

Questions autour de la gestion du grand projet Lyon-Turin

Le gouvernement et les collectivités concernées devraient s'intéresser aux comptes de Lyon-Turin Ferroviaire. Cette société basée à Chambéry est le maître d'ouvrage de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont les travaux sont estimés à plus de 26 milliards d'euros. Un grand projet qualifié d'inutile par les opposants à cette infrastructure.

Depuis le mois de février 2012, la Cour des comptes a émis à trois reprises des doutes sur la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Pas moins de trois rapports évoquent ou portent sur ce projet pharaonique estimé à plus de 26 milliards d'euros, selon les données communiquées par la direction générale du Trésor.

Le dernier avertissement des magistrats, rendu public en novembre, est un référé adressé à Jean-Marc Ayrault, Premier ministre. Il indique que, pour la Cour, « *le pilotage de cette opération ne répond pas aux exigences de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur et de cette complexité* ».

Nous avons révélé dès le 4 octobre les soupçons de [conflits d'intérêt dans une enquête publique](#). Nous avons aussi révélé le contenu d'un [courrier écrit par Pierre Dufour, vice-président du tribunal administratif de Grenoble](#), qui prenait parti pour le président d'une commission d'enquête publique contestée par les opposants au projet.

Un point, inquiétant, a été relevé par la Cour : « *Les données disponibles concernant le projet ferroviaire Lyon-Turin ont difficilement permis d'apprécier l'évolution des coûts* ». Les magistrats n'auraient-ils pas tous les éléments comptables du grand projet de 140 kilomètres de ligne nouvelle, dont pas moins de 86 kilomètres en tunnel, selon les chiffres communiqués par Réseau ferré de France ? La société Lyon Turin ferroviaire (LTF) est-elle dans la ligne de mire des magistrats ? La gestion du projet par cette filiale de Réseau ferré de France (RFF) et de Rete Ferroviaria Italiana (RFI), dont le siège est à Chambéry, est-elle en cause ?

Des dirigeants de LTF douteux

L'examen des bilans et de jugements rendus par la justice italienne concernant LTF pose en effet bien des questions. Créée en 2001, la société Lyon Turin ferroviaire (LTF) débute sous de mauvais auspices avec la nomination en 2003 d'un directeur général, **Paolo Comastri**, qui restera à la tête de l'entreprise jusqu'en 2010. Dans un jugement rendu le 8 février 2011, le DG de LTF est condamné à huit mois de prison par le tribunal pénal de Turin, en première instance, pour « *turbativa d'asta* » (**trucage d'appel d'offre**), des faits concernant LTF, qui remontent à 2004, et ont nécessité des écoutes téléphoniques.

[Jugement du tribunal de Turin](#)

Paolo Comastri, qui aurait fait appel du jugement, n'est pas le seul à être condamné en 2011 par le tribunal de Turin : le jugement concerne aussi **Walter Benedetto**, responsable de la direction des constructions au sein de LTF, lequel a écopé d'un an de prison en première instance. Un certain **Ugo Martinat**, qui fut le leader de l'Alliance nationale à Turin, parti d'extrême droite italien, apparaît aussi dans la liste des inculpés. Mais, décédé en 2009, celui qui fut ministre de Silvio Berlusconi, n'a pas été jugé.

Dès son arrivée à LTF, **Paolo Comastri** a la confiance du conseil d'administration de la société. On peut lire dans un procès verbal de l'assemblée générale de LTF, daté du 21 février 2003, que le CA approuve une décision importante, « *par laquelle le président de la société [à l'époque François Lépine, ancien préfet, aujourd'hui vice-président de la Transalpine, association de lobbying en faveur du Lyon-Turin qui rassemble les géants du BTP] donne délégation de pouvoirs au directeur général* ».

[CA du 23 février 2003](#)

Pendant sept ans, **Paolo Comastri** a donc disposé d'un pouvoir de signature limité à 10 millions d'euros pour la passation de marchés, et à 100 000 euros pour les marchés dits de prestation « *intellectuelles* ».

Est-ce le fruit du hasard ? **L'examen des comptes annuels de LTF révèle un grand écart dans les investissements entre la France et l'Italie.** Par exemple, côté italien, les investissements en matériel informatique sont bien supérieurs à ceux de la France qui, sur la même période, a procédé au creusement de trois galeries dites « *descenderies* ».

L'absence de réels travaux côté italien, du fait d'une forte opposition locale et des changements de tracés, ne peut expliquer le doublement des investissements par rapport à ceux de la France. Qu'est-ce qui a justifié de tels investissements ?

Une galerie de reconnaissance fantôme ?

L'examen attentif des rapports financiers soulève d'autres questions sur la gestion de LTF. Le rapport financier 2010 contient un état des travaux concernant la **galerie de reconnaissance de Venaus** en Italie. Là encore, suite à l'occupation des aires de chantier par les opposants au projet lors des opérations d'installation fin 2005, « *le*

gouvernement italien a décidé de modifier le tracé de la future ligne ferroviaire et, par la même occasion de déplacer **la galerie de reconnaissance de Venaus** vers une autre localité, sur la commune de Chiomonte, lieu-dit La Maddalena », est-il écrit dans ce rapport. **La galerie de Venaus est donc abandonnée, sans connaître le début d'un creusement, à la suite d'une concertation et d'études qui ont été menées de 2006 à 2009.**

[Comptes 2005](#)

[Comptes 2010](#)

Mais les bilans de LTF contiennent une surprise de taille : la galerie de Venaus est comptabilisée comme un actif de 2003 à 2010. Le rapport financier de l'année 2010 indique de plus qu'en termes de « **coûts directs, les travaux déjà réalisés par LTF pour la galerie de Venaus figurent au bilan de la société au 31 décembre 2010 pour un montant de 10 322 473 euros en immobilisations en cours et de 7 545 837 euros en avances et acomptes versés sur immobilisations** ». Le chantier n'a pourtant jamais vu le jour...

Comment se fait-il que pour la **galerie de Venaus** l'on passe de 4,3 millions d'euros à 6,5 millions de coûts directs entre 2005 et 2006 alors que le chantier est abandonné en 2005 ? Comment se fait-il que l'on passe de 4,3 millions d'euros à 10,3 millions de coûts directs entre 2005 et 2010, soit un écart de 6 millions ?

Les bilans de LTF contiennent une autre surprise : « *Désormais localisé à La Maddalena, le chantier a pu être lancé à la fin du mois de juin 2011 (...). L'excavation de la galerie doit débiter au premier trimestre 2012* », note le rapport financier de 2011. **Or, en 2011, pas moins de 17,5 millions d'euros d'acomptes ont été versés pour ce chantier, soit trois fois plus que les sommes dépensées la même année...**

Des sous-traitants mis en cause

[Panneaux de chantier de LTF sur lesquels sont inscrit les noms d'Italcoge et de Martina](#)

Plusieurs sociétés travaillant pour LTF font l'objet de diverses procédures judiciaires en Italie.

[Italcoge-Martina-Mafia](#)

Ainsi, dans un document daté du 19 décembre 2011, les policiers italiens ont dressé un inventaire des entreprises en contact avec la '**Ndrangheta**, une organisation mafieuse originaire de la région de Calabre (sud de l'Italie). On y trouve dans cette liste **Martina SRL** et **Italcoge**, deux entreprises qui ont obtenu des marchés avec LTF (lire la page 14 du rapport financier 2011, ci-dessous).

[Comptes 2011](#)

Le conseil d'administration a en effet confié « *suite à une consultation simplifiée (...) au **groupement Italcoge-Martina Service** la réalisation d'une clôture anti intrusion autour des aires de chantier* » de la Maddalena. Ces deux entreprises ont connu de sérieuses difficultés : dans un jugement daté du 28 juillet 2011, **le tribunal pénal de Turin a déclaré Italcoge en faillite frauduleuse alors que LTF lui avait confié un marché « simplifié ».** **De même, l'entreprise Martina Service est aussi traînée devant le tribunal pour banqueroute frauduleuse (voir notre document).** Les dirigeants de LTF pouvaient-ils ignorer la situation de ces entreprises italiennes, lesquelles ont perçu des fonds publics ? Nous attendons les réponses à ces questions. La Cour des comptes a en tout cas du pain sur la planche, et quelques raisons de s'interroger sur le « *manque de rigueur nécessaires dans la conduite d'un projet d'infrastructure de cette ampleur* ».