



# Lyon Turin Ferroviaria

## Audition parlementaire Europe

### Communiqué 16 juin 2015

Ce 16 juin, le coordinateur du projet Lyon Turin pour la commission européenne est auditionné par la commission des transports du parlement européen.

Il ne peut être ignoré que la certification des coûts par un tiers extérieur prévue par le traité franco/italien n'a pas eu lieu malgré l'engagement pris par le premier ministre Jean Marc Ayrault devant la Cour des Comptes.

Bien au contraire Monsieur du Mesnil, Président de Lyon Turin Ferroviaria/TELT (aussi président de l'Institut de la Gestion Délégée) a décidé de confier la certification des coûts au sous-traitant de LTF/TELT, la société Tractebel GDF Suez, en violation de l'article 18 du traité franco-italien et de l'article 3 de l'accord du 24/02/2015, par un marché de gré à gré sans concurrence après annulation d'un appel d'offre passé en plein été 2014.

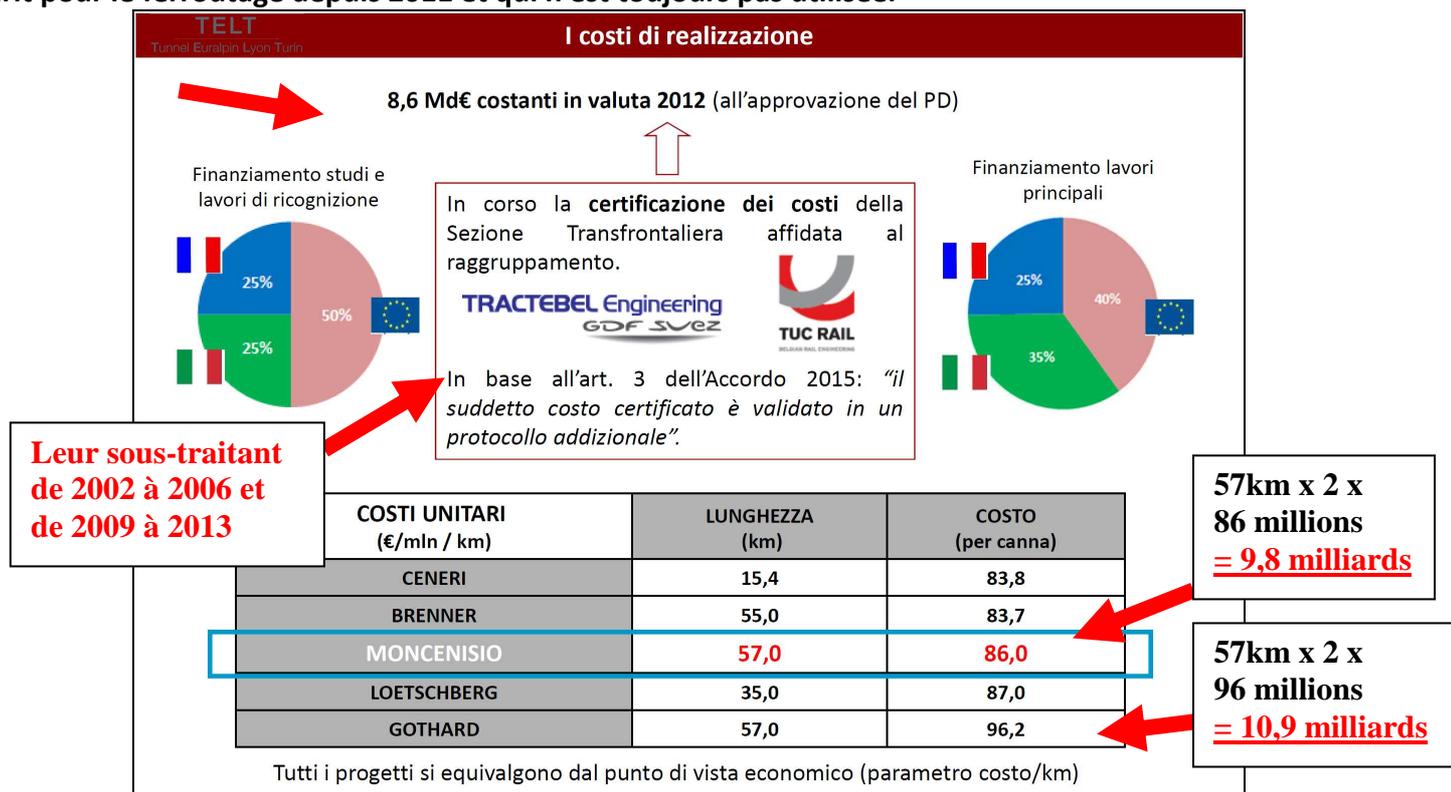
GDF Suez maison mère de Tractebel est administrateur et membre fondateur de l'IGD présidé par H du Mesnil.

Des députés européens ont soulevé auprès de la commission européenne ces points et d'autres devant l'OLAF qui a ouvert une enquête. Ces mêmes députés demandent le rejet de la demande de subvention de la France et de l'Italie pour ce projet, du fait de la violation des clauses de l'article 16 du traité franco italien, puisque la demande ne porte que sur un tiers du budget (3 milliards sur les 8,6 milliards annoncés).

Par ailleurs, et malgré leurs demandes répétée, les députés européens n'ont pu obtenir la copie du dossier de subvention en violation de la règle de la transparence.

Leur note adressée à la Commission Européenne relève les incohérences et les grossières erreurs de ce dossier ainsi que d'indiscutables conflits d'intérêts.

Les opposants au projet Lyon Turin demandent l'utilisation de la voie ferrée existante rénovée et mise au gabarit pour le ferroutage depuis 2011 et qui n'est toujours pas utilisée.



## LA COUR DES COMPTES le 1er août 2012

4/8

Il précise également qu'« au-delà de ce coût certifié, les coûts sont répartis à parts égales entre la partie française et la partie italienne ».

Il conviendra de veiller à ce que cette indispensable certification soit réalisée par des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier et n'ayant pas de conflit d'intérêt au regard des suites du projet.

## LE PREMIER MINISTRE le 8 octobre 2012

Il n'en demeure pas moins qu'il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante, comme le *memorandum* franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage.

## L'ACCORD FRANCO-ITALIEN du 30 janvier 2012 - article 18

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

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

## L'ACCORD FRANCO-ITALIEN du 24 février 2014 - article 3

### Article 3 : Application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012

Le coût du projet certifié, y compris les aléas et les imprévus, évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 est fixé, en valeur janvier 2012, à l'issue du processus de certification des coûts, en cours à la date de signature du présent Accord. Ce coût certifié est validé dans un protocole additionnel au présent Accord, conclu sous forme d'échange de lettres. Ce protocole additionnel précise également les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et aussi de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. L'attribution par le Promoteur public des marchés de travaux définitifs visé à l'article 1er du présent Accord ne pourra intervenir qu'après l'entrée en vigueur de ce protocole additionnel. Avec ce dernier, le présent Accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

**Pièces jointes : Lettre à la Commission Européenne et annexe**

**Contact Coordination des Opposants au projet "Lyon-Turin" :**

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 [contact@lyonturin.eu](mailto:contact@lyonturin.eu) / Jean-Paul RICHARD 06 15 72 57 19 [jepari111@gmail.com](mailto:jepari111@gmail.com)

<http://lyonturin.eu/>