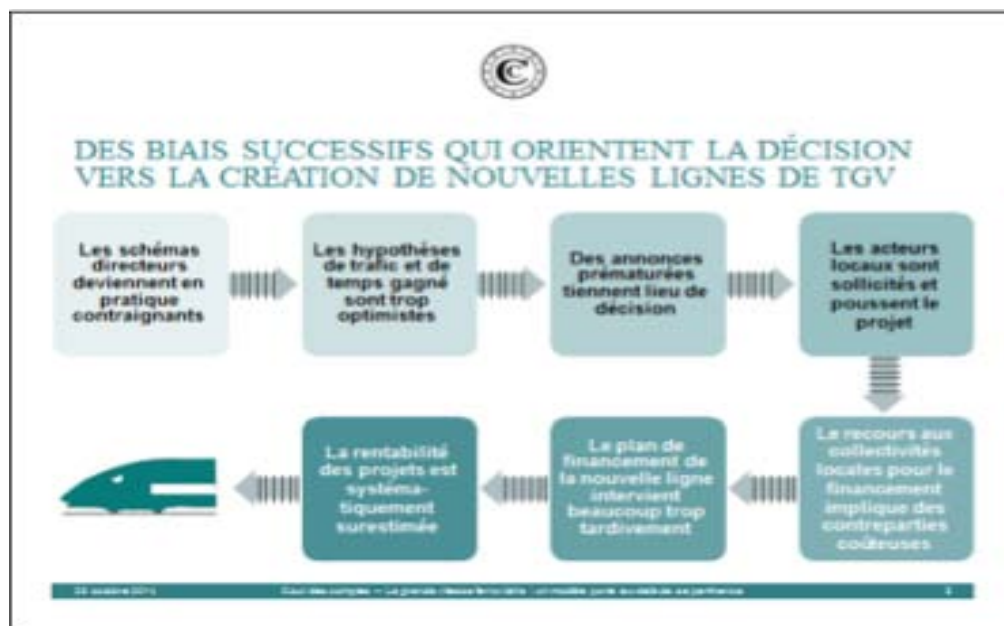
Ces trois années passées à suivre l'évolution de ce projet ont été pour nous très instructives. Sans être un modèle du genre, nous avons à faire à un projet qui est leader dans sa catégorie : Le Lyon-Turin est devenu cette année le premier et le plus important, le plus grand des projets inutiles .

I. « LES METHODES » SELON LA COUR DES COMPTES

Avant de citer les méthodes particulières utilisées par les promoteurs du Lyon Turin, je citerai le passage du dernier rapport de la Cour des Comptes concernant les trains à grande vitesse.

Le processus de décision, flou et irrationnel, y est particulièrement bien analysé : « *le processus actuel de décision conduit inéluctablement à la réalisation de lignes nouvelles, même quand cela n'est ni rentable ni efficient ni même pertinent.* »

Je rappelle que la décision de lancer ou non un projet de nouvelle ligne à grande vitesse est l'aboutissement d'un processus essentiel. Ce processus se fonde sur un bilan socio-économique et environnemental prévu par la loi depuis 1982. Depuis 2013, une contre-expertise indépendante de ce bilan est imposée. (Elle n'a toujours pas eu lieu pour le Lyon Turin). L'objectif de cette analyse est de déterminer les gains éventuels de l'investissement public pour la collectivité et d'écarter les projets les moins rentables. Pour y parvenir, de nombreuses données sont ramenées à un critère unique exprimé en valeur monétaire. Parmi ces données, certaines représentent des gains : c'est le cas du temps gagné. D'autres correspondent à des charges écartées, par exemple la tonne de CO2 évitée par rapport à la route ou à l'avion. Enfin, d'autres données encore sont comptabilisées négativement, comme les coûts induits par la construction et l'entretien de l'infrastructure



Une autre méthode, dite multicritère, est parfois substituée à l'analyse socio-économique traditionnelle. Cette substitution vise à introduire une dimension extra-économique et des critères plus qualitatifs.

RENDRE LE PROJET IRREVERSIBLE (ou la technique du fait accompli)

Par ailleurs, la Cour observe que **lorsqu'un processus est engagé en vue du lancement d'une nouvelle LGV, il se révèle, dans les faits, quasi irréversible.** Je pense en particulier à la déclaration d'utilité publique, étape-clé du processus de réalisation d'une infrastructure de transport, qui conditionne la réalisation du projet.

Dans son rapport, la Cour analyse en détails deux exemples topiques. « *Pour le projet de ligne Tours-Bordeaux (Sud Europe-Atlantique), les déclarations successives du Premier ministre et du ministre des transports en janvier et février 1994, concernant l'association des régions Aquitaine, Centre et Poitou-Charentes à la réalisation du projet, ont valu décision de* »

faire. De même, la déclaration du Premier ministre de mars 2004 concernant la ligne Poitiers- Limoges a valu décision alors même qu'aucune étude préalable n'avait été engagée.

La Cour observe également que le processus de décision chemine par des étapes techniques qui finissent par ancrer le projet définitivement dans la réalité. Il s'agit de « débats préalables », d'« études préliminaires », d'« études techniques préliminaires », d'« avant- projet sommaire ». Ces étapes sont prévues par des textes et validées par des décisions ministérielles techniques. Elles déclenchent surtout des dépenses. La somme de ces dépenses finit par justifier le lancement de l'opération, parfois contre tout bon sens.

Comme les collectivités territoriales intéressées sont appelées à participer financièrement aux études, elles deviennent immédiatement parties prenantes à la réalisation proprement dite. La décision d'arrêter un projet, même quand elle devrait logiquement s'imposer, n'en est que plus compliquée à prendre. Ce constat s'est vérifié pour le projet Poitiers-Limoges ».

De manière plus surprenante encore, **le critère du financement, en dépit de son caractère essentiel, ne constitue pas un élément déterminant la décision de lancer ou non une nouvelle ligne.**

« Le cas de la LGV Tours-Bordeaux, opération réalisée dans le cadre d'un partenariat public- privé (PPP), l'illustre bien. La procédure de déclaration d'utilité publique s'est déroulée en 2006. Le choix du concessionnaire n'a eu lieu qu'en 2010, le montage financier ayant pris environ quatre ans, pour arriver à un total de 8,8 Md€. La situation de la ligne Poitiers- Limoges n'est pas plus rassurante : bien que l'enquête publique soit achevée, le financement n'est pas déterminé, ni même envisagé.

En fait, le recours aux financements locaux facilite artificiellement la prise de décision. À partir du projet LGV-Est Europe, l'État a entrepris de solliciter les collectivités territoriales pour qu'elles participent au financement des projets. Seize d'entre elles se sont manifestées. Or, naturellement, ces collectivités ne contribuent financièrement que si elles y trouvent des contreparties, qui peuvent s'opposer à la rentabilité et à l'intérêt des projets. La Cour a ainsi mis en évidence que ces cofinancements ont mené à des choix économiquement contestables pour la LGV-Est. Je pense à la présence de deux gares – TGV Lorraine et Meuse TGV – sans interconnexion avec le réseau de transport régional. Je pense aussi à la création de dessertes coûteuses à la pérennité incertaine, ou encore à la multiplication des arrêts à partir de Reims. »

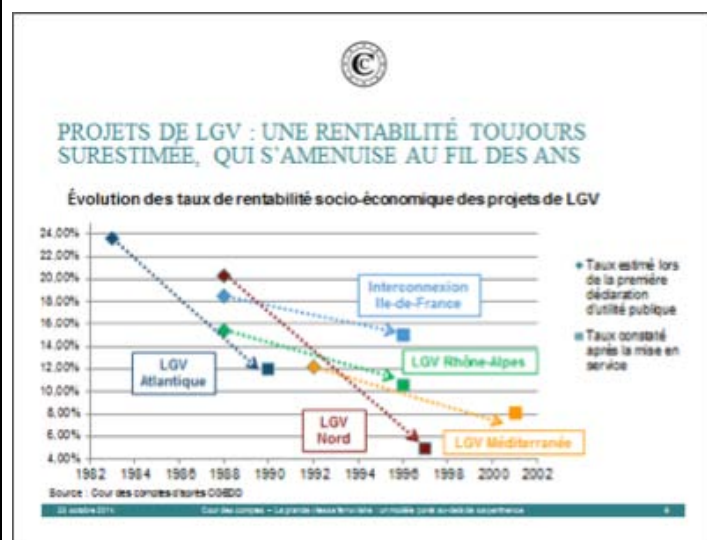
Sur ce volet comme sur les autres, les recommandations de la Cour sont de bon sens. **Le lancement des études préliminaires ne peut être décidé qu'après la réunion de trois éléments préalables :**

- la définition d'un plan de développement pour la ligne ;
- la prise en considération, par une décision interministérielle formelle, des perspectives de financement du projet d'infrastructure ;
- la répartition du coût entre les acteurs.

Troisième et dernier temps du raisonnement de la Cour : la collectivité ne peut plus supporter le coût du modèle français de grande vitesse ferroviaire, tel qu'il est défini.

Trois raisons expliquent cette situation :

- les lignes existantes sont de moins en moins rentables ;
- les nouveaux projets ne sont pas financés faute de ressources ;
- les profits de la grande vitesse ne suffisent plus à combler les pertes des autres activités ferroviaires de la SNCF.



Ces sous-évaluations financières et ces sur-évaluations de trafic récurrentes faussent les comptes publics et traduisent un système bien rôdé des grands groupes, pour obtenir les marchés, puis pour maximiser le résultat de chaque chantier. Ce fut le cas pour toutes les lignes TGV pointées dans le rapport.

« Au chapitre des **prévisions de trafic**, on peut citer les chiffres prévisionnels du TGV Rhin-Rhône : 12 Millions de passager prévus à l'échéance 2014. nous en sommes à 1,6 Millions seulement ; ce sont les mêmes bureaux d'études qui font les prévisions pour le Lyon-Turin : quelle confiance peut-on avoir ? Résultat : un déficit colossal à ce jour. »

N'avez-vous pas trouvé une ressemblance assez troublante avec les pratiques mises en œuvre dans le projet Lyon-Turin ferroviaire

METHODES POUR OBTENIR MARCHES PUBLICS ET SUBVENTIONS

Les opposants dénoncent également les pratiques du milieu des constructeurs d'infrastructure (Bâtiment, travaux publics, tunneliers, transporteurs) qui ne se comportent pas comme le reste de l'industrie, mais fonctionnent depuis un siècle sur des rapports troubles avec le monde de la finance d'une part et le monde politique d'autre part.

Nombre d'exemples nous sont encore donnés ce mois-ci .

Tant que la croissance était là pour absorber les surcoûts, cela pouvait passer inaperçu.

Ce grand projet d'infrastructure qu'est le Lyon Turin est encore conduit avec ces méthodes du siècle dernier ; ceux qui le pilotent ont 70 ans ou plus et n'ont jamais connu d'autres façons de faire. Ils sont aujourd'hui en échec et les citoyens avertis viennent mettre au jour leurs pratiques.

ETHIQUE ET DEMOCRATIE

a) INDISPENSABLE DEBAT PUBLIC

UN PROJET D'INFRASTRUCTURE DE CETTE AMPLEUR NE PEUT ETRE LE FAIT DE QUELQUES INDIVIDUS PROMOTEURS ; IL N'EST PLUS POSSIBLE, NI DE TENIR LES CITOYENS A L'ECART, NI DE LES CONSIDERER COMME DES OPPOSANTS OU, BIEN PIS, COMME DES ENNEMIS QU'IL FAUT FAIRE EMBASTILLER !

Ce projet a volontairement été écarté du vrai débat public depuis le début ; les premières décisions relèvent des arrêtés ministériels de 1994 et de 1995 basées sur des prévisions qui se sont révélées fausses depuis 25 ans. La publication de ces décisions dix jours avant le décret du 10 mai 1996 (décret Barnier) a servi d'argument pour interdire le débat public et imposer le projet

Depuis les manifestations de Notre dame des Landes et surtout depuis la mort d'un opposant à Sivens, Rémi Fraisse, les pouvoirs publics et singulièrement le Président de la République, semblent avoir pris conscience du problème lié à la méthode qui consiste à imposer, depuis deux siècles, les grands travaux pour lesquels ce seul qualificatif suffisait à leur consacrer l'utilité publique.

C'est précisément ce que le Président a voulu dire à propos du Lyon-Turin en faisant référence à ces propres déclarations du 27 novembre 2014, lors de l'ouverture de la conférence environnementale en annonçant une rénovation du débat public qui associerait à toutes les parties : « Toutes les parties prenantes seront entendues et le conseil national de la transition énergétique sera associé à cette réflexion »

Comme le Président de la République s'y était engagé, Mme Royal vient d'annoncer la mise en place d'une commission présidée par M. Alain Richard, attendant de ses travaux « *l'émergence de nouvelles règles du jeu permettant au pays de s'engager de façon irréversible dans une nouvelle démocratie environnementale* ».

Le gouvernement semble prendre conscience d'un déficit démocratique. Mais il lui faut aussi prendre conscience de ceux qui le manipulent ou encore des forces des lobbys.

b) Les hasards du calendrier ? En quatre jours, les évènements se bousculent :

- A. **PARIS 14/03/2015** : Audition des opposants aux GPII par le Conseil national de la transition écologique (Daniel Ibanez et Raymond Avriller y participent).
- B. **TURIN 15/03** : Erri de Luca arrive devant le tribunal à la demande de LTF, c'est à dire Hubert Du Mesnil, pour avoir dit qu'il fallait « saboter » le projet du Lyon-Turin (voir nos commentaires ci-après sur le sujet). 300 personnalités le soutiennent – Décision reportée à mai prochain.
- C. **ROME : 16/03** : Annonce d'un vaste coup de filet des juges italiens qui arrêtent et **incarcèrent l'Ingénieur Ercole Incalza**, grandissime directeur de la Structure technique de Mission aux infrastructures du Ministère des travaux publics et 51 personnes sont poursuivies pour corruptions de toutes natures :

appels d'offres truqués, 3% du montant des marchés systématiquement détournés... Le 19 mars : le ministre Lupi donne sa démission.

Ercole Incalza était notamment le pilote de la « Task force » pour la « pacification » du Val de Suse, en relation étroite avec Mario Virano ! Un hasard ?

- D. ROME : 16/03 : Première réunion de la société TELT et conférence de presse :** annonce par Virano de la main tendue pour mener une dé-radicalisation de l'opposition et une nouvelle « pacification » (après avoir traduit 45 opposants au tribunal de Turin le mois dernier)

Au moment où la société Lyon Turin ferroviaire (LTF) disparaît sous le tapis en prenant un nouveau nom, il est important de s'interroger sur les deux dirigeants : Hubert Du Mesnil, PDG et Mario Virano, directeur général.

c) La démocratie version italienne un « processus de concertation » inédit

L'ingénieur Mario Virano, véritable « commissaire politique » en Italie, vient d'être nommé directeur général de la société TELT ; Il devient alors particulièrement intéressant d'examiner les pratiques de ce personnage en Val de Suse depuis 10 ans.

Les accès en Italie ont fait l'objet de fortes contestations à compter de 2005. Un vaste processus de concertation a été initié alors sous l'égide de Mario VIRANO, Commissaire extraordinaire du Gouvernement italien pour cette liaison. Il a abouti dans le courant de l'été 2011 à un nouveau tracé, approuvé par une grande partie des communes concernées et par le Gouvernement italien.

Je venais de faire la connaissance de Daniel Ibanez et nous nous sommes rendus à une réunion organisée par le conseil général de Savoie au fort d'Aiton en février 2012 ; M.Virano, qui ne savait pas qu'il y avait deux futurs opposants dans la salle, nous avait expliqué comment il envisageait de « **pacifier le Val de Suse** » ; il avait même fait venir des universitaires de Turin qui travaillaient à la mise au point d'un modèle mathématique qui devait permettre, tout au long du parcours, d'identifier les îlots de résistance au projet et de trouver façon de les convertir. (Je ne sais pas s'il ont réussi à modéliser les opposants que nous sommes !) ; il nous avait aussi expliqué qu'il consacrerait 10 Millions d'€ de la subvention européenne à cette pacification (essentiellement en dédommagement de la police et de l'armée italiennes et subventions aux communes qui quitteraient l'opposition NOTAV !)

Non seulement, ces méthodes et ces outils entre les mains de ce personnage font froid dans le dos, mais tout cela est réalisé avec de l'argent public.

Mario Virano est même allé plus loin :

Il nous a indiqué qu'il utilisait les 10 millions € de subvention donnés par l'Union européenne, non seulement pour « apaiser » le climat, mais pour « pacifier » la vallée et parmi ses méthodes, il nous a expliqué comment il avait déjà « acheté » un certain nombre de maires en leur proposant de leur léguer des bâtiments achetés pour la durée du chantier pour loger des ouvriers (pour l'instant des policiers ou des militaires).

Daniel Ibanez lui a alors posé deux questions qui ont glacé la salle. A partir de ce jour, l'opposition en France allait connaître un nouvel essor.

Le gouvernement italien a décidé de mettre en place une structure appelée « Task Force » confiée à Mario Virano. Lors de la première réunion du 16 mai, il a été décidé de ratifier d'ici la fin du mois de mai le traité international avec la France et de lancer le processus parlementaire pour la présentation d'une loi spéciale pour la vallée de Suse : deux fois raté !

La « Task Force » était coordonnée Ercole Incalza, grandissime directeur de la Structure technique de Mission aux infrastructures du Ministère des travaux publics, celui qui vient d'être arrêté le 16 mars 2015 !

Ce groupe avait pour mission de définir les mesures « d'aménagement du territoire » qui devaient accompagner la réalisation du Lyon-Turin (mesures dénommées « de compensation » selon le Ministère), ainsi que la prise en compte des exigences provenant du territoire, la coordination de la communication de

la part de toutes les institutions publiques concernées, la convocation de rencontres périodiques avec les maires des autres communes de la Vallée et avec les industriels.

Tous les deux mois, le CIPE serait informé par la « Task Force » des travaux « d'aménagement du territoire » afin de garantir « le déblocage des financements ». On ne peut être plus clair en langue de bois italienne ! Qu'avec délicatesse ces choses-là sont dites.

Ajoutons à cela que **les deux seuls textes bilatéraux signés au sommet italien du 3 décembre 2012** furent un accord entre les polices françaises et italiennes pour mieux coopérer à la surveillance et la répression des opposants, et l'autorisation d'ouvrir la galerie de sécurité, dès qu'elle serait terminée, à la circulation. Manuel Vals reprenant ce thème dans un discours le même mois, aux chefs de la police et classant les opposants au Lyon-Turin (projet non encore décidé) avec la catégorie des terroristes !

Lors de sa visite sur les chantiers de Chiomonte, le 23 mai 2014, le ministre des Transports italien Maurizio Lupi a annoncé que la prochaine réunion de la Conférence des services pour l'approbation du projet définitif de la liaison Lyon-Turin, se tiendrait le 13 juin. D'ici la fin du mois de mai, la liste des opérations à financer dans le cadre du versement de la première part des « fonds pour les compensations » (10 millions d'euros) devra être finalisée.

« La répartition des 10 millions d'euros – sur un total de 136 millions - pour la période 2013-2015, aussi d'ici là les communes concernées ainsi que la Province de Turin devront présenter la liste des interventions prioritaires pour la revalorisation du territoire. »

En parallèle, la procédure sera lancée pour accorder la prolongation du pacte de stabilité aux administrations concernées par les sections transfrontalières (on garanti vos emplois !)

Mario VIRANO, dès le Conseil d'Administration extraordinaire du Comité pour la Transalpine accueilli au siège de la Région le 13 septembre 2012, estimait que **le climat en Vallée de Suse était désormais « apaisé »** et que le niveau de consensus était suffisant pour rendre le chantier crédible. Selon lui, le mouvement NO TAV n'est désormais plus représentatif d'une opposition du territoire et des élus. Pourtant, les manifestations de 2013 et 2014 réuniront encore de 40.000 à 50.000 personnes !

Le matin du 23 mars 2013, soit un mois après les élections en Italie, 80 des 162 élus au parlement italien du mouvement 5 étoiles (parti qui a obtenu le plus de voix à cette élection en Italie) sont venus visiter la galerie, constater 50 mètres de profondeur et confirmer leur opposition au projet.

L'après-midi avait eu lieu en Val de Suze une manifestation longue de 7 km qui a regroupé 60.000 personnes ; pas un seul policier (mis à part quelques municipaux), n'a été visible sur le parcours ; tout simplement parce que les NOTAV sont d'abord tous les opposants au TAV, toutes les familles avec enfants, grand parents...du Val de Suse. J'étais avec une centaine de français dans cette manifestation et **j'en témoigne.**

On n'en a pas dit un mot dans la presse française, le pays de la liberté d'expression.

Le chantier de la galerie d'études est toujours sous la protection de l'armée et de la police. La répression s'est encore exprimée par 45 condamnations en janvier dernier.

Notons aussi les félicitations appuyées faites par JJ Queyranne, Président de la région Rhône-Alpes à Mario Virano pour la maestria qui fut la sienne et qui a abouti à « apaiser » le climat du Val de Suse ; c'était le 2 mars dernier, lors de l'AG de la Transalpine à laquelle je participais.

Sans doute poussés par la nécessité de suivre les prescriptions du Président de la République française, d'une part, et par les événements en Italie d'autre part, le duo qui a pris la direction de la société TELT a brusquement pris le parti de « **tendre la main aux opposants** » par article de presse interposé. Mais ceci ressemble trop à une nouvelle opération de communication quelque peu empressée pour vite tourner la page de la société LTF dont les méthodes condamnables sont sous le coupe de plusieurs procédures, dont celle de l'OLAF. (annexe).

Ils prennent de plus la précaution de dire qu'ils ne lèveront leurs actions contre les opposants italiens que s'ils acceptent de se plier à leur diktat.

Mais qui est en position délicate, messieurs ?

Virano poursuit son idée de « pacification » et annonce un document dans quelques jours, qui aura pour but de demander aux opposants de se tenir tranquilles ; mais pour nous, il n'y aura qu'une seule contrepartie acceptable : l'arrêt immédiat de ce projet fou.

Comme il a anticipé cette demande, il a pratiqué une nouvelle fois le plus détestable, le plus irresponsable des arguments : « Si on doit arrêter le projet, la facture sera de 20 Milliard € ». Vous devriez faire certifier ce chiffre, monsieur Virano. Il est vrai que cela pourrait coûter cher à votre portefeuille pour dédommager tous ceux à qui vous avez fait des promesses ! Mais peut-être doit-on lire cette phrase autrement : en effet, 20 Milliards €, ce sera la perte de chiffre d'affaires pour l'internationale des tunneliers ; certes, mais ce sera donc 20 Milliards qui resteront en pouvoir d'achat pour les citoyens contribuables. CQFD

Parlant du procès intenté à Erri de Luca, il a dit : « La LTF a donc demandé simplement au Tribunal de Turin de comprendre si l'appel à la violence dans ce cas là peut être semblable au racisme, à l'homophobie, au négationnisme de la shoah... Il s'agit de comprendre s'il est possible de faire de la propagande sans limite » a poursuivi avec virulence Mario Virano. Dans la bouche du spécialiste de la propagande, c'est peut-être un compliment ?

Dans son communiqué final publié quelques heures plus tard, la TELT a conditionné toute « révision des initiatives judiciaires entreprises par LTF (Lyon Turin Ferroviaire qui a précédé TELT) pour la protection de ses intérêts, de ses droits et des personnels concernés » et toute « révision, de la part des autorités, de la présence des forces de l'ordre protégeant le chantier » à un préalable « apaisement des conflits sous le contrôle des institutions ». Une main tendue, mais avec un bâton dans l'autre main !

On est encore loin du dialogue serein lorsqu'on écoute M. Virano « *on ne peut pas arrêter les procès criminels, comme celui qui se déroule contre Erri de Luca, mais il sera possible de réduire jusqu'à un niveau symbolique, l'indemnité qui peut se appliquer aux condamnés.* » Ce n'est donc plus le tribunal qui décide des peines, mais le commissaire politique ?

Les forces de la police et de l'armée (400 hommes déployés depuis plusieurs années à Chiomonte) ont un coût de 20 Millions € par an selon M. Bufalini. « *Il serait mieux de transférer ces fonds à l'avantage des interventions pour la communauté locale* » dit M. Virano : toujours la même méthode : acheter la paix pour pouvoir creuser tranquillement ; en démocratie, cela se nomme « corruption ». Mais la corruption et la main sur les juges semblent être si viscéralement implantés que les journalistes ne réagissent plus.

L'important, c'est de pouvoir creuser en paix, même s'il n'y a aucune utilité.

Mais les citoyens-contribuables sont en quelques sorte les donneurs d'ordre. Ils ne peuvent pas être exclus de la décision. Le cas du tunnel du Perthus est exemplaire : le contribuable citoyen paye les subventions au départ, les sociétés concessionnaires encaissent les subventions, engrangent les prêts bancaires, font le travail ; encaissent les marges brutes d'exploitation et très vite, demandent aux Etats (aux citoyens-contribuables) de reprendre les prêts et les déficits d'exploitation.

Et le citoyen contribuable devrait se tair

d) La démocratie côté France :

14 MARS 2015 : A la demande du Président de la République et de sa ministre de l'écologie : réunion à Paris de la commission spécialisée du Conseil National de la Transition Ecologique (CNTE) présidée par le sénateur Alain Richard chargée, après la mort de Rémi Fraisse, de proposer des pistes de rénovation du débat public a reçu 13 membres et représentant-e-s de mouvements citoyens opposés à des projets inutiles et imposés (Pour le Lyon-Turin : Daniel Ibanez et Raymond Avriller)

Pendant près de 6 heures, ils ont pointé les défaillances des procédures dans chacun des dossiers en cause et démontré, exemples précis à l'appui, comment des pratiques contestables aboutissent à des situations de blocage et de désespérance. La plate forme présentée ne prétend pas clore le débat mais veut au contraire l'ouvrir, elle a donc vocation à être enrichie et amendée. Elle est le fruit d'un travail commun débuté dans le cadre de l'initiative de convergences des luttes en juillet 2014 vers le site de Notre Dame des Landes. C'est de cette mise en commun des savoirs et de moyens d'analyse, bien plus large que les mouvements auditionnés qu'elle est née. "L'enjeu est d'arriver à une véritable transparence et une loyauté avec le public sans alourdir les procédures, alors qu'aujourd'hui c'est la défiance qui l'emporte", a déclaré Françoise Verchère (Projet Notre Dame des Landes) "Les projets doivent répondre à des besoins ou être des opportunités pour la collectivité, ce qui suppose qu'avant de les imaginer, soit réalisé un état des lieux contradictoire auquel chaque citoyen pourra participer, et non pas des études qui les justifient a posteriori", insistait Daniel Ibanez à sa sortie (Projet Lyon Turin). "Les conflits d'intérêts, les collusions doivent être sanctionnés car ils n'ont pas leur place dans une société démocratique. Ceux qui les couvrent doivent en répondre", déclarait pour sa part Martine Bouchet (Projet LGV Bordeaux-Espagne) "Il faut nous doter de moyens légaux (comme dans les

CHSCT), en nous allouant les budgets nécessaires à la mise en œuvre d'expertises contradictoires, nous qui ne sommes que bénévoles", proposait Jean-Pierre Chauffier (Défense de la ligne POLLT). "Les intimidations des opposants, les procédures judiciaires à leur encontre et les pressions sur les élus ne sont pas dignes de ceux qui ont la responsabilité du droit à la liberté d'expression", a poursuivi Corinne François (Projet CIGEO/Bure)

Quelle suite la commission leur donnera-t-elle ? Il est trop tôt évidemment pour le dire. Il est toutefois urgent que le gouvernement prenne la mesure du malaise qui s'installe partout où les projets sont imposés au mépris de la démocratie, et qu'il s'engage avec les mouvements citoyens dans une véritable évaluation des modes de décision.

Alors que nombre de projets se poursuivent dans une stratégie du fait accompli, la meilleure preuve de sa bonne foi serait de geler les projets contestés pour lesquels des manquements graves sont démontrés.

La liste des participants à l'audition : Patrice Canal (Sivens), Corinne François (Cigeo/Bure), Stéphane Peron (Roybon), Martine Bouchet (CADE, LGV Bordeaux-Espagne), Jean-Luc Léger (Non à l'autoroute, contournement Rouen), Bernard Lembeje (ACTIVAL), Claude Loup (EuropaCity), Jean-Pierre Chauffier (LGV Limoges-Poitiers), Francis Chastagner (Mille Vaches), Julien Milanese (A65), Daniel Ibanez et Raymond Avrillier (Lyon-Turin) Françoise Verchère (NDDL)
Ceux-ci ont proposé 20 propositions concrètes et trois grands principes. (Texte de la plateforme annexe b) ci-après)

e) De l'intimidation à l'arrosage financier pour la Maurienne :

Je voudrais aussi rappeler le témoignage que j'ai fait de la journée du sommet franco Italien du 3 décembre 2012 : je suis allé accueillir 11 bus amenant 600 italiens pacifistes, mais qui voulaient montrer leur opposition. Après un trajet épique de 7 heures depuis le tunnel du Fréjus jusqu'à Lyon, cette manifestation s'est transformée en un enfermement violent de 1000 personnes sur la place des Brotteaux bouclée par 1500 ROBOCOPS où toutes les provocations ont été soit le fait de policiers, soit le fait de policiers déguisés en manifestants. Douze d'entre eux ont quitté la place en même temps que moi, parmi les derniers. L'intimidation des opposants prend toutes les formes : LTF porte plainte sur la base d'un article d'un journaliste du Dauphiné libéré qui travestit les propos tenus lors d'une conférence de 3 heures de Daniel Ibanez : LTF a été débouté.

Convocation à la police des opposants pour avoir déployé une banderole visible de l'autoroute...et menaces de poursuites judiciaires toujours en cours 3 mois après ces faits.

Arrosage et concertation : « *En complément de la Démarche Grand Chantier, essentiellement orientée vers le monde économique, la Région Rhône-Alpes souhaite que soient envisagés des dispositifs d'information, de communication et de concertation pour une bonne appropriation du projet par les populations et acteurs concernés, mais aussi pour une amélioration des orientations opérationnelles sur l'ensemble du tracé* » (cf. Avis régional du 9 février 2012 relatif à l'enquête publique sur les accès français).

Pourquoi ne pas commencer par mettre en pratique cette volonté de communication de Rhône-Alpes, la citoyenne, en permettant aux conseillers régionaux opposants de s'exprimer dans le cadre d'un débat qui a été demandé par eux.

Alors qu'aucune décision n'a été prise officiellement, les opposants sont suivis par les renseignements généraux dans tous leurs déplacements et réunions comme s'il y avait danger pour la République qu'ils organisent des réunions d'information.

Depuis 20 ans, on n'a pas trouvé le temps d'organiser un audit du projet avec des experts indépendants ; c'est pourtant prévu au traité bilatéral

C'est également la position de la Commission d'enquête, dont l'une des trois demandes consiste à ce que RFF mette en place des Commissions Territoriales de Concertation et de Suivi pendant le chantier et les cinq premières années d'exploitation, afin d'assurer le dialogue, vérifier la mise en œuvre des mesures environnementales, prévenir les désordres induits par le chantier et contrôler le respect des objectifs fixés pour limiter les nuisances.

La Commission d'enquête suggère à cet égard de former des commissions pour chaque grande unité territoriale, au-delà des limites administratives et départementales : - la Vallée de la Maurienne.

L'expérience récurrente des grands chantiers devrait nous avoir tous convaincu que les commissions de concertation ou de suivi ne sont que du vent car non contractuelles. Les promoteurs comme les entreprises adjudicataires n'ont aucune obligation ni sanction ; elles peuvent donc toujours déclarer qu'elles feront de leur mieux pour limiter les nuisances de toutes sortes, cela n'a jamais de suite.

Enfin, après les sommes versées dans le cadre de la démarche grand chantier les cinq dernières années pour accompagner le creusement des descenderies, c'est le CPER (contrat de plan Etat-région) qui prend le relais

avec des propositions qui se montent encore à 40 Millions € pour les cinq ans qui viennent (la Maurienne compte 45.000 habitants !)

Le préfet de région avait été clair le 2 mars dernier : le mot d'ordre de l'Etat était de régler toutes les insatisfactions des agriculteurs d'une part, et de la Maurienne d'autre part.

L'argent public pour « pacifier » les populations.

Mais ces contrats de plan n'ont aucun caractère contraignant pour l'Etat pas plus que la région.

Et en Maurienne, on sait ce que veut dire promesses : lorsqu'on vante le transport ferroviaire des matériaux excavés : cela était prévu dans le cahier des charges de la descenderie de Villarodin bourget ; mais cela n'a pas été « techniquement possible », alors, tout est resté stocké en bas du village, là où il est prévu de stocker encore des centaines de millions de tonnes extraites du futur tunnel transfrontalier.

Et pourtant, et pourtant, à Villarodin Bourget il y a une ligne existante, utilisée à 18% de sa capacité, qui ne demandait que cela !

Hubert Du Mesnil toujours aux commandes

Les promoteurs sont un petit groupe représentatif d'une certaine société qui bénéficie des avancées du siècle d'avant. Les opposants sont très nombreux ; quand je vais me joindre aux manifestations en Val de Suze, ce sont 20.000, 40.000 ou 50.000 personnes qui défilent.

Conclusion de la conférence de presse du 16 mars dernier : « La liberté d'expression a ses limites » a finalement tranché le français Hubert du Mesnil, président de la nouvelle société TELT et ex-président de la LTF et ex-président de RFF .

Terminant ce papier le jour même du procès fait à **Erri de LUCA**, j'interpelle ici Monsieur Hubert Du Mesnil, PDG de la société qui porte dorénavant le projet Lyon-Turin pour le compte de l'Etat : *« Vous poursuivez en justice un grand écrivain italien qui a osé dire que le sabotage de ce projet s'imposait. Pourtant, vous étiez peut-être à la même manifestation que moi le 10 janvier dernier, Je ne sais pas ce que Charlie veut vraiment dire, mais vouloir envoyer un opposant en prison pour cela : j'ai honte. Les trains ont servi toutes les causes, même les plus horribles ; et alors, les saboteurs étaient des héros de la liberté. Le Président de la République et le premier Ministre ont exprimé leur point de vue en disant que cette poursuite de Erri de Luca était exagérée.*

Et lorsque, vous avez fait mettre à niveau la ligne existante en qualité de PDG de RFF et que trois ans plus tard, en qualité de PDG de LTF, vous la dénigrez et donc retardez son utilisation pour y transférer les camions, que faites-vous ? Cela ne supporterait-il pas le nom de sabotage, d'autant plus que les riverains exposés à la pollution en subissent les conséquences sur leur santé et certains sur leur vie. Et de plus, vous proposez de laisser perdurer cette situation encore 15 ou 20 ans pour réaliser avec des partenariats bancaires un tunnel parfaitement inutile ».

Vous êtes aussi président de l'Institut de gestion déléguée, organisme qui promeut notamment les Partenariats Public-Privé (PPP) : vous avez sans doute analysé leur conséquences dans le cas du tunnel du Perthus !

Au lieu de poursuivre des chimères, votre rôle de fonctionnaire d'Etat n'est-il pas d'entendre les demandes du Président de la République lors de l'ouverture de la 3^e conférence environnementale (27/11/2014) appelant à une réforme des règles de concertation *« afin que tous les points de vue soient considérés, que toutes les alternatives soient posées, que tous les enjeux soient pris en compte et que l'intérêt général puisse être dégagé ».*

Vous avez des opposants identifiés, pourquoi ne pas ouvrir un dialogue avec eux au lieu de vouloir les bâillonner au nom d'intérêts économiques fort éloignés de l'intérêt général.

L'utilisation des tribunaux par les opposants

Le recours à la justice est assez systématique contre les opposants. Mais il est suffisamment accessible pour les opposants même si l'on nous a fait savoir *« qu'on ne gagnera rien par ces procédures ».*

Aussi, nous avons utilisé nombre de procédures possibles, du tribunal local à l'office européen des fraudes en passant par le conseil d'Etat.

Nous pensions avoir plus de chance avec la saisine de la Cour des comptes, même si l'un des pères du projet nous avait dit au cours d'une réunion à Chambéry : *« La Cour des comptes : mais ils sont là pour nous aider et pas pour nous mettre des bâtons dans les roues ! »* EDIFIANT !

Nous avons alors décidé de porter les recours auprès des instances européennes avec l'aide de députés européens : plusieurs procédures sont en cours ; l'une vient de rebondir.

Cependant, nous sommes des opposants respectueux des règles et du droit et nous poursuivrons toutes les procédures engagées jusqu'au bout.

Recours au conseil d'Etat contre la DUP de 2013 : Nous avons décidé d'adresser d'abord le recours gracieux au premier ministre, considérant que s'il avait eu connaissance des irrégularités graves du dossier, il n'aurait pu prendre la responsabilité de les couvrir. Informé dans le détail, il a décidé, en ne répondant pas dans les deux mois, de couvrir les irrégularités graves, les discriminations, les conflits d'intérêts, la gabegie des deniers publics.

Nous étions plus de 600 signataires, l'ensemble des organisations agricoles, les associations, les particuliers avaient tous signé un mandat d'agir en justice à Maître Gilles Devers.

Jean Marc Ayrault ne pourra pas prétendre « les yeux dans les yeux », qu'il ne savait pas, comme Frédéric Cuvillier et Philippe Martin également destinataires du recours. Ils sont et seront, pleinement et personnellement, comme leurs successeurs, responsables des dépassements de coût, des déficits publics inévitables et de l'augmentation de la dette. ; mais aussi des absences de réponses aux demandes légitimes relatives à la pollution.

Le recours a donc été complété pour être remis au Conseil d'Etat, dans le cadre de la procédure contentieuse. Les réponses aux observations de RFF ont été faites et nous sommes confiants que les promoteurs laisseront se dérouler le cours de la justice.

Les opposants sont du côté des sages, pas des terroristes

Il ne s'agit pas de dire qui sont les bons et les méchants. Cependant, il est légitime de se poser quelques questions sur ce dossier :

- Qui sont ceux qui soutiennent le projet ?
- Qui sont ceux qui contestent ce projet ?
- Qui sont ceux qui violent les règles ou bien établissent des règles qui leur conviennent ?
- Qui terrorise les autres ?
- Qui encaisse l'argent et qui le paie ?
- A qui profite tout cela ?

Ces questions ne sont pas neutres.

Puisque dans notre pays, les élites ont pris l'habitude de décider seuls des grands « chantiers structurants », nous ferons appel, par citations, aux hautes autorités de ce pays ou d'Europe qui, apparemment, ont tenu le même raisonnement que nous. (Cour des comptes, l'Autorité Environnementale et de l'Inspection Générale des Finances, CG des Ponts et chaussées, Ministères des finances, du budget, de l'écologie, Freurhof Institut, Ph. Essig, Nicolas Hulot...)

Eh oui, des opposants qui sont du côté des sages pour dénoncer ceux qui nous engagent dans des projets inutiles et irresponsables.

Qui sont les Bons ? Qui sont les Méchants ?

Quand j'entends Michel Bouvard, que j'apprécie, parler de Daniel Ibanez comme d'un nostalgique du III^e Reich, je mesure les dégâts de la communication. Quand j'entends d'autres, parmi vous, qui n'ont jamais mis les pieds au Val de Suse, me demander ce que je fais avec ces terroristes italiens je suis sidéré.

Quand j'entends les leçons de morale du « bon monsieur Besson » données aux braves gens que nous sommes, je souris... puis je m'interroge.

Quand je constate que les renseignements généraux, les écoutes téléphoniques... sont mobilisés pour nous suivre, je suis inquiet pour la démocratie et le droit d'expression.

Même si je n'ose pas penser un seul instant qu'il peut y avoir de la corruption dans ce dossier, je suis inquiet des dérives dont on connaît les finalités.

Je connais bien les opposants ; le moteur de leur action, ce n'est pour aucun d'entre eux des intérêts personnels, mais c'est l'impression d'être méprisé par la suffisance d'un petit groupe de technocrates ; technocrates qui ne comprennent pas qu'ils n'aient pas, comme avant, les coudées franches pour décider de ce qui est bon : bon pour

qui ? Pour nos arrières petits enfants dans 50 ans ? Non, pour le chiffre d'affaires de majors du TP, cette année et pour les 20 ans qui viennent.

Nous sommes ouverts à toutes autres explications, mais nous ne saurons nous contenter de la langue de bois.

Le journaliste « officiel » des promoteurs du Lyon Turin, F Thiers a publié à lui seul plus de 400 articles à la gloire du Lyon Turin dans le Dauphiné libéré de Savoie sans publier un seul des 300 communiqués de presse que nous lui avons adressés ; ce journaliste, dans l'édition du DL du 11/02/2015, désigne clairement qui sont les bons et les méchants : (le Thiers partage le monde en deux !)

Les méchants opposants sont de gauche et donc, les bons, les promoteurs, sont de droite.

Cette analyse, tellement pauvre et dérisoire, qualifie son auteur qui s'est clairement mis au service d'une cause.

Devant de telles méthodes, nous avons serré les dents, jusqu'à ce qu'il se décrédibilise complètement auprès des lecteurs : il aura ainsi matière à ruminer son éthique de « journaliste » pendant toute sa retraite.

Le Lyon Turin, c'est aussi deux visions du monde, deux conceptions de l'avenir très différentes l'une de l'autre qui s'affrontent ; les visions droite-gauche sont d'hier. A droite comme à gauche, il y a des femmes et des hommes qui tentent d'avoir une vision de l'avenir et ceux qui sont persuadés que la vérité, c'est ce qu'ils ont vécu par le passé.

Or, le Lyon-Turin ne circulera pas dans le monde d'hier, mais dans celui de demain.

Ma conclusion : Le tunnel de base n'est ni souhaitable, ni finançable, ni réalisable. Il ne se fera pas. Il faudra tous s'y résoudre, même si ce sera douloureux pour ceux qui en avaient fait « l'affaire de leur vie ». Mais le corridor européen passera par le Mont Cenis.

Je voudrais terminer sur une parabole : celle de Bernard Madoff

Ayant participé le 2 mars dernier à l'AG de la Transalpine, association de lobbying du Lyon-Turin, j'ai pu constater que la plupart des participants faisaient partie de « l'élite » des responsables rhônalpins et Savoyards. Tous sont des personnes raisonnables.

Bernard Madoff, décrit comme l'escroc du XX^e siècle, peut se vanter de trois records du monde :

- Record du montant escroqué : au moins 13 milliards de dollars
- Record de la durée de l'arnaque : 25
- Record du tableau de chasse où figurent presque toutes les élites des fortunes planétaires.

Ce palmarès a jeté un malaise durant les audiences du procès en juin 2009 ; Comment ces personnes riches, cultivées et escortées par une cour de conseillers et d'experts ont pu aussi facilement se laisser dépouiller d'autant d'argent et pendant aussi longtemps ?

Il est perturbant d'apprendre que le rôle de pigeons n'est pas réservé aux pauvres, aux ignorants, aux crédules, aux superstitieux. Des sectes mafieuses le savent depuis toujours.

Comme pour se défendre, une victime de Madoff donna la clé de l'énigme : « **Cet homme était de notre monde, il parlait le même langage que nous** ». Explication instructive démontrant que le mimétisme et le conformisme comportemental, au sein d'un groupe donné, est le premier masque du mensonge. La preuve aussi que personne, aucun milieu, aucune organisation, aucun temple du savoir, n'est à l'abri des menteurs et des escrocs.

On frémit à l'idée qu'il puisse en être ainsi pour ce « grand et beau projet » qu'est le Lyon-Turin ! Les trois records du monde de Madoff seraient battus :

- o 13 Milliards \$ deviendraient : 30 Milliards €
- o 25 ans deviendraient : 45 ans (25 de projet et 20 de chantiers)
- o Le tableau de chasse ne serait pas une centaine de riches, pas même une centaine de milliers de petits porteurs comme pour le tunnel sous la Manche, mais des centaines de millions de contribuables Français, Italiens et européens.

On frémit enfin à l'idée que cette arnaque monumentale ne soit pas le fait d'un seul personnage, mais d'un groupe d'hommes, finançant ce lobbying des esprits, essentiellement avec de l'argent public.

LA CHUTE LIBRE

On peut le nier si l'on ne veut pas y croire

On peut aussi vouloir faire partager son inquiétude sur l'avenir de notre civilisation

Le co-pilote dépressif enfermé, enclenchant la descente qui va condamner 150 êtres humains à la mort, le pilote à la hache sur une porte rendue indestructible par les excès des mesures sécuritaires qui se retournent contre elles-mêmes... qui ne voit qu'il s'agit là d'un accéléré dramatique de ce qui se joue dans l'immédiat de notre « civilisation » ? D'une effroyable métaphore de nos sociétés qui persistent à déchirer les bulletins de santé qui leur prescrivent, sous peine de mort, de *s'arrêter* ? Qui sont les vrais suicidaires enfermés dans leur bulle de jouissance dépressive et leur emballement sans limite ?

Qui sont les *pilotes* qui hantent les salles de marchés, les clubs internationaux à 100 smics de cotisation, qui font construire le yacht qui sortira trois jours en mer dans l'année mais qui aura 10 mètres de plus que celui du rival, qui spéculent sur la faim de centaines de millions d'êtres humains en jouant sur les marchés des céréales à la bourse de Chicago, qui laissent les pauvres de la planète s'entre-tuer au nom de religions diverses et souvent à l'intérieur de la même religion, qui créent un septième et un huitième continents de détritrus, déchets et ordures au milieu des océans, qui laissent – voire ordonnent de – torturer en divers camps et prisons, « secrètes » ou pas, qui chassent l'homme et l'enfant en bateaux de réfugiés en perdition ou camps de rétention aux marches des « démocraties », qui raclent les fonds des mers et fracturent les tréfonds des terres, qui s'acharnent à détruire ce qu'il reste des ressources de la planète à la recherche éperdue de la moindre miette de profit à arracher au concurrent ?

Huit minutes, la descente. Et le seul lucide à se rendre compte de ce qu'il se passe à s'acharner, dérisoirement, tel le colibri désespéré de la fable... Est-ce que, dans cet avion, il n'y avait pas Épicure et Spinoza, Confucius et Michel Ange, Mozart et Senghor ? Peut-être l'un de leurs successeurs parmi ces seize lycéens ? Tout cela, le Taj-Mahal et l'Art de la Fugue, le monastère de Batalha, la Divine Comédie et les chansons de Brassens, la Vénus et le David, écrasés ? pulvérisés au flanc de la montagne ?

Certes, la « descente » a commencé : l'espèce humaine est mortelle. J'ai bientôt 70 ans, et six petits-enfants entre 10 et 3 ans : quel sera l'état de la planète quand ils auront mon âge ? Est-ce que la descente est irréversible ? Est-ce qu'il n'est pas déjà trop tard, pour enfoncer la porte blindée derrière laquelle se sont enfermés ceux qui prétendent « piloter » ? Les passagers, nous dit-on, ne se sont probablement rendus compte de rien, sauf aux dernières secondes... C'est bien là l'enjeu majeur qu'on n'enseigne pas dans les couveuses à « élites » de nos systèmes éducatifs : **est-il encore temps de prendre conscience, de s'instruire et d'agir** ? Lequel de nos candidats aux élections actuelles et futures nous parle de cette « descente » et des moyens de redresser l'inclinaison fatale.

Bernard Defrance

Le Lyon-Turin fait partie de ces décisions qui se prennent dans une nébuleuse et qui contribue à accélérer la chute libre dans la quelle nous sommes tous entraînés.

C'est la seule raison de mon opposition.

Noël Communod
Le 1^o Avril 2015