

## Droit de réponse, Mouvement No TAV et coordination des opposants au Lyon-Turin.

Un texte supposé alimenter un débat au sein d'ATTAC sur l'évaluation des GPII et du projet Lyon-Turin en particulier a été publié le 11 mai 2014 dans la rubrique "Débats" du numéro 3 - Printemps 2014 "Les Possibles" (Revue éditée à l'initiative du Conseil Scientifique d'ATTAC).

Nous ne pouvons laisser ce texte sans réponse, tant la forme et le contenu sont éloignés de toute réflexion scientifique, tant la méthode s'éloigne de toute contribution au débat éclairé qui doit prévaloir au sein d'ATTAC, tant enfin, les attaques qu'ils contient révèlent une pratique qui ne relève en rien de la démonstration mais est bien plus proche de la diffamation et de la caricature au travers d'allégations.

Opposants français et italiens, nous avons décidé de répondre par des faits et des pièces qui démontrent la nature réelle du texte publié avec ses "arguments" non étayés.

Toutefois, démonter la mécanique pernicieuse utilisée par l'auteur est indispensable car elle est identique à celle utilisée par les promoteurs des grands projets inutiles et imposés : utiliser la phraséologie de celui que l'on veut convaincre pour qu'il se croit associé à la démonstration.

C'est ainsi que l'on retrouve dans l'exposé préalable tous les ingrédients du discours politiquement correct au sein d'ATTAC : "*coûteux pour le contribuable et souvent très nuisants pour l'environnement,*" ; "*justifiés par l'idéologie productiviste de la « croissance »*" ; "*Au départ est la nécessité de réduire fortement les nuisances actuelles des transports*" ; "*je propose quelques conditions nécessaires à un éventuel soutien, critique et vigilant, à la partie « fret » du projet Lyon-Turin.*"; "*Cet article s'appuie sur un accord avec les buts fondamentaux des mouvements écologiste, altermondialiste et social*" ; "*la notion souvent négligée de transition écologique*" ; "*d'éviter de « tirer sur son propre camp ».*"

Une telle magnanimité ne peut qu'engendrer l'accord de ceux qui ne s'opposent pas par principe mais proposent, de ceux qui réfléchissent et ne se satisfont pas du Nimby'sme ambiant. Pourtant, l'auteur qui se pare d'une intention d'engager le débat dissimule sa véritable intention.

Ce texte présenté est en fait la reprise quasi intégrale d'un texte publié au sein de SUD Rail le 25 mars 2013. Il faisait suite à une intervention de son auteur sous la même forme au sein du dit syndicat.

Nous avons conservé le texte du 25 mars 2013 sans en faire état car nous imaginions encore à l'époque qu'un débat s'organiserait au sein de SUD Rail dans le respect et l'ouverture, dans l'échange et dans l'écoute des arguments de chacun. Le débat n'a pas eu lieu mais le texte toiletté en "compatible ATTAC" a été publié **le 11 mai 2014**. Son auteur l'a décidé et nous assumons pour notre part de révéler la véritable nature de son propos.

La date du texte d'origine est essentielle, car bien des choses sont survenues avant sa publication, notamment le 3 décembre 2012 à Lyon par des déclarations du Ministre des Transports Frédéric Cuvillier, et postérieurement, par la publication du recours au Conseil d'Etat contre la déclaration d'utilité publique du 23 août 2013, des plaintes pour mise en danger de la vie d'autrui ...

Etonnamment, on ne lit aucune référence à ces documents et ce seul constat interdit toute qualification "d'ouverture au débat" ou de "contribution scientifique". Il s'agit d'une N<sup>ième</sup> publication qui omet volontairement de citer les opposants, en leur attribuant sans preuve des déclarations erronées sans reprendre celles que nous avons publiées, en nous caricaturant voire en nous diffamant. D'autres, plus puissants, nous font citer en correctionnelle et répriment toute tentative de contestation par l'utilisation de l'institution judiciaire allant jusqu'aux accusations de terrorisme en Italie.

Que l'on ne s'y trompe pas, l'exposé préalable n'est là que pour rendre disponible le cerveau du lecteur non informé, à des allégations infondées mais que l'auteur essaie de faire accepter par son statut de syndicaliste.

Le mouvement No TAV n'est pas un mouvement contre le ferroviaire ou la Grande Vitesse mais contre le projet Lyon-Turin dont la dénomination est, du fait des promoteurs, depuis 20 ans en Italie "TAV" (Treno Alta Velocita), il suffit pour s'en convaincre de circuler une fois dans sa vie sur l'autoroute en Val de Susse pour le vérifier sur le panneaux de signalisation qui indiquent "*Cantiere TAV alla fine della galleria*".

Par ailleurs, si ce projet est défini par la grande vitesse c'est parce que les promoteurs tant italiens que français l'ont eux-mêmes définis à l'origine comme un projet à grande vitesse, cela ressort du "Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse" daté du 14 mai 1991 et signé par Louis Besson alors ministre des transports prévoyant à l'époque 19 millions des voyageurs (on est revenu à 4 millions).

Le mouvement d'opposition franco-italien s'est essentiellement focalisé sur l'absence d'utilité publique qui ressort du caractère erroné de l'ensemble des prévisions, achetées par les promoteurs de cette nouvelle ligne, tous les documents le prouvent et notamment le recours au Conseil d'Etat, mais aussi la Cour des Comptes française dans son référé daté du 1er août 2012.

Les actions entreprises y compris au niveau judiciaire montrent que nous sommes avant tout des partisans du réseau ferroviaire existant et exigent la reprise du fret immédiatement.

### **1/ La sous-utilisation de la ligne existante serait un leurre.**

Tous les documents émanant de RFF, de l'Europe, de l'Observatoire italien, du Président de Lyon Turin Ferroviaire ou plus prosaïquement de l'observation de la ligne existante du Gothard en Suisse démontrent que ce qui est indiqué dans le texte est faux:

- François Lépine (ancien président de Lyon Turin Ferroviaire et actuel Vice président de la Transalpine) déclare dans un droit de réponse en juin 2007 au Monde Diplomatique que la capacité de la ligne existante est de l'ordre de 22 millions de tonnes,

- Le document intitulé "implementation plan" signé les 5 et 6 novembre 2013 par les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires espagnols (ADIF), français (RFF), italiens (RFI), slovènes et hongrois, confirme une capacité de 22,5 millions de tonnes de marchandise.

[http://lyonturin.eu/documents/docs/piece\\_plainte\\_instruction/Pi%c3%a8ce\\_17\\_RFC6\\_Implementation\\_Plan\\_20131106.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/piece_plainte_instruction/Pi%c3%a8ce_17_RFC6_Implementation_Plan_20131106.pdf)

- Le rapport Ecorys COWI pour l'Europe en 2007 conclut après avoir retiré les capacités allouées à 46 trains de voyageurs à une capacité de 18 millions de tonnes environ,

- En France, la Cour des Comptes reprend dans son référé du 1er août 2012 la capacité allégué par RFF et LTF de 15 millions de tonnes,

- La ligne existante du Gothard en Suisse, ouverte en 1874 culminant à 1.150 mètres d'altitude avec un tunnel monotube à deux voies transportait 16,8 millions de tonnes de marchandises en 2000, avec deux motrices de traction et une motrice de pousse pour les trains les plus lourds, de façon identique aux conditions d'exploitation de la ligne existante de Modane.

<http://www.youtube.com/watch?v=ianZCLBxSB8>

- Lors du débat devant l'Assemblée Nationale en février 2002 la capacité de 20 millions de tonnes était déjà affirmée.

[http://lyonturin.eu/documents/docs/piece\\_plainte\\_instruction/Pi%c3%a8ce\\_6\\_debat\\_assembl%c3%a9e\\_lyon\\_turin\\_20020213.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/piece_plainte_instruction/Pi%c3%a8ce_6_debat_assembl%c3%a9e_lyon_turin_20020213.pdf)

La copie de toutes ces pièces se trouve dans le recours au Conseil d'Etat, ce sont des faits. Mélanger, comme le fait l'auteur, l'état général du réseau en France et les conditions d'exploitation de la ligne Dijon-Modane-Turin ne correspond à rien. Il suffit d'aller sur Internet et de regarder les dossiers de RFF et RFI pour constater que la ligne a été rénovée, que les ponts ont été remplacés et les tunnels élargis. Pourquoi ne pas le dire alors que la député PS, B. Laclais reconnaissait elle-même devant l'assemblée près d'un milliards de travaux sur cette ligne ?

<http://www.youtube.com/watch?v=Xb3HB5jyyY0>

[http://www.youtube.com/watch?v=WwGbo\\_Qrmzc](http://www.youtube.com/watch?v=WwGbo_Qrmzc)

### **2/ les opposants franco italiens ne prendraient pas en compte prioritairement la pollution des camions dans les Alpes.**

Nous avons déposé plainte le 14 août 2013 avec les associations "ARSMB" de la vallée de l'Arve et "Vivre et Réagir en Maurienne" pour mise en danger de la vie d'autrui par abstention de l'utilisation de la ligne ferroviaire existante. Nous sommes les rédacteurs de cette plainte, est-ce suffisant ?

[http://lyonturin.eu/documents/docs/piece\\_plainte\\_instruction/plaintemiseendangeracrobot.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/piece_plainte_instruction/plaintemiseendangeracrobot.pdf)

Cette plainte a été déposée par 4 députés du groupe écologiste et par les conseillers régionaux EELV. Elle est en cours d'instruction par le parquet de Chambéry et a fait l'objet d'une mise à jour dénonçant la méconnaissance de l'engagement de faire reporter sur la voie ferroviaire existante, les camions Euro 1 et Euro 2 (les plus polluants) ainsi que les camions de marchandises dangereuses, avant le 30 janvier 2013.

Michèle Rivasi et de nombreux citoyens ont également déposé la plainte mise à jour, nous n'avons pas connaissance d'une seule action de l'auteur de ce texte visant à réduire le trafic des poids lourds, connaît-il seulement la disposition de l'accord du 30 janvier 2012 engageant les gouvernements, on peut en douter.

Nous n'avons pas lu non plus, sa déclaration sur la fermeture du dépôt de fret de Saint Jean de Maurienne alors que nous l'avons dénoncé publiquement dès que nous en avons eu connaissance.

Nous avons dénoncé dès leur publication les cadeaux faits au tout routier par F. Cuvillier et son homologue italien le 3 décembre 2012, réduisant de 1,1 % les péages aux tunnels alpins et dès août 2012 l'intention d'ouvrir à la circulation la galerie pompier en cours de creusement, nos communiqués de presse en font foi.  
<http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communiqu%C3%A920121211.pdf>

### **3/ Les opposants s'appuieraient sur la puissance des motrices pour affirmer la possibilité d'utilisation de l'existant.**

C'est faux et aucun document de l'opposition française ou italienne ne s'appuie là dessus. Nous nous appuyons sur la seule observation de la ligne du Gothard en Suisse, son exploitation et les chiffres publiés par Alpinfo et l'Office Fédéral des Transports Suisse qui affichent pour cette ligne 16,8 millions de tonnes de marchandises transportées en 2000, dans des conditions strictement identiques d'exploitation que celles de la ligne existante franco italienne. Là encore les documents le prouvent, les vidéos disponibles sur Internet également.

Quant au recours à la motorisation répartie, elle est utilisée sur les nouvelles rames TGV et ne date en rien des années 60, elle est bien actuelle et financée par le ministère des transports. La motorisation répartie permet notamment d'envisager le développement du fret en wagons isolés par téléguidage au moment où tous les acteurs comprennent que les tentatives de massification sont à l'origine de fortes pertes de part de marché du fret.

Quant au tunnel sous Gibraltar il est malheureusement toujours d'actualité et fait l'objet de tractations au niveau européen.

La capacité de 22 millions de tonnes n'est certainement pas le fruit d'études des opposants mais elle provient de Réseau Ferré de France, de RFI de Lyon Turin Ferroviaire et des ministres eux mêmes. Pour mémoire, la ligne existante transportait 10 millions de tonnes de marchandises en 1983, qui peut imaginer qu'aujourd'hui, avec l'informatique, avec les GPS, le GSM et les travaux sur l'infrastructure depuis plus de dix ans, il ne serait plus possible de le faire et d'améliorer le tonnage?

[http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2012\\_fr.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2012_fr.pdf)

### **4/ Nous nous satisferions des fausses prévisions depuis 20 ans pour refuser le projet.**

En effet, le débat public oblige à faire des prévisions pour justifier le projet, c'est la règle et personne ne peut s'en exonérer.

Toutes les prévisions depuis plus de vingt prévoient la saturation des axes routiers et de la voie ferroviaire, prévue pour 2010, puis 2015 on nous parle maintenant de 2035 à hauteur de 15 millions de tonnes.

Mais là encore l'auteur donne des chiffres faux, il ne passe pas 6.000 camions par jour au Fréjus comme il l'annonce. Il ne peut d'ailleurs pas l'ignorer car nous publions chaque mois le nombre de camions qui circulent au Fréjus et au Mont Blanc. Ces chiffres sont vérifiables sur les sites du tunnel du Fréjus et de celui du Mont Blanc.

<http://www.tunnelmb.net/v3.0/pdf/TrafficoAnnuale.pdf>

[http://www.sitaf.it/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=67&Itemid=154](http://www.sitaf.it/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=67&Itemid=154)

Il en circule en moyenne au Fréjus 1.900 et au Mont Blanc 1.600. Le maximum pour les deux tunnels remonte à l'année 1998 avec 4.276 poids lourds/jour pour les deux passages cumulés (Fréjus 2.149, Mont Blanc 2.127).

En tout état de cause cette situation est insupportable pour les riverains et c'est pour cela que nous avons déposé plainte pour mise en danger de la vie d'autrui, l'auteur lui, sera bien en mal de nous expliquer ce qu'il a fait.

A l'inverse, le président des tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc, a déclaré en janvier 2014 qu'il formait le vœux d'une reprise du trafic routier pour 2014 après la diminution des années 2012 et 2013, il était ce jour-là entouré des élus de la Maurienne et notamment la député PS, Béatrice Santais qui se lamentait sur les murs de camions deux mois avant à l'Assemblée Nationale.

<http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communiqu%C3%A920140203.pdf>

Nous avons dénoncé ces propos scandaleux et mortifères, nous n'avons pas eu la dénonciation de l'auteur.

### **5/ L'amiante et les matières radio actives seraient notre fer de lance.**

Le recours au Conseil d'Etat prouve le contraire puisque ces deux éléments ne font pas parti du recours. On en vient à se demander ce qu'a lu l'auteur pour publier son texte.

[http://lyonturin.eu/documents/docs/20140220Lyon\\_Turin\\_-\\_RECOURS\\_PARTICULIER\\_ASSO\\_d%C3%A9pos%C3%A9\\_CE\\_web.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/20140220Lyon_Turin_-_RECOURS_PARTICULIER_ASSO_d%C3%A9pos%C3%A9_CE_web.pdf)

Par contre nous dénonçons les drainages qui surviendraient par le percement de tunnels. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls puisque l'Autorité Environnementale a indiqué que RFF a choisi de "niveler par le bas" l'information du public sur les risques de tarissements et de drainage.

De fait le rapport commandé par l'Europe évalue pour le seul tunnel de base un volume d'eau de 60 à 125 millions de m<sup>3</sup> drainés à l'année.

[http://lyonturin.eu/documents/docs/cowi2006\\_ltf\\_final\\_report\\_fr.pdf](http://lyonturin.eu/documents/docs/cowi2006_ltf_final_report_fr.pdf)

Une simple règle de trois pour la totalité des tunnels envisagés mène à des volumes de 145 à 300 millions de m<sup>3</sup> par an, sans préjudice des perméabilités plus fortes pour les massifs de Chartreuse Dullin et l'Epine de nature calcaire.

Ces éléments sont bien présents dans le recours au Conseil d'Etat, une fois encore les faits démentent la version de l'auteur.

#### **6/ Nous mélangerions Notre Dame des Landes et Lyon-Turin.**

Nous ne mélangeons rien, mais nous constatons que pour ces projets inutiles et imposés, le débat public est bafoué, ce qui ne semble pas offusquer l'auteur, que la combine et les arrangements sont légions, que les conflits d'intérêt sont révélés.

La méthode est effectivement la même pour imposer les projets que ce soit NDDL ou Stuttgart, que ce soit Lyon-Turin ou Rosia Montana.

La pratique est toujours la même, les fausses prévisions, le dieu croissance, l'emploi supposé, et le développement durable alors que les effets négatifs des chantiers ne sont pas évalués.

Le lecteur qui prend le soin de lire notre recours au Conseil d'Etat constatera qu'aucun n'amalgame n'est fait, que seule l'absence d'utilité publique guide notre opposition, que seule l'absence d'utilisation de l'existant fonde notre opposition. Ce qui n'interdit pas de dénoncer le reste, du travail détaché à l'amiante.

#### **7/ Le bruit.**

Rien dans notre recours à ce sujet, mais l'auteur très satisfait des tunnels qu'il appelle de ses vœux ne nous parle pas des tarissements et drainages hydrologiques ni de l'artificialisation des terres par les millions de m<sup>3</sup> de déblais incultes.

N'a-t-il pas lu l'avis de l'autorité environnementale et le rapport commandé par l'Europe, la position unanime du monde agricole en Rhône Alpes ?

#### **8/ Les déblais justifieraient notre opposition.**

Oui car ils stérilisent les terres, mais surtout, parce que l'expérience montre que contrairement aux déclarations de l'auteur, RFF ne tient aucun compte de ses propres engagements et stocke de manière définitive des déblais qui devaient être évacués après égouttage.

Nous dénonçons les creusements inutiles et les déblais qui en sont le fruit, puisque la ligne existante permet de transporter la totalité des marchandises circulant sur la route et le rail.

On le constate, pas une seule des allégations de l'auteur ne tient.

Loin de s'en tenir à de supposés arguments, l'auteur s'interroge sur une supposée inaction des opposants, des proximités douteuses et une propension à être manipulé. La mise en cause personnelle n'effraie pas non plus l'auteur, qui semble à l'occasion avoir du mal à maîtriser le politiquement correct en se laissant aller à des penchants plus naturels.

Les faits et les documents démontrent et permettent de savoir ce qu'il en est, accessoirement ils invalident chaque phrase de l'auteur.

#### **a/ Les opposants n'auraient pas pris de position pour dénoncer le doublement du tunnel du Fréjus.**

Le 1er août 2012 nous avons publié un communiqué dénonçant l'ouverture à la circulation de la galerie de sécurité. L'auteur ne l'a pas lu? Il peut le faire sur notre site qui publie tous les communiqués.

<http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communiqu%C3%A920120801.pdf>

Réunis à Oulx en septembre 2012 les opposants français et italiens ont écrit à la Commission Européenne pour dénoncer l'ouverture à la circulation pour les poids lourds.

Le 11 décembre 2012 nous le dénonçons à nouveau après avoir obtenu la déclaration du ministre des transports validant cette ouverture au trafic routier.

Nous y dénonçons les cadeaux des gouvernements au trafic routier.  
<http://lyonturin.eu/communiqués/docs/communiqu%C3%A920121211.pdf>

Français et italiens ensemble nous dénonçons ce doublement y compris judiciairement, pourquoi l'auteur n'en fait-il pas état dans son texte, pourquoi tente-t-il de discréditer notre opposition près de deux ans après nos publications et nos plaintes au Procureur ?

Depuis 2002, le mouvement No TAV a manifesté derrière les banderoles "No TIR", les photos le prouvent. En juin 2007, à l'initiative des No TAV, 32.382 personnes signaient le texte suivant:

*Aux Commissions de la Communauté Européenne*

*Aux Responsables des Gouvernements Nationaux*

*Aux Administrateurs Régionaux, Provinciaux et Locaux*

**OBJET: Ferme opposition contre n'importe quel tracé T.A.V - T.A.C (train à grande vitesse voyageurs/marchandises), et à quelque nouveau Tunnel que ce soit.**

*Les soussignés, résidents de la Vallée de Suse et du "Val Sangone", de Turin et de sa banlieue; en même temps que nous dénonçons l'escroquerie à financer un ouvrage inutile, dévastateur pour l'environnement et préjudiciable économiquement; nous maintenons la plus totale, catégorique et ferme opposition à toute hypothèse de nouvelle ligne ferroviaire Turin-Lyon, et à toute hypothèse de quelque nouveau tunnel que ce soit, ferroviaire et autoroutier; comme il ressort de l'assemblée populaire du 19 Juin 2007, qui s'est tenue à Bussoleno, ainsi que des nombreuses délibérations des Conseils Municipaux, y compris des très récentes.*

*Nous déclarons et nous maintenons que le "Val de Suse" et le "Val Sangone" n'acceptent pas, et n'accepteront jamais le rôle de "corridor" pour tous les trafics; et, par conséquent, nous exigeons la stabilisation du trafic marchandise global (ferroviaire et autoroutier), au chiffre actuel de vingt millions de tonnes annuel.*

**b/ L'auteur insinue qu'il existerait un lien entre mouvement No TAV et Berlusconi. L'attaque est indirecte mais la reprise de son texte d'origine montre sa réelle intention avant le toilettage idéologique :**

*"Pourquoi les No-TAV sont-ils montés en puissance, avec de gros moyens, alors que Berlusconi était président du Conseil en Italie et que son ministre chargé des Transports était le PDG (qui avait fait nommer son épouse à sa place durant son mandat) d'une importante entreprise de travaux publics italienne spécialisée dans la construction de tunnels routiers et participant au doublement du tunnel routier du Fréjus ?"*

Bien sûr cette diffamation ne s'appuie sur rien et les répressions du mouvement No TAV en Italie démontrent, si besoin était, le caractère diffamatoire de ce propos.

Nous disposons nous des preuves du financement des bureaux d'études et de certaines associations opportunément convaincues !

**c/ Une opposition farouche alors que dans toutes les autres vallées les populations appelleraient des tunnels de leurs vœux.**

Ne pas évoquer les axes européens de transport Nord-Sud et Est-Ouest, dans un texte qui prétend analyser les projets à classer ou pas dans la catégorie GPII, montre à l'évidence l'insuffisance du texte et de son auteur.

L'insuffisance en général et analytique ou factuelle en particulier, est inhérente à la suffisance des intervenants partisans du Lyon-Turin. C'est d'ailleurs une question centrale de l'absence de débat public ou plus exactement de simulacre de débat public.

Ce qui est présenté comme une concertation ou un débat est le plus souvent le fruit de réunions entre élus ou représentants, on y retrouve toujours les mêmes qui siègent en général avec leurs différentes casquettes. Ces rencontres sont l'occasion de répéter la messe et de poursuivre l'auto-intoxication, pour mieux la répandre ensuite.

Les mouvements citoyens ont maintenant, à Notre Dame des Landes comme pour le Lyon Turin et bien d'autres GPII, acquis de véritables expertises qui ne sont plus aujourd'hui contrées que par des déclarations sur la prétendue pertinence géopolitique ou pluriséculaire ("nous le devons aux générations futures"). Pour mémoire, le Conseil d'Etat n'a jamais motivé l'utilité publique par la plurisécularité ou la pertinence géopolitique, la Loi est bien plus pragmatique, il faut démontrer. Nous avons démontré et démontrons encore que les faits disqualifient ce projet, encore faut-il que ceux qui interviennent dans le débat aient lu nos démonstrations, ce qui d'évidence, n'est pas le cas de l'auteur.

La seule démonstration qu'il apporte, c'est qu'il n'a rien lu de ce que nous avons publié.

Il pose une question biaisée : *"Pourquoi une opposition farouche au tunnel ferroviaire est-elle entretenue par les No-TAV dans le Val de Suse au nom de l'écologie, alors que dans toutes les autres vallées alpines, les populations demandent le report du trafic de poids lourds vers le rail ?"*

Il tente là l'évidence simpliste qui est l'apanage des promoteurs, en résumé : si vous êtes contre le Lyon-Turin alors les camions resteront sur la route.

Rappelons seulement que nous avons fait la démonstration dans les plaintes pour mise en danger de la vie d'autrui que **nous sommes les seuls à exiger immédiatement le report des marchandises sur le rail**, alors que l'auteur est lui, bien silencieux. Notre plainte tant par son contenu que par sa forme disqualifie cette accusation, mais bien plus fort, notre dénonciation des propos scandaleux du Président du tunnel du Fréjus entouré des élus de Maurienne, montrent notre détermination à dénoncer les menteurs. Nous lirions avec plaisir un document portant date certaine de l'auteur, sur au moins l'un des deux sujets.

#### **d/ Un représentant des No TAV serait un agent des tunnels et du BTP.**

L'auteur vise explicitement Sandro Plano qui était **et est encore cadre** dirigeant de la SITAF. Il a dû quitter une partie de ses fonctions à l'occasion de son élection à la présidence de la communauté de montagne (2009 - 2014). A cette occasion, il a perdu une partie de sa rémunération car la SITAF se méfie de lui à cause de son engagement. Il vient d'être élu Maire de Suse (**25/5/2014**) en remplacement de la Maire qui avait retourné sa veste après son élection.

Il a toujours été un militant No TAV et le parti auquel il appartient (Partie Démocratique) l'a menacé plusieurs fois, sans y parvenir, de l'exclure. Il n'a jamais, lui, souhaité la reprise du trafic routier ...

Pour être un opposant, faut-il perdre son emploi ? Une fois encore l'allégation n'est étayée par aucune preuve, à l'inverse l'auteur est taisant sur la pratique des promoteurs qui consiste à arroser de subventions ou de budgets d'études tous les acteurs pouvant verdir le projet ou encore sur les choix de commissaires enquêteurs touchés par des conflits d'intérêts évidents. Nous en avons les preuves.

**L'auteur** a aussi "oublié" de rappeler que le directeur général de Lyon Turin Ferroviaire Paolo Comastri a été condamné à 8 mois de prison en première instance et que LTF n'a pas cru bon de se constituer partie civile. Le directeur des travaux a lui été condamné dans les mêmes conditions à un an de prison.

Il a également "oublié" de nous révéler que Hubert du Mesnil, actuel Président de Lyon Turin Ferroviaire après avoir officié à Réseau Ferré de France (Etablissement qui ne dispose toujours pas d'un inventaire des caractéristiques de ses infrastructures), est aussi Président de l'IGD (Institut de la Gestion Délégué) qui milite pour le transfert de la gestion publique au privé et où l'on retrouve tout le BTP... Une véritable garantie de service public !

[http://www.fondation-igd.org/files/pdf/IGD\\_conseil\\_dadministration.pdf](http://www.fondation-igd.org/files/pdf/IGD_conseil_dadministration.pdf)

Quand on veut parler du Lyon-Turin et que l'on est syndicaliste on vise non seulement la pratique de l'IGD mais aussi celle des financements par le marché boursier, les project bonds (obligations de projet) et la BEI. On n'oublie pas non plus d'évoquer la présence de la mafia sur le chantier ou le rapport de la Cour des Comptes européenne qui pointe les dérives de coûts de toutes les infrastructures italiennes.

#### **e/ Les opposants demanderaient la priorité à l'axe autoroutier Nord Sud (A7, A6).**

Cette formulation, une fois encore fallacieuse, est fautive et délibérément trompeuse. L'auteur n'apporte une fois encore aucune pièce à l'appui de sa thèse ou de sa dénonciation.

Les faits: il circule sur l'A7 en vallée du Rhône entre 20.000 et 25.000 camions par jour, il en circule sur l'axe Lyon-Turin par le Mont-Blanc et le Fréjus 4.276.

Si nous avons évoqué une priorité c'est celle d'utiliser l'autoroute ferroviaire existante entre Perpignan (Le Boulou) et le Luxembourg pour diminuer le trafic des poids lourds en vallée du Rhône. Une fois encore l'auteur est taisant sur l'existence de cette autoroute ferroviaire qui fait 1045 km, est largement compétitive en terme de temps de transport et de coût et ne transporte que moins de 50.000 camions/an.

Ce que nous demandons c'est que tous les axes autoroutiers soient déchargés des camions et que les marchandises circulent sur le réseau ferré existant. L'auteur, lui, tente de faire croire que nous militons pour le routier. Est-ce pour clarifier le débat ou pour induire le lecteur en erreur en nous calomniant ?

#### **f/ Les opposants s'opposeraient au contournement ferroviaire de Lyon.**

Encore une fois c'est faux. Nous nous sommes bornés à révéler les conflits d'intérêts au sein des commissions d'enquête du CFAL et du Lyon Turin, pour en tirer la conclusion juridique à savoir l'annulation de l'enquête publique.

Ce n'est sans doute pas au sein d'ATTAC que l'on pourra défendre que l'on peut supporter la triche dans les enquêtes publiques, ni que les conflits d'intérêt ne seraient pas de nature à vicier la procédure.

Pour mémoire, le Conseil d'Etat et les juridictions administratives ont rappelé que l'impartialité et l'indépendance ne doivent pas faire l'objet de doute.

Ce point est crucial, car alors qu'en matière civile, l'article 1315 du Code Civil français impose de rapporter la preuve, en matière de mission de service public, le doute ne doit pas exister.

Pour ce qui nous concerne nous avons rapporté les preuves et les demandes de radiation des commissaires enquêteurs sont en cours d'instruction.

Nous sommes donc pour le report des marchandises sur le rail dans les Alpes et l'exigeons par des plaintes au pénal, nous sommes pour le report des marchandises sur le rail en vallée du Rhône, avec de vraies mesures de contraintes.

Nous nous bornons à dire qu'en dépensant au bas mot 30 milliards pour le Lyon Turin au moment où l'on cherche 50 milliards dans les poches des contribuables français, il ne restera pas un euro pour traiter les problèmes des matériels roulants et de nouvelles infrastructures nécessaires, notamment le CFAL, mais sans conflit d'intérêt et dans le respect du débat public.

#### **g/ A qui profiterait l'abandon du Lyon Turin?**

Cher auteur, à qui profitent les 30 milliards de budget (sous estimé) du Lyon-Turin ? Vous l'ignorez, nous allons vous le rappeler.

A l'AFTES qui regroupe le BTP, à l'AFGC qui regroupe le BTP, à Bouygues et consort, à SPIE BATIGNOLLES qui a eu connaissance de l'évaluation interne comme ses concurrents d'ailleurs. Pour information. La MAFIA, dont les entreprises répertoriées par les Carabinieri sont intervenues sur le chantier en Italie, en profite également.

Alors, votre hypothèse apparaît pour ce qu'elle est, comme l'ensemble de votre prestation, une manoeuvre pour discréditer des opposants qui ont travaillé le dossier, non pas avec les deniers publics ou les subventions, mais sur leur fonds propres et sans aide.

Vos conclusions présentées comme éclairées sont les slogans des communicants du projets payés par les deniers publics. La procédure de débat public n'a jamais été appliquée sur ce projet et vous en semblez satisfaits, pas nous.

Nous avons ici rapporté des faits et des documents qui ne sont pas les nôtres mais ceux de RFF, de RFI de l'Europe, de LTF, vous les avez occultés comme vous avez occulté nos actions pour le transport des marchandises sur le rail immédiatement, comme vous occultez les capacités reconnues par tous de la ligne existante, vous associant objectivement avec la direction de la SNCF Fret qui ferme le dépôt fret de Saint Jean de Maurienne. Vos déclarations sur les PPP et le privé sont de fait contredites par le montage financier au travers des Project bonds (obligations de projet sur le marché boursier) dont la BEI explique parfaitement sur son site, qu'ils sont liés aux PPP, vous l'avez tu.

<http://www.eib.europa.eu/products/project-bonds/index.htm?lang=fr>

Le texte présenté sous le qualificatif de "contribution au débat" apparaît pour ce qu'il est, une caricature de l'autre, un collecteur d'allégations sans fondement. Le fait de n'avoir pas organisé le débat et la présentation contradictoire des positions à l'intérieur de votre syndicat est explicite de votre refus de tout débat.

Nous sommes pour notre part prêts au débat mais seulement sur pièce et preuves en mains.

Paolo Prieri

Presidio Europa No TAV

Daniel Ibanez

Membre de la coordination des opposants au Lyon-Turin