

LE PROJET

L'origine du projet

Le projet Lyon-Turin est né au début des années 90. A cette époque, **la contribution de l'industrie au PIB français était de 24%**, et le trafic de marchandises entre la France et l'Italie en augmentation. Les économistes faisaient l'hypothèse d'une croissance indéfinie incluant notamment le doublement des trafics de de marchandises à travers l'Europe. En 1983, la ligne ferroviaire existante transportait 10 millions de T de marchandises, et sa saturation était prévue pour 2012. Tout semblait justifier le Lyon-Turin.

Les prévisions de trafic

Dans l'enquête d'utilité publique de 2012, le projet Lyon-Turin est calibré pour un trafic de fret ferroviaire annuel (ligne historique + ligne nouvelle) de 24,1 millions de tonnes/an en 2025), puis 37,8 MT en 2030, puis 59,8 MT en 2035. En 1990, les promoteurs du projet prévoient 15 à 19 millions de passagers pour 2012.

Un projet qui avance malgré des prévisions erronées

Contre toutes prévisions, le trafic des marchandises a diminué.

Pour 10 millions de T de marchandises transportées en 1983, la ligne ferroviaire qui relie actuellement Lyon à Turin n'en transporte plus que 3,4 millions de T en 2013. Loin de la saturation, elle n'est utilisée qu'à moins de 20% de sa capacité.

Sur la route également, depuis 15 ans le trafic de marchandises ne cesse de diminuer. Le tonnage actuel est équivalent à celui de 1987. Le nombre de camions est équivalent à celui de 1992.

Quant aux voyageurs... il n'en passe en 2014 que 1 million.

LE PROJET LYON-TURIN A DÉRAILLÉ MAIS CONTINUE À AVANCER !

UN PROJET EN PLUSIEURS ÉTAPES

Le tunnel de base

Le tunnel de base entre la France et l'Italie constitue l'ouvrage majeur du projet. Long de 57km, il est constitutif de la "section transfrontalière" de 65km qui doit relier Saint-Jean-de-Maurienne en France à Suse en Italie.

Le tunnel de base est un ouvrage tellement pharaonique qu'il est géré comme un projet à part entière. Il a fait l'objet d'une enquête publique spécifique, et doit faire l'objet d'un financement spécifique.

Ce tunnel international n'a fait l'objet pour l'instant que de reconnaissances.

Dans le futur, le tunnel de base international doit être connecté à des "accès" côté italien et côté français.

Accès italiens: un 3ème sillon dans le val de Susse

Côté italien, ces "accès" doivent faire l'objet d'une nouvelle ligne qui devrait créer un 3ème sillon dans une vallée étroite qui héberge déjà une autoroute et la ligne ferroviaire existante.

Accès français: un projet en 2 phases

Côté français, le tracé concerne 3 départements (le Rhône, l'Isère et la Savoie) et traverse 71 communes.

Il comporte 2 phases de réalisation :

- **dans un premier temps, une ligne mixte voyageurs-fret entre Lyon et Chambéry**, via le tunnel de Dullin l'Epine. Cette 1ère phase comporte 78 km de voie nouvelle, dont près de 32 km en tunnels.
- **dans un second temps, une ligne fret entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne** via les tunnels de Chartreuse, de Belledonne et du Glandon, permettant la mise en place d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit. Cette 1ère phase comporte 62 km de voie nouvelle, dont près de 53 km en tunnels.

LE TRACÉ



LE COÛT

Coût global

Le coût total du projet Lyon-Turin est estimé à **26 milliards €**.

Certains n'hésitent pas à dire qu'il coûtera en réalité 2 fois plus cher, comme c'est le cas pour la plupart des grands projets d'infrastructure.

Coût du tunnel de base

Au début des années 2000, le coût du tunnel de base était estimé à 2 milliards €.

Il est aujourd'hui annoncé à 8,5 milliards € par les promoteurs du projet.

La Cour des Comptes française l'a estimé à 12 milliards €.

Le tunnel de base est co-finançable par l'Union Européenne, sous réserve d'un accord qui n'est pas encore acté.

Coût des accès français

Les accès français sont estimés à 11 milliards €. Les parties française (et italiennes) seront à l'entière charge des États français et italiens.

LYON-TURIN, OÙ EN EST-ON ?

Le Lyon-Turin reste un projet

A ce jour, **seules des galeries de reconnaissance ont été réalisées pour un coût de 900 Millions d'€**, et **seulement pour le tunnel international** entre la France et l'Italie. Côté italien, une galerie (la galerie de la Maddalena) est encore en cours de creusement.

Côté français, le début du creusement d'une nouvelle galerie de reconnaissance en Maurienne à Saint-Martin-la-Porte est prévu pour 2016.

Contrairement à ce que les promoteurs du projet tentent de faire croire, **les travaux définitifs n'ont pas encore démarré**, ni en France ni en Italie.

Les financements ne sont pas acquis

Les galeries de reconnaissance sont financées avec un budget dédié aux reconnaissances. **Le projet définitif n'a obtenu à ce jour aucun accord de co-financement de la part de Bruxelles.** Les promoteurs espèrent une contribution de l'Europe de 40%

Une 1ère demande de co-financement de 1,28 Milliards d'€ pour une partie seulement du tunnel international pour la période 2014-2015, a été déposée à l'UE en février 2015. La réponse de l'UE devrait intervenir dans le courant de l'été 2015.

LYON-TURIN, UN PROJET UTILE ?

Le trafic de fret ferroviaire s'est effondré

Le projet Lyon-Turin, imaginé dans les années 80, prévoyait une forte augmentation du trafic des marchandises entre la France et l'Italie avec une saturation de la ligne existante en 2012.

Il s'est passé exactement le contraire: **le trafic de fret ferroviaire s'est effondré**. La ligne ferroviaire qui relie actuellement Lyon à Turin transportait en 1983 10 millions de T de marchandises, mais en 2013 elle plafonnait à 3,4 millions de T ! Cette ligne historique, qui a été rénovée ces dernières années pour 1 milliard € afin de pouvoir transporter plus de poids lourds, est utilisée à moins de 20% de sa capacité.

Le trafic de camions ne cesse de diminuer

Sur la route aussi, **depuis 15 ans le trafic de marchandises ne cesse de diminuer. Le tonnage actuel est équivalent à celui de 1987. Le nombre de camions est équivalent à celui de 1992.**

La baisse du trafic entre la France et l'Italie est une tendance lourde qui s'est manifestée bien avant la crise de 2008 tant ces deux pays se sont désindustrialisés, désormais les axes principaux européens de trafic sont Nord-Sud et non plus est-ouest, et le centre de gravité de l'Europe s'est déporté vers l'est.

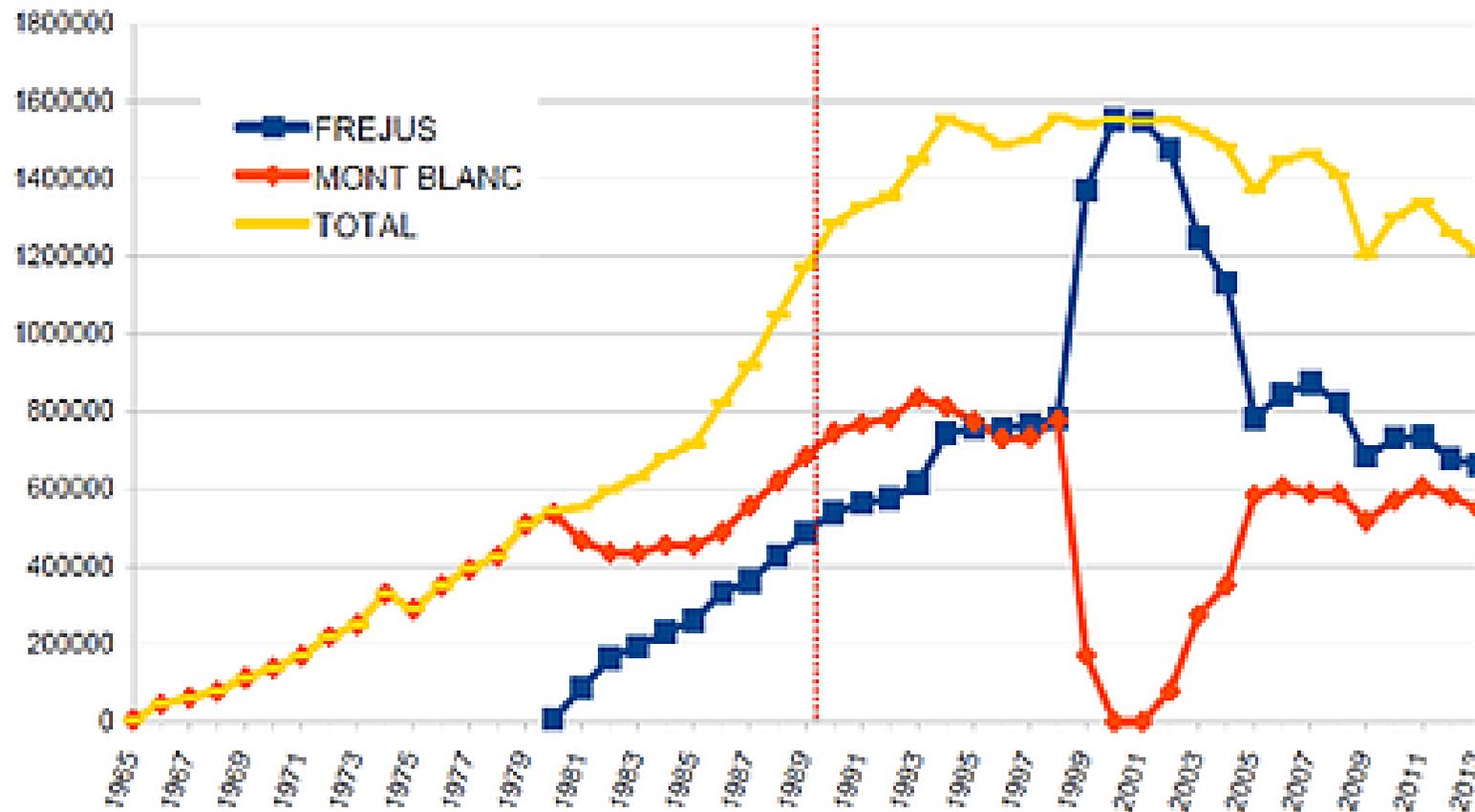
Les promoteurs du projet annonçaient 7000 camions par jour, il n'en passe que 3500. Toutes les prévisions de trafic exprimées par le passé ont été démenties par la réalité: le projet est simplement devenu obsolète, la ligne actuelle ne sera probablement jamais saturée et est **en capacité de faire passer la plupart des camions sur le rail, à commencer par les plus polluants** .

Prévisions de trafic irrationnelles et sans contre-expertise

Route + fer confondus, les promoteurs du projet tablaient sur 75 millions de T de marchandises: il n'en passe que 22 millions de T ! Il a été imaginé en 1990 pour résoudre des problèmes de 1990... qui ont disparu dès 2002. Il est fondé sur des **prévisions de trafic parfaitement irréalistes**, qui n'ont **jamais été fait l'objet de contre-expertises indépendantes** susceptibles de remettre en cause son utilité. Ce qui permet à ce projet d'avancer, avec le puissant soutien des lobby du TP et de politiques d'un autre temps.

LE TRAFIC DES POIDS LOURDS EST AUJOURD'HUI EGAL A CELUI DE 1989

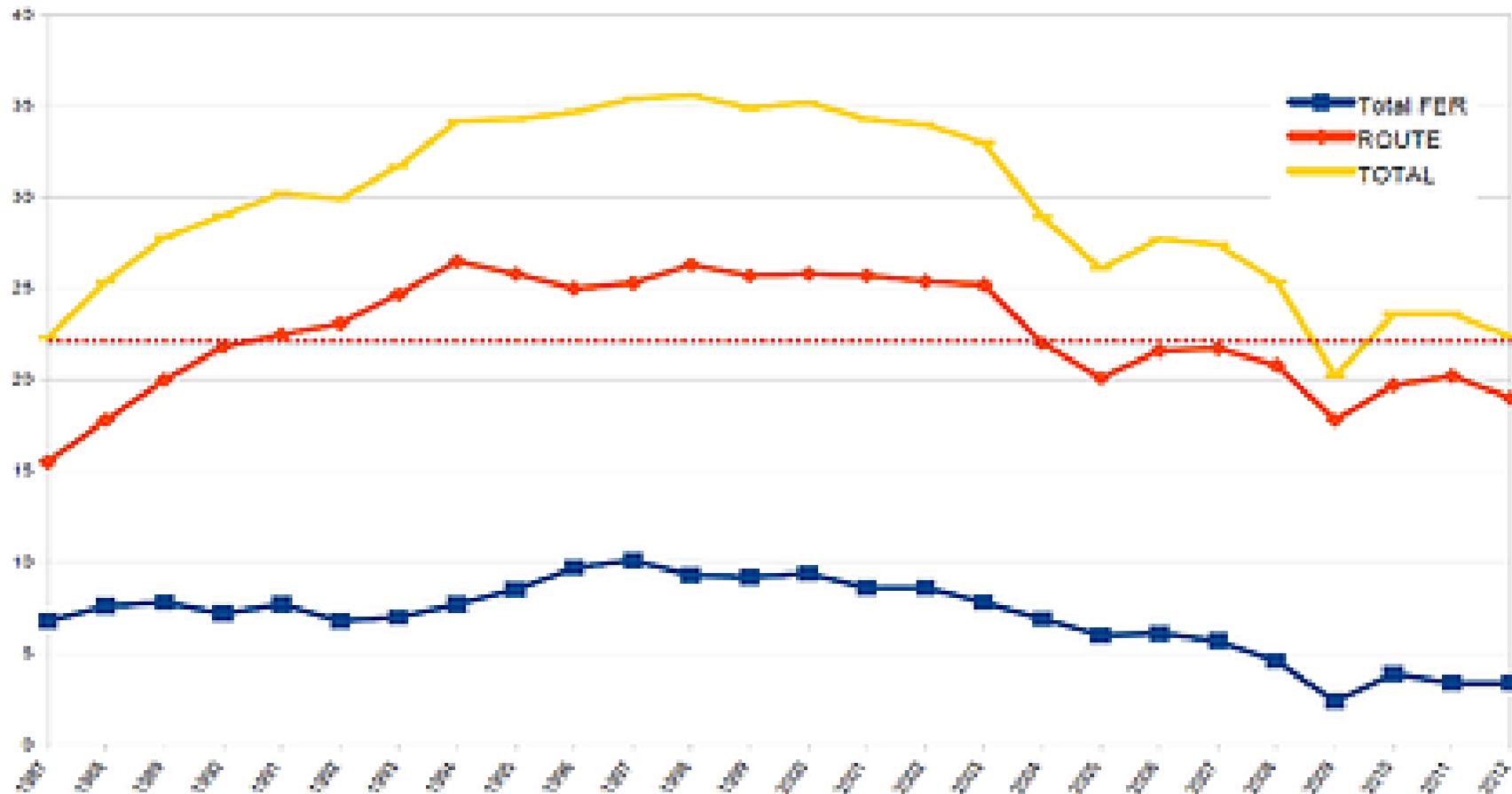
Evolution des trafics en nombre de P.L. /an, Fréjus + Mont-Blanc (source RFF)



Pour mémoire
Accident du tunnel
du Mont Blanc
En 1999

LE TONNAGE TRANSPORTÉ EST AUJOURD'HUI EGAL A CELUI DE 1987

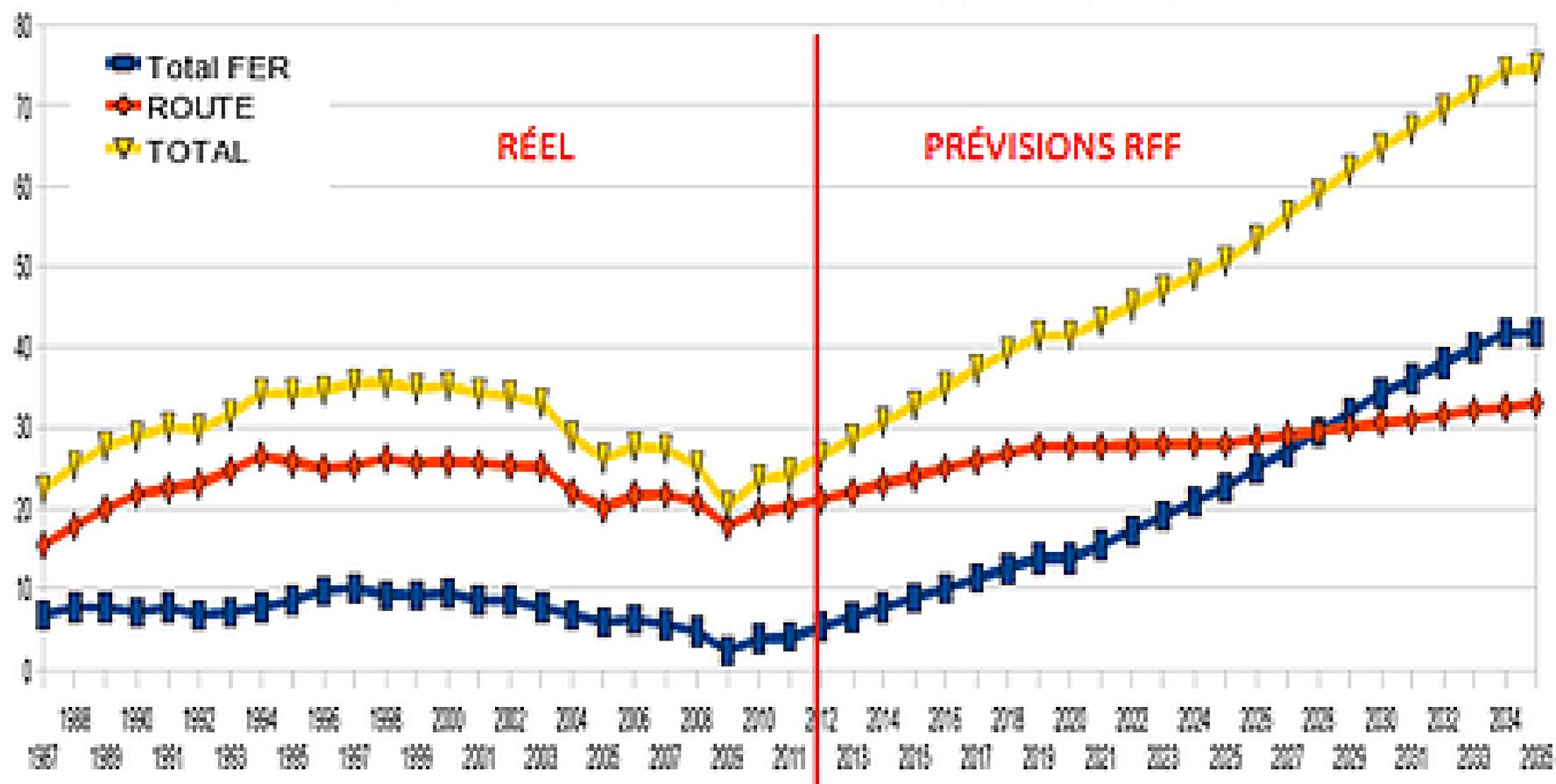
Evolution des trafics marchandises/an, Fréjus + Mont-Blanc + Mont-Cenis



(Source : Office fédéral des transports (OFT), Division Financement © OFS)

AUCUNE CONTRE-EXPERTISE DES ÉVALUATIONS IRRATIONNELLES DE RFF

Évaluation linéaire des progressions annoncées par RFF à partir de 2012, en millions de T
(Source : Document soumis à l'EUP, pièce G p. 66)



Non, la ligne ferroviaire actuelle n'est pas obsolète !

Certains fervents défenseurs du projet Lyon-Turin se plaisent à dire que la ligne ferroviaire actuelle date de Cavours et est trop vieille et trop pentue pour être exploitée. Si c'était le cas, pourquoi avoir investi 1 milliard € dans sa rénovation ?

Par ailleurs, nos voisins suisses et autrichiens réussissent parfaitement à optimiser des lignes ferroviaires aussi pentues et aussi anciennes que la nôtre: 17 millions de T par le tunnel du Gothard en Suisse, 15 millions de T par le tunnel du Brenner en Autriche. Et seulement 3,4 millions de T par le tunnel du Fréjus en France, qui a la capacité d'en accueillir 6 fois plus...

Un projet au mauvais endroit

L'axe Kiev-Lisbonne qui sous-tend le projet Lyon-Turin, ne passe pas par Lyon. Pour joindre l'Italie à la péninsule ibérique, les camions passent plus au Sud par Vintimille, et c'est logique : il y a 100km de moins. Le projet Lyon-Turin est absurde, car il prévoit de détourner un trafic routier qui passe ailleurs, et qui devra emprunter l'autoroute de la vallée du Rhône déjà très encombrée.

Un coût qui explose à 30 milliards €

Le coût total du Lyon-Turin pharaonique ne cesse d'augmenter: prévu à 12 milliards € en 2002, il a été évalué par la Cour des Comptes à plus de 26 milliards €. Pour le seul tunnel international de 57km, on parlait de 2 milliards € en 2002; on parle à présent de 12 milliards € (!), alors que les travaux n'ont même pas encore commencé. Même constat pour les travaux d'étude : initialement prévus à 371 millions €, on parle maintenant de 1,2 milliards € ! Une étude européenne a encore récemment confirmé la gabegie financière que constitue ce projet.

Ce qui est stupéfiant avec le Lyon-Turin, c'est la légèreté du management d'un projet aussi lourd. Son utilité n'a jamais été évaluée au regard de son coût. Aucun calcul des tarifs de péage, aucune projection de chiffre d'affaires, aucun calcul de rentabilité. Dans les conditions actuelles, son retour sur investissement se monterait à plus de 6 siècles ! La Cour des Comptes française a épinglé à plusieurs reprises le Lyon-Turin dans différents rapports officiels, mais jusqu'à présent elle semble parler dans le vide. Le projet ne sera jamais rentable et sera payé par les contribuables".

Le rapport de la commission Mobilité 21 (rapport Duron) du 27 juin 2013 est également sévère pour le Lyon-Turin, qu'il relègue en seconde priorité en soulignant "l'incompatibilité des projets Lyon-Turin et Canal-Seine-Nord avec la réalisation d'autres projets compte tenu des disponibilités financières".

Exemple récent: Le tunnel du Perthuis mis en service en 2003 entre la France et l'Espagne enregistre 400 millions de dette à cause de prévisions de trafic trop optimistes. C'est encore une fois le contribuable qui épongera.

Alors que l'endettement de la France (2000 milliards €) s'accroît chaque année et que des efforts financiers sans précédent sont demandés aux Français, c'est encore le contribuable qui paiera 2 fois pour financer ce projet inutile: une 1ère fois pour le construire, une 2ème fois pour subventionner son exploitation déficitaire.

Un trafic-voyageurs insignifiant

Le Lyon-Turin est également prévu pour transporter des voyageurs. Cependant, là aussi les prévisions se sont lourdement trompées: en 1990, les promoteurs du projet prévoyaient 15 à 19 millions de passagers pour 2012, il n'en passe en 2014 que... 1 million avec 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 2.

Ce projet ne peut pas être justifié non plus par le trafic-voyageurs.

Voyageurs: des gains de temps insuffisants

Les promoteurs du Lyon-Turin crient haut et fort que la ligne mettra Paris à 4 heures de Milan contre 7 heures actuellement. Ces chiffres sont en réalité mensongers.

Le trajet Paris-Lyon s'effectue aujourd'hui en 7 heures, incluant entre 7 et 9 arrêts avec la partie Turin-Milan sur une ligne normale (il existe une LGV mais elle n'est pas utilisée à cause d'un différend entre la SNCF et les chemins de fer italiens). Le Lyon-Turin prévoit de raccourcir le trajet Paris-Milan précisément à 4 heures 15mn... mais en omettant de préciser que cette durée n'inclut pas les arrêts ! En comptant les arrêts, on rallonge la durée de 1 heure 15mn, ce qui porte la durée du trajet à 5 heures 30mn: en réalité, on gagne juste 1 heure !

Même constat entre Lyon et Turin: le gain de temps proposé par le Lyon-Turin est de 50mn.

Alors, 30 milliards d'euros pour 1 heure de trajet en moins, est-ce bien raisonnable ?

Un nombre de créations d'emploi dérisoire

En matière de création d'emploi, les pronostics sont des plus fantaisistes. Le 13 mars 2012, Louis BESSON annonçait 3 000 emplois. En juillet 2012, Bernadette LACLAIS parlait de 4 000 emplois... et le Magazine Rhône Alpes écrivait 30 000 emplois. En novembre 2012, la Transalpine annonçait 6 000 emplois. En septembre 2014, Jean-Jacques QUEYRANNE parle de 12 000 emplois. Qui doit-on croire ?

La réalité est vraisemblablement plus proche de 2 000 emplois temporaires pendant la durée du chantier, dont une majorité de travailleurs détachés. Pour s'en convaincre, il suffit de considérer le tunnel de base du Saint-Gothard en Suisse, de longueur strictement identique, qui n'a créé que 1 800 emplois.

En phase d'exploitation, ces emplois auront disparu, et les retombées économiques seront nulles pour les territoires traversés, car un train n'a jamais créé d'emplois sur son passage.

LYON-TURIN, UN PROJET ÉCOLOGIQUE ?

Déblais, camions, pollution

300km de voies ferrées supplémentaires et 8 nouveaux tunnels devraient traverser les Alpes. Il faudra extraire et stocker des **millions de m3 de déblais de composition incertaine** (présence probable d'uranium et d'amiante) qui seront transportés par des norias incessantes de camions pendant toute la durée du chantier, soit entre 15 et 25 ans. Le Lyon-Turin créera plus de pollution en 15 ans qu'il n'en supprimera pendant 50 ans.

Destruction de terres agricoles

1500ha de terres dont une grande partie de terres agricoles à fort potentiel seront détruits par le Lyon-Turin. En Savoie, ce projet concerne 80 exploitations agricoles qui seront ainsi fragilisées.

Destruction des paysages

De nombreux paysages seront défigurés par les infrastructures (viaducs, digues, élévations...).

Destruction d'espaces naturels et tarissement de sources

La biodiversité et les espaces naturels seront irréversiblement altérés par ce projet démesuré. On sait aussi que tout percement de tunnel entraîne des risques accrus de **tarissement des sources**, surtout en milieu montagnard. **La commune de Villarodin-Bourget, victime du percement d'une galerie de reconnaissance du Lyon-Turin, en a déjà fait les frais.**

Pollution et cancers

Mais surtout, le Lyon-Turin est un prétexte à repousser à demain ce qui pourrait être fait aujourd'hui. En effet, **la ligne historique existante avec le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, rénovée pour 1 milliard €, est sous-utilisée à moins de 20% de sa capacité.** Elle aurait la capacité de transporter 20 millions de T/an de marchandises et TOUS les camions qui transitent par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus, mais on n'y fait passer que 3,4 millions de T/an... s'il y avait une volonté politique pour **contraindre les camions à passer sur les trains.**

Paradoxe: ceux qui défendent le Lyon-Turin sont les mêmes que ceux qui ont abandonné l'Ecotaxe ! Ce sont les mêmes qui viennent d'abandonner en 2015 le projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique pourtant sur un réseau de plaines, au motif qu'il ne serait pas rentable. Sans volonté politique, on ne remplira pas plus le futur Lyon-Turin qu'on ne remplit la ligne existante, mais pour nos courageux décideurs politiques, faire de l'agit-prop pour dans 40 ans c'est plus confortable que de se confronter aujourd'hui au lobby des transports routiers. **En attendant un hypothétique Lyon-Turin dans 40 ans, les camions roulent et**

polluent les vallées, mettant les populations riveraines en danger en causant maladies cardiaques, respiratoires, coronariennes, AVC, cancers du poumon.

Cerise sur le gâteau : La décision d'ouverture à la circulation le 2^{ème} tube de sécurité du tunnel routier du Fréjus en 2019 permettra d'autoriser un accroissement du trafic routier dans la vallée de la Maurienne de plus de 55% par rapport à 2014.

En Europe, plus de 90% les citoyens sont exposés à des niveaux annuels de particules fines supérieurs aux recommandations de l'OMS. **La pollution de l'air engendre 600.000 décès et maladies par an** soit un coût annuel estimé de 1600 milliards de \$ (10% du PIB de l'UE !)

La France, plus mauvais élève de l'Europe, a été assignée par la Cour de Justice Européenne pour non-respect des valeurs limites en particules fines.

Dès 2013, les opposants au Lyon-Turin, dont le député EELV Noël Mamère, avaient déposé **plainte contre X pour mise en danger de la vie d'autrui**, au tribunal de Chambéry, afin d'alerter sur les dangers de la pollution liée au trafic routier dans les Alpes.

Bilan carbone désastreux

Le "bilan carbone" est l'un des critères d'évaluation d'un tel projet. Il est défini par des calculs complexes assez opaques, associant de nombreux paramètres, dont les prévisions de trafic... Plus les prévisions de trafic routier sont élevées, meilleur sera évidemment le bilan carbone. Dans les documents d'enquête publique, le bilan carbone est présenté comme positif... mais sur la base de prévisions qui sont fausses !

Le bilan carbone du tunnel de base du Brenner, dont les caractéristiques sont similaires à celles du tunnel de base Lyon-Turin, vient d'être évalué: il est mauvais... pourquoi celui du Lyon-Turin serait-il meilleur ? (voir VAM ACTU N° 16)

Opposition des écologistes

La liste des groupes, associations, partis qui s'opposent au Lyon-Turin s'allonge de jour en jour. Le parti Europe Ecologie Les Verts (EELV), auparavant défenseur du projet, a radicalement inversé sa position sur le projet, qu'il combat à tous les niveaux: régional, national, et européen. Mais parmi les opposants au projet, on trouve aussi pêle-mêle le PG, Les Amis de la Terre, la FRAPNA, la CIPRA (Commission Internationale pour la Protection des Alpes), la FDSEA , la Confédération Paysane, des collectifs et associations locale : Vivre et Agir en Maurienne, à Chapareillan etc En Italie le mouvement NO TAV parti du Val de Suse est très populaire et a essaimé dans tout le pays pour la préservation de l'environnement contre la gabegie financière, la corruption et la mainmise de la Mafia sur l'argent public, au détriment de l'intérêt public, Aussi les élections législatives de 2013 et européennes de 2014 ont permis d'investir plusieurs dizaines d'élus opposés au projet.

LYON-TURIN, UN PROJET DÉMOCRATIQUE ?

Le débat public n'a jamais eu lieu

Concernant le Lyon-Turin, le débat public tel qu'il est prévu par la loi n'a jamais été organisé. La seule concertation a eu lieu en 1993, mais à l'époque on parlait d'un projet très différent du projet présenté à l'enquête publique de 2012.

Un simulacre d'enquête publique

L'enquête publique du Lyon-Turin pour les accès français au tunnel transfrontière a eu lieu en 2012. En guise d'enquête publique, ce fut une mascarade : dossier de 5 000 pages consultable seulement aux heures d'ouverture des mairies, présentation de présentations fantaisistes, illisibilité de certains documents, absence de réponses aux questions posées par le public... sans oublier les conflits d'intérêts impliquant certains enquêteurs. Les conclusions de l'enquête publique étaient écrites à l'avance.

Un projet infiltré par la mafia

En 2011, des dirigeants de Lyon-Turin Ferroviaire ont été condamnés par le tribunal de Turin pour trucage d'appels d'offres. Certaines entreprises ayant travaillé sur le chantier italien ont des liens avec la "Ndrangheta", une organisation mafieuse calabraise. Les implications sont celles d'une organisation criminelle: marchés truqués, fournitures non conformes aux commandes, surcoûts inexplicables en équipements mobilier et informatique, entraves à la concurrence.

En octobre 2014, **la société Lyon-Turin Ferroviaire a été nominée aux prix Pinocchio** dans la catégorie "Mains sales, poches pleines".

En février 2015, **l'OLAF (Office européen de Lutte Anti-Fraude) a ouvert une enquête sur le Lyon-Turin.**

Les instances de contrôle ne sont pas écoutées

La Cour des Comptes a tiré à plusieurs reprises la sonnette d'alarme au sujet du projet Lyon-Turin. Dans son référé sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin du 1er août 2012, elle critique le pilotage du projet qui *"ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité"*. Elle s'alarme de *"coûts prévisionnels en forte augmentation"*, de *"prévisions de trafic revues à la baisse"*, d'une *"faible rentabilité socio-économique"*, du *"financement non défini"*. Dans son dernier rapport intitulé "La grande vitesse ferroviaire, un modèle porté au delà de sa pertinence", la Cour des Comptes émet à nouveau des doutes sévères sur le Lyon-Turin, dénonçant sa faible rentabilité, la forte hausse des coûts prévisionnels, ainsi que les prévisions de trafic revues à la baisse.

La Commission Mobilité 21, dans son rapport de juin 2013 destiné à évaluer et hiérarchiser les grands projets d'infrastructures français, a relégué le Lyon-Turin en **seconde priorité**, le jugeant trop coûteux. N'ayant pas pu s'assurer que les risques de saturation qui justifient la réalisation du projet interviendraient avant les années 2035 à 2040, elle recommande de repousser sa réalisation entre 2030 et 2050. Elle ne s'est toutefois pas prononcé sur la pertinence du tunnel transfrontalier, hors du champ de sa compétence, et sanctuarisé à l'abri de débats publics par l'accord franco-italien du 31 janvier 2012.

Malgré les critiques de nos instances démocratiques, le projet continue d'avancer !

Un projet émaillé de conflits d'intérêt

La liste des conflits d'intérêt est longue et il serait fastidieux de tous les citer, nous vous renvoyons pour cela aux pages 88 à 130 du recours déposé au Conseil d'Etat le 21.02.2014 par plus de 1200 citoyens.

Les derniers en date:

- La **certification du coût du projet** est censée être faite par un tiers extérieur (article 18 du traité franco-italien), par "des experts n'ayant pas eu à travailler sur le dossier" et sans conflit d'intérêts (référé du 1er août 2012 de la Cour des Comptes), "de la manière la plus rigoureuse qui soit et de manière indépendante" (Jean-Marc Ayrault, 8 octobre 2012). Finalement, **LTF/TELT a confié cette étude à son sous-traitant GDF SUEZ TRACTEBEL** qui a déjà travaillé pour LTF de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013, par un marché de gré à gré en violant ainsi les dispositions du traité franco-italien. On notera également au passage que GDF SUEZ est membre du Conseil d'Administration de l'IGD (Institut de la Gestion Déléguée, qui assure la promotion des fameux PPP, les "partenariats public-privé") présidé par Mr Hubert du Mesnil qui est également président de LTF/TELT...

- Le 14 avril 2015, Lyon-Turin Ferroviaire s'est déplacé à Bruxelles pour une nouvelle séance de communication, en faisant intervenir le "**professeur Oliviero Bacelli de l'université de Bocconi**", un "expert" qui a défendu la rentabilité socio-économique du projet. Ce que Lyon-Turin Ferroviaire/TELT a simplement omis de dire, c'est que **l'expert en question est au Conseil d'Administration de LTF/TELT**; qu'il est **associé de la société Gruppo CLAS**; que la société Gruppo CLAS a pour clients la société Transpadana (l'équivalent italien de la Transalpine) et aussi l'Université de Bocconi, tant qu'on y est. **Quelle est la crédibilité de ce genre d'expert ?**

Des conflits d'intérêt dans tous les sens !

Un forcing peu démocratique

Depuis 10 ans les promoteurs du Lyon-Turin mentent et modifient les règles pour vendre et réaliser à tout prix un projet devenu inutile.

Par exemple, **la condition de la saturation de la ligne existante, présente dans les premiers documents officiels pour lancer le projet a mystérieusement disparue.**

Un lobbying forcené est mené par les promoteurs du projet à travers le "**Comité pour la Transalpine**", créé dans le but de "mener toute action de nature à faciliter ou accélérer la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin".

Les promoteurs du projet multiplient les actions de communication tous azimuts vers le gouvernement, vers l'Union Européenne, dans la presse... En juin 2013, Lyon-Turin Ferroviaire lançait une opération de communication dans 10 quotidiens français et italiens, dont le prix a été estimé entre 350 000 et 500 000 €. Des millions d'Euros publics sont ainsi engloutis dans un lobbying forcené... qui se fait aux frais du contribuable !

Un projet justifié aurait-il besoin d'être autant défendu ?