

Projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon Saint-Exupéry - Turin.

La présente révélation de faits s'inscrit dans un contexte général qui peut être qualifié de douteux compte tenu de faits graves survenus dans la gestion de ce dossier.

Un rapport des "Carabinieri", un jugement du Tribunal correctionnel de Turin révèlent des pratiques qui créent le doute légitime sur l'utilisation des fonds européens.

Les bilans comptables publiés par la société Lyon Turin Ferroviaria SAS qui perçoit des fonds de l'Union Européenne présentent des anomalies pour lesquelles aucune explication n'a été fournie malgré la demande conjointe de l'association ANTICOR, de FLARE et de la Coordination des opposants au Lyon Turin.

1/ Contexte général.

1.A/ Intervention des sociétés Italcoge et Martina sur le chantier LTF de la Maddalena.

La photographie ci-dessous atteste que les sociétés italiennes Italcoge et Martina sont bien intervenues sur le chantier dont le maître d'ouvrage est Lyon Turin Ferroviaria.



Le rapport de "Carabinieri" daté du 19 décembre 2011 dans une enquête sur l'organisation criminelle "Ndrangheta".

Sur la base d'écoutes téléphoniques reproduites dans ce rapport, il est établi des liens directs entre les interventions des sociétés Martina et Italcoge et les personnes visées par l'enquête (page 521, 593, 602, 603, 604)

Ces sociétés ont été mises en liquidation judiciaire comme l'indique ce même rapport d'enquête.

1.B/ Le Directeur Général de LTF condamné par la justice italienne.

La société Lyon Turin Ferroviare avait comme Directeur Général Monsieur Paolo Comastri désigné à ces fonctions par décision de l'Assemblée Générale du 21 février 2003.

Par jugement daté du 13 février 2011, le tribunal correctionnel de Turin a condamné Monsieur Paolo Comastri à une peine de prison de 8 mois. Il a été condamné en compagnie de Monsieur Walter Benedetto Directeur des travaux pour des faits commis au sein de la société Lyon Turin Ferroviare "trucage d'appel d'offres".

Les écoutes téléphoniques reproduites dans le jugement montrent qu'ils ont tenté de soustraire à la justice italienne des documents en tentant de les transférer en France au siège de la société LTF à Chambéry. (pages 117, 118, 119)

La société a été interpellée sur son absence de constitution civile dans ce procès et n'a pas répondu à ces interpellations.

Les faits remontent à 2004, et il est incompréhensible que Monsieur Comastri soit resté en poste au sein de LTF jusqu'à son remplacement en 2011. Il disposait en effet de délégations de signature pour les marchés jusqu'à dix millions d'euro.

1.C/ Transfert d'affectation comptable surprenant.

On relève en effet dans les comptes de cette société une somme de 10,322 millions pour des travaux affectés à une galerie de reconnaissance en territoire italien appelée "VENAUS" puis un "basculement" de ce montant en début d'exercice 2010 vers un compte désormais appelé "MADDALENA". Pourtant, il n'y a eu aucun percement de galerie sur le site de Venaus et le site de la Maddalena est distant de onze kilomètres de celui de Venaus.

Une dépense de plus de dix millions d'euro sans qu'aucune installation ne soit réalisée est difficilement envisageable. Il n'est pas plus envisageable que des études pour une localisation déterminée soient intégralement transférables à un autre site.

1.D/ Une somme prêtée intitulée "Avances sur Commandes".

Par ailleurs il apparaît sur les comptes de LTF SAS un montant de 7 545 837 € dans un compte intitulé "Avances et acomptes sur commandes". Ce montant se retrouve dans les bilans des années 2007, 2008, 2009, 2010, 2011. Les comptes 2006 font en outre, apparaître un montant de 7 673 756 € qui pourrait intégrer tout ou partie du montant de 7 545 837 €. Le fait que cette somme se trouve inscrite sans modification au cours de cinq exercices fiscaux interdit toute qualification d' "Avances et acomptes

sur commandes" mais doit être considéré comme un prêt dont il conviendra de savoir s'il a été remboursé.

1.E/ Des coûts en Italie difficilement explicables.

Lorsque l'on rapporte les investissements réalisés en mobilier et en informatique par salarié, en France et en Italie, à partir des bilans comptables publiés par LTF, on constate un écart de coûts inexplicable.

Le montant investi en France, pour 33 personnes en moyenne, s'élève pour la période 2002 -2013 à 248.129 €uro, soit un investissement moyen par salarié de 7 417 €uro par salarié et par an ou encore un investissement annuel moyen par salarié de 618 €uro.

En Italie, pour 19 personnes en moyenne, le montant investi pour la période 2002 - 2013 s'élève à 570 536 €uro soit un investissement moyen par salarié de 30 466 €uro par salarié et par an ou encore un investissement annuel moyen par salarié de 2 539 €uro.

L'investissement pour les postes mobilier et informatique par salarié a donc été 4,11 fois supérieur en Italie qu'en France sur la période de 2002 à 2013.

1.F/ Un accord troublant au regard des dispositions de l'Organisation Mondiale du Commerce et des règles nationales ou européennes de libre concurrence ou d'ententes illicites.

L'accord entre la France et l'Italie daté du 30 janvier 2012 contient des termes dont il est légitime de penser qu'ils ouvrent la possibilité d'ententes ou de limitation de la concurrence.

L'annexe 3 de cet accord au dernier paragraphe comporte ce texte :

Les Parties engageront par ailleurs une discussion avec les autres pays alpins et la Commission européenne, en vue d'éviter que les niveaux de tarification ferroviaire retenus dans chaque Etat ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.

Il est légitime de comprendre cette formulation comme une invitation à limiter la concurrence entre les différents exploitants ferroviaires au préjudice des consommateurs.

1/G Des évaluations fluctuantes et peu fiables.

Le creusement d'une galerie de reconnaissance dénommée "La Maddalena" en Italie a été lancée en Italie en 2012.

Cette galerie fait l'objet d'une mention dans le rapport de gestion de la société LTF dans les termes suivants:

Dans le cadre des travaux principaux de la galerie, le groupement a réalisé les premiers 248 mètres de creusement. Le tunnelier a été livré durant l'été pour être ensuite assemblé et testé entre juillet et novembre. Les premiers essais de creusement ont donc pu démarrer au mois de novembre. A fin 2013, environ 50 mètres ont été réalisés à l'aide du tunnelier.

Côté français, cette ratification est intervenue le 2 décembre 2013 à travers la publication du texte de Loi au Journal Officiel de la République Française. Côté italien, la Chambre des députés a adopté le projet de Loi le 12 novembre 2013 et l'a transmis au Sénat pour examen, en vue d'une ratification de l'Accord désormais prévue pour début 2014.

Ainsi, il a été excavé au 31 décembre 2013 une longueur totale de 248 mètres. ce total est confirmé aux pages 12 et 13 du rapport qui indique sans ambiguïté :

nt jusqu'au principal. poursuivies <u>au pied de Porte</u> venue le 14 offres relatif axe du futur Porte et La	2.5 Galerie de reconnaissance de La Maddalena (7597 m), en substitution de Venaus Le Groupement d'entreprises CMC / Strabag / Cogeis / Bentini / Geotecna a poursuivi les travaux de préparation du chantier, entamés en 2012, ainsi que l'excavation de la galerie, démarrée également fin 2012. Le 13 septembre 2013, l'excavation de la première partie de la galerie, suivant la méthode traditionnelle (pelle mécanique et pré-consolidation du front), a été achevée (203 mètres réalisés).
 LYON TURIN FERROVIAIRE	Page 12

sous la protection des forces de l'ordre. Au mois de septembre, tous les composants du tunnelier étaient sur site. Après quelques semaines de montage et de vérifications, le creusement mécanisé a débuté le 12 novembre. Pendant la phase de mise en route et d'essais qui a suivi, jusqu'au 31 décembre 2013, 45 mètres ont pu être excavés. Pendant ce temps, LTF a maintenu un service	3. Territoires 3.1 Territoire ♦ Foncier A fin 2013, entrepreneurs sit Déclaration d'Util bassin de Saint l'État en demeur
--	---

La longueur totale de la galerie a été confirmée à la Commission Européenne pour 7,5 km comme le rappelle la décision C(2013) 1376 final: (page 7)

En raison de la nature exploratoire de ces études et des incertitudes afférentes, il n'est pas possible de déterminer la longueur qui aura été excavée fin 2015 et qui, en tout état de cause, ne dépassera pas 7,5 kilomètres.

Pourtant et contradictoirement on trouve dans le rapport financier de LTF le texte suivant qui indique un achèvement pour fin 2015 :

ETATS FINANCIERS AU 31 DECEMBRE 2013 - ANNEXE COMPTABLE

II. Faits significatifs et base d'établissement des comptes de LTF SAS

II.1 Avancement du projet

Le programme de LTF prévoit un investissement de 1 194,05 M€, intégralement autorisé à ce jour, pour les études et travaux de reconnaissance dont la Société a la charge

l'occupation complète des aires au début de l'année 2012. L'excavation de la galerie a débuté à la fin du mois de novembre 2012 et devrait être achevée fin 2015.

En 2009 par acte notarié, le président de LTF déclarait que le coût de cette galerie serait de :

CERTIFIE CONFORME 02 NOV. 2009	
Il sottoscritto RAULIN (cognome) PATRICE RAYMOND (nome),	
nato a Laxou (Francia) il 16 agosto 1947 per la carica ed ai	
fini del presente domiciliato presso la sede secondaria	
della società di cui infra in Torino, Piazza Nizza n.46,	
cittadino francese, nella sua qualità di Presidente e legale	
rappresentante della società:=====	
"LYON TURIN FERROVIAIRE s. a. s." in sigla "LTF", società di	
diritto Francese con sede in Chambéry (Francia), Avenue de la	
Boisse 1091 e sede secondaria in Torino, Piazza Nizza n.46,	
capitale sociale Euro 1.000.000,00, numero d'identificazione	
del R.C.S. (Registre du Commerce et des Sociétés) di Chambe-	
ry 439 556 952=====	
=====dichiara=====	
ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2 co. 3, D.P.C.M.	
n. 27/12/1988 e dell'art. 27 L. n. 13611999:=====	
- che il valore delle opere da realizzare inerenti il cuni-	
colo geognostico della Maddalena è di Euro 164.342.457,74	
(centosessantaquattromilionitrecentoquarantaduemilaquattro=====	
centocinquantasette virgola settantaquattro),=====	

Pourtant, en 2013, la Commission reprend dans sa décision un chiffre inférieur :

II.3.3 Ventilation indicative des coûts éligibles estimés de l'action, par activité

Activités	2007-2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL
COÛTS DIRECTS						
Activité 1 – Achèvement des reconnaissances en cours en France (Études)	43 480 753	0	0	0	0	43 480 753
Activité 2 – Auscultations et monitoring des descenderies (Études)	3 890 146	1 200 000	3 600 000	2 725 872	2 150 000	13 566 018
Activité 3 – Descenderie de Saint Martin la Porte (Études)	80 826 640	0	1 818 000	0	0	82 644 640
Activité 4 – Maîtrise d'ouvrage LTF (Études)	30 867 246	6 550 000	7 700 000	13 100 000	17 800 000	76 017 246
Activité 5 – Galerie de Saint Martin la Porte (Études)	574 695	815 000	750 000	123 000 000	124 979 230	250 118 925
Activité 6 – Galerie de la Maddalena (Études)	16 256 909	18 000 000	32 550 000	32 785 594	32 000 000	131 592 503
Activité 7 – Compléments et révisions	17 626 821	16 385 000	11 075 000	0	0	45 086 821

Le rapport financier du 31 décembre 2013, peut laisser douter de ces évaluations.

Pour les 243 mètres excavés le coût immobilisé est déjà de plus de 80 millions d'€uro :

TOTAL IMMOBILISATIONS FINANCIERES	56 780	-466	56 314
<u>Immobilisations en cours de construction</u>			
- Territoires	14 332 618	9 799 761	24 132 379
- APS	30 508 395	0	30 508 395
- APR	66 287 215		66 265 719
- Sondages de substitution aux galeries	7 060 723	0	7 060 723
- Révisions APS/APR	43 438 581	16 128 587	59 567 168
- Descenderie Modane	116 909 185	777 113	117 686 298
- Descenderie St-Martin	200 934 232	1 660 048	202 594 280
- Descenderie La Praz	90 638 211	667 887	91 306 098
- Galerie de la Maddalena	31 310 918	48 732 261	80 043 179
- Sondages géologiques	14 466 728	0	14 466 728
TOTAL IMMOBILISATIONS EN COURS	615 886 806	77 765 656	693 630 966
TOTAL ACTIF IMMOBILISE VALEURS BRUTES	618 319 836	77 833 854	696 132 194

Il apparaît dès lors que les déclarations sont trompeuses et que le budget annoncé à la commission européennes ne pourra être respecté, pas plus que le calendrier annoncé pour fin 2015.

2/ Cas particulier du marché public concernant une galerie dite de reconnaissance entre les pieds des galeries de Saint Martin de la Porte et La Praz.

2.A/ Révélation de l'évaluation interne de LTF avant la publication de l'appel d'offre et conflit d'intérêt du président de LTF dans l'attribution d'un marché

subventionné par l'Union européenne dans le cadre du programme des Réseaux Transeuropéens de Transport.

Divulgateur par la presse du montant de l'évaluation interne de la société Lyon Turin Ferroviaire SAS (LTF) d'un appel d'offres publié le 22 décembre 2012 pour des travaux de creusement d'une partie du tunnel qui s'inscrit dans le projet de nouvelle ligne entre Lyon et Turin.

L'appel d'offres publié le 22 décembre indique clairement le montant rendu public par cet appel à concurrence évalué de la façon suivante (page 2/7) :

Références de l'appel d'offres

22/12/2012S247 http://ted.europa.eu/TE D	États membres - Marché de travaux - Avis de marché - Procédure négociée Supplément au Journal officiel de l'Union européenne	2/7
--	---	-----

« Estimation de la valeur totale des acquisitions pour l'ensemble de la durée de l'accord-cadre

Valeur estimée hors TVA

fourchette: entre 250 000 000 et 500 000 000 EUR »

Pourtant, deux articles de presse relatent une présentation qui s'est déroulée le 26 avril 2012 au Ministère des Infrastructures à Rome en Italie (« ministero delle Infrastrutture »).

Lors de cette présentation l'objet de l'appel d'offre publié le 22 décembre 2012 y est décrit sans aucun doute possible.

En plus de cette description précise de l'ouvrage projeté, ces deux articles de presse indiquent le montant de l'évaluation interne à LTF. Le premier (<http://www.edilcantiere.it>) indique : « Formalmente questo scavo, il cui costo si aggira intorno ai 450 milioni,... » (Traduction : Formellement cette galerie dont le coût se situera à environ 450 millions), le second (<http://www.lestradedellinformazione.it>) indique : « Uno scavo da circa 450 milioni,... » (Traduction : une galerie de près de 450 millions).

Ainsi, au moins deux médias ont révélé une information confidentielle interne à la société LTF, qui aurait dû rester secrète, et cela d'autant plus que ce chiffre est supérieur de deux cents millions au montant de deux cent cinquante millions indiqué dans l'appel d'offre du 22 décembre 2012.

Cette irrégularité est susceptible de constituer un acte contraire aux dispositions législatives ou réglementaires en portant préjudice à la société LTF SAS et à l'intérêt public.

Par ailleurs elle est également contraire aux dispositions législatives ou réglementaires de nature à garantir la liberté d'accès et l'égalité des candidats de cet « accord-cadre », procurant, par cette divulgation, un avantage injustifié aux entreprises qui répondent à l'appel d'offres et à l'entreprise qui sera attributaire.

Ces faits apparaissent comme méconnaissant en particulier :

- Le II de l'article 1 du code des marchés publics français:

« II.-Les marchés publics et les accords-cadres soumis au présent code respectent les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. Ces principes permettent d'assurer l'efficacité de la commande publique et la bonne utilisation des deniers publics. Ces obligations sont mises en œuvre conformément aux règles fixées par le présent code. »

- Le III de l'article 80 du code des marchés publics français:

« III.-Le pouvoir adjudicateur ne peut communiquer les renseignements dont la divulgation :

a) Serait contraire à la loi, en particulier violerait le secret industriel et commercial ;

b) Serait contraire à l'intérêt public ;

c) Pourrait nuire à une concurrence loyale entre les opérateurs économiques. »

- L'article 432-14 du code pénal français : « « (...) le fait par une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public ou investie d'un mandat électif public ou exerçant les fonctions de représentant, administrateur ou agent de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics, des sociétés d'économie mixte d'intérêt national chargées d'une mission de service public et des sociétés d'économie mixte locales ou par toute personne agissant pour le compte de l'une de celles susmentionnées de procurer ou de tenter de procurer à autrui un avantage injustifié par un acte contraire aux dispositions législatives ou réglementaires ayant pour objet de garantir la liberté d'accès et l'égalité des candidats dans les marchés publics et les délégations de service public. »

2.A.1/ Contexte

Dans le cadre de la création d'un réseau transeuropéen des transports, le projet de ligne ferroviaire entre Lyon et Turin fait partie des projets déclarés prioritaires par l'Union Européenne.

Cette ligne vise, selon le ministère français de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, à assurer une meilleure connexion entre les bassins économiques de la vallée du Rhône, en France et de la Plaine du Pô, en Italie. Le projet de ligne est divisé en trois sections¹ :

- Une partie française, de Lyon à Saint-Jean-de-Maurienne, confiée à Réseau ferré de France (R.F.F.) ;
- Une partie italienne, de Bussoleno à Turin, confiée à Rete ferroviaria italiana (R.F.I.) ;

1

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-du-projet-Lyon-Turin.html>.

- Une section transfrontalière de Saint-Jean-de-Maurienne à Bussoleno, confiée à la société Lyon Turin Ferroviaire (L.T.F.), dont RFF et RFI sont actionnaires à parts égales.

ETATS FINANCIERS AU 31 DECEMBRE 2011 - ANNEXE COMPTABLE

I. Annexe comptable - Introduction

I.1 Présentation de Lyon Turin Ferroviaire – LTF SAS

LTF est une Société par actions simplifiée.

LTF a été créée par ses actionnaires, RFF (Réseau Ferré de France) et RFI (Rete Ferroviaria Italiana) le 3 octobre 2001, dans le cadre du Traité du 29 janvier 2001 (art. 6) et inscrite au Registre du Commerce de Chambéry le 17 octobre 2001 (début d'exploitation le 16 octobre 2001).

Son activité Études et travaux en vue de la réalisation d'un tunnel ferroviaire entre la France et l'Italie.

Les travaux incluent notamment la réalisation de descenderies et de galeries de reconnaissance en France et en Italie.

Ses missions sont décrites à l'article 5 du Traité entre la France et l'Italie du 29 janvier 2001.

(rapport financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2011 enregistré au Greffe du Tribunal de Commerce le 3 avril 2012)

La section transfrontalière, entre la France et l'Italie, nécessite notamment le percement d'un tunnel de 57km de long, dont le coût, pour cette partie internationale, est estimé à 8,5 milliards d'euros constants (valeur janvier 2010) par le Président de Lyon Turin Ferroviaire dans son courrier en date du 26 février 2013. Les éléments de comparaison avec le tunnel du Saint Gothard en Suisse de même longueur permettent de chiffrer le montant de l'opération à environ 10,4 milliards d'euros².

Ce projet de ligne a fait l'objet d'un accord franco-italien, signé le 29 janvier 2001, ratifié par les assemblées en 2002 mais pour des montants largement inférieurs comme l'a indiqué la Cour des Comptes dans un référé au Premier Ministre daté du 1er août 2012 publié le 5 novembre 2012. Un nouvel accord a été conclu entre la France et l'Italie le 30 janvier 2012.

La société LTF a publié un appel d'offre en date du 22 décembre 2012 pour le percement d'une section de tunnel entre les descenderies de la Praz et de Saint-Martin. Cet appel d'offres donne une fourchette **entre 250 et 500 millions d'euros**, pour la réalisation du projet.

Or, suite à une intervention du PDG de la société LTF, Monsieur Patrice Paulin, le 26 avril 2012 au Ministère des Infrastructures à Rome en Italie, deux organes de presse ont indiqué que le coût du percement du tunnel serait d'un montant de 450 millions d'euros.

Nel caso in cui il sondaggio (l'ultimo sul versante transalpino) si trasformasse effettivamente in parte dell'opera principale, il vantaggio sarebbe anche di tipo economico. Formalmente questo scavo, **il cui costo si aggira intorno ai 450 milioni**, è coperto dai 2 miliardi che Italia e Francia (che hanno già incamerato 671,8 milioni da Bruxelles) dovranno impegnare e spendere **entro il 2015** come quota lavori, per non perdere il cofinanziamento Ue. Al momento la ripartizione del carico economico è al 27% circa sull'Europa e il resto suddiviso al 57,9% sull'Italia (che appunto entro il 2015 dovrà reperire 767 milioni) e al 42,1% sulla Francia.

(Source <http://www.edilcantiere.it/> reprise du journal <http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/> du 27 avril 2012.)

Fra le prime opere che partiranno con questa prima tranches di fondi, spicca in particolare la realizzazione del tunnel che collegherà, sul lato francese, le discenderie di Saint Martin La Port e La Praz. **Uno scavo da circa 450 milioni**, che serve a sondare la natura delle rocce sul lato transalpino, ma che costituirà già parte integrante del tunnel di base. I lavori dovrebbero iniziare, come conferma il presidente di Ltf, Patrice Raulin, entro metà 2013, se sarà rispettato il cronoprogramma ipotizzato a dicembre dalla Cig.

Se l'impegno finanziario sarà mantenuto, sarà più facile per la Torino-Lione riuscire a garantirsi per il futuro la chance, ventilata dalla Commissione europea per tutte le reti Ten-T, di portare al 40% in alcuni casi il cofinanziamento. Chi prima arriverà e saprà dimostrare di avere tutte le carte in regola, meglio sarà soddisfatto. (Maria Chiara Voci)

Alessandro Arona (Il Sole 24 Ore Edilizia e Territorio)

Source <http://www.lestradedellinformazione.it/> daté du 30 avril 2012.

2.A.2/ Les acteurs

La société LTF SAS est chargée d'une mission de service public, elle a pour actionnaires des établissements publics dont Réseau Ferré de France (RFF) (50%) et Rete Ferroviaria Italiana (RFI) (50%). LTF est le promoteur de la partie commune franco-italienne de la future liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.

RFF est une entreprise publique à caractère industriel et commercial, créé en 1997.

La société LTF en charge dans le cadre d'une 1ère phase de la section transfrontalière du Lyon Turin a été créée en octobre 2001, à la suite de l'accord conclu entre la France et l'Italie le 29 janvier 2001.

Par cet accord, devenu traité, les gouvernements des 2 pays s'engageaient "à faire construire (...) les ouvrages de la partie commune italo-française nécessaires à la réalisation d'une nouvelle communication ferroviaire mixte marchandises / voyageurs entre Lyon et Turin" (extrait de l'accord, article 1), **dont la mise en service devaient intervenir à la saturation du réseau existant.**

Le siège de la société LTF se trouve en France, à Chambéry, avec établissement secondaire en Italie, à Turin. LTF travaille sous la responsabilité de la CIG, une Commission intergouvernementale franco-italienne, créée en janvier 1996.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de Lyon Turin Ferroviare (LTF), réunie à Rome le vendredi 29 mars 2013 a nommé Hubert du Mesnil administrateur et président. Hubert du Mesnil succède à Patrice Raulin dont la mission vient de s'achever.

Hubert du Mesnil, Président de l'Institut de Gestion Délégée (IGD), a notamment été Président de Réseau Ferré de France de 2007 à 2012, après en avoir été Directeur général de 2005 à 2007. Il était précédemment directeur général d'Aéroports de Paris entre 2001 et 2005 et Directeur des transports terrestres au ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement de 1995 à 2001.

Hubert du Mesnil succède à Patrice Raulin, Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, Président de LTF depuis mars 2008, qui avait lui-même succédé à François Lépine, Président de 2002 à 2008. Patrice Raulin a été également Président de la Société Française du Tunnel du Fréjus, Président de l'Ecole nationale des TPE, Président du Conseil de surveillance des aéroports de Lyon et auparavant Directeur général de la Mer et des Transports au Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

2.A.3/ Un marché public sur fonds publics

Le Rapport financier 2011 reproduit ci-dessus (page 28, déposé au Greffe du Tribunal de Commerce de Chambéry le 3 avril 2012) confirme que l'ensemble des travaux menés par LTF sont financés par de la subvention publique provenant des États, des sociétés publiques RFF et RFI et de l'AFITF.

La convention de financement signée le 15 octobre 2002 entre l'État français, LTF et RFF dispose que le financement accordé correspond à des subventions d'équipement et que les études réalisées sont la propriété de la Société et sont immobilisées dans ses comptes. Elle indique également que les études et les dossiers des ouvrages réalisés par LTF seront mis à disposition à titre gracieux des États français et italien. Ces subventions ne sont remboursables qu'en cas de trop perçu par rapport aux dépenses engagées par la Société.

Les conventions signées avec l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports en France) le 11 juillet 2005 et le 15 septembre 2006 pour le financement des études et des ouvrages confirment et confortent ces dispositions.

2.A.4/ Les motifs de la révélation

La divulgation par la presse de l'information précisant le montant attendu de la réponse à l'appel concurrence pour un marché public de type « accord-cadre » dont seule une fourchette de montant a été rendue publique le 22 décembre 2012, est contraire à la loi, contraire à l'intérêt public et de nature à nuire à une concurrence loyale entre les opérateurs économiques.

Cette divulgation porte atteinte aux intérêts publics en ce qu'il est de nature à nuire à l'intérêt de LTF dont les financements publics seraient ainsi mis en cause par un surcoût par rapport à l'estimation basse rendue publique.

En l'espèce, l'appel d'offres lancé le 22 décembre 2012, par la société LTF, fait état d'une fourchette comprise entre 250 et 500 millions d'euros. Après la conférence de presse du 26 avril 2012 la presse a mentionné le montant de 450 millions d'euros, ce qui correspond effectivement à la fourchette de l'appel d'offres.

Cependant, la révélation du montant estimatif du projet, avant que les candidats n'aient remis leurs offres financières, a faussé la concurrence et porté préjudice à l'intérêt public au travers de ceux de la société LTF. Ceci est donc contraire aux traités européens fondés sur la concurrence libre et non faussée.

En effet, la réponse, précédemment citée, du ministre français de l'Économie, publiée le 6 décembre 2012, rappelle que, dans la fiche technique « *Comment utiliser les formulaires européens ?* », mise en ligne sur le portail du ministère de l'économie et des finances, la direction des affaires juridiques de Bercy conseille aux acheteurs publics de ne pas indiquer le montant estimé hors TVA du marché. Selon la DAJ, « **il existe, en effet, un risque de voir les candidats aligner leurs offres sur ce montant estimatif, faussant ainsi le libre jeu de la concurrence** » (fiche technique, « *Comment utiliser les formulaires européens ?* », version du 13/12/2011, page 10, disponible à l'adresse :

http://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/marches_publics/cons_eil_acheteurs/fiches-techniques/mise-en-oeuvre-procedure/utiliser-formulaires-europeens.pdf).

Ainsi, la divulgation du montant estimé du projet empêche le libre fonctionnement de la concurrence et fait obstacle à ce que les offres financières, proposées par les candidats, soient orientées à la baisse.

Dans le cas de l'appel d'offres lancé par la société LTF, la divulgation, par la presse du montant de l'opération fausse clairement la concurrence, au préjudice des intérêts de la société LTF, ainsi que de l'intérêt général puisque LTF est une société publique, financée indirectement par les contribuables français et italiens, par le biais des subventions publiques dont bénéficient RFF et RFI, qui détiennent chacune 50% du capital de LTF.

2.A.5/ Identité de l'auteur de la révélation de l'information.

Si l'information publiée dans la presse identifie sans contestation possible, Monsieur Patrice RAULIN comme ayant décrit précisément l'objet du marché public à venir (creusement du tunnel dans l'axe sud et au diamètre définitif de l'ouvrage projeté), la lecture précise des articles publiés ne permet pas d'identifier avec certitude l'auteur de la divulgation de l'estimation interne à LTF qui y est rapportée.

En effet les textes publiés ne comportent pas de guillemets pour cette information.

Il appartiendra à l'enquête de déterminer le ou les auteurs de cette divulgation d'information préjudiciable à l'intérêt public pour des sommes très importantes.

En tout état de cause il est constant que cette information secrète n'a pu être délivrée que par une personne ou des personnes y ayant accès au sein de la société LTF ou au sein des organismes ou institutions tutélaires et qu'en conséquence, le ou les auteurs ne pouvaient méconnaître les règles de publicité et de mise en concurrence au détriment de l'intérêt de LTF et des finances publiques, et au bénéfice des entreprises répondant à l'appel d'offres.

2.B/ Attribution du Marché

Le marché a été attribué par Lyon Turin Ferroviaire à la société SPIE BATIGNOLLES.

Monsieur Hubert Du Mesnil est également président de l'Institut de la Gestion Déléguée (I.G.D.) et milite pour la délégation du service public au privé.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	
PRÉSIDENT :	COLLÈGE DES PERSONNALITÉS QUALIFIÉES :
Hubert du MESNIL (élu le 14 novembre 2012)	BERGERE François, <i>Directeur du SCN de la MAPPP, Ministère de l'Economie, des Finances, de l'Industrie et de l'Emploi</i>
	BEUNARDEAU Jean, <i>Directeur Général, HSBC France</i>
COLLÈGE DES FONDATEURS :	BLEITRACH Michel, <i>Président, UTP</i>
BERGER Pierre, <i>Président Directeur Général, Eiffage</i>	BURSAUX Daniel, <i>Directeur Général, DGITM, MEEDTL</i>
BRUN Bernard, <i>Délégué Général, EDF</i>	CHRIQUI Vincent, <i>Directeur Général, Centre d'Analyse Stratégique</i>
BRUN Jean-Nicolas, <i>Senior Executive, Accenture</i>	CLEDAT François-Xavier, <i>Président Directeur Général, Spie Batignolles</i>
BURGARD Louis-Roch, <i>Président, Vinci Concessions</i>	CLOT Alain, <i>Directeur Général, Dexia Crédit Local</i>
CARAYOL Philippe, <i>Directeur Général, Crédit Agricole Leasing & Factoring</i>	D'HAUSSONVILLE Rainier, <i>Directeur des Affaires Européennes, Veolia Environnement</i>
CHRISTOPHE Jean, <i>Head of PSC International, PfandBriefBank</i>	DEPAUL Jean-Claude, <i>Directeur Général Adjoint, GDF-Suez</i>
CIRILLO Roberto, <i>Directeur Général France, Sodexo SA</i>	DERUY Laurent, <i>Avocat à la Cour, Gide Loyrette Nouel</i>
COPPEY Pierre, <i>Président, Vinci Autoroute France</i>	Du MESNIL Hubert, <i>Président, Lyon Turin Ferroviaire</i>
CROS Christophe, <i>Président Directeur Général, SITA France</i>	DUPONT Alain, <i>Président, SMAVie-BTP</i>
DUPOUX François, <i>Président Directeur Général, Climatespace</i>	DURON Philippe, <i>Maire de Caen, Député du Calvados, AMGVF</i>
	GENEVEY Rémy, <i>Directeur exécutif de la stratégie, Agence Française de Développement</i>

On note la présence au sein du Conseil d'administration de SPIE Batignolles (vainqueur du dernier marché de LTF). On trouve également Eiffage dans le groupement d'entreprises retenues par LTF, alors que Eiffage apparaît parmi les fondateurs de l'IGD présidé par Monsieur Du Mesnil :

V.1.3)	Nom et adresse de l'opérateur économique auquel le marché a été attribué
	Groupement SPIE Batignolles TPCI/Sotrabas/ Eiffage TP/Ghella SpA/Cogeis SpA/CMC di Ravenna dont le mandataire est SPIE Batignolles TPCI
	11 rue Lazare Hoche
	92774 Boulogne-Billancourt
	FRANCE
	Téléphone: +33 147125987
	Fax: +33 147126653

Le fait que le Président de LTF milite au sein d'un même conseil d'administration avec l'attributaire d'un marché public crée à tout le moins un doute légitime et le place dans la situation de conflit d'intérêt.

Le marché a été attribué pour un montant de 391.049.752,91 EUR Hors TVA hors aléas, montant qui se situe dans la fourchette haute de l'évaluation publiée.

VI.2) **Informations complémentaires:**

Concernant la rubrique V.1.4, il est rappelé que la fourchette indiquée dans l'AAPC (rubrique II.1.4) était : entre 250 000 000 et 500 000 000 EUR Hors TVA. La rubrique II.2.1 n'est pas complétée car il s'agit d'un accord-cadre mono attributaire (marché à bons de commande). Concernant le total des 3 bons de commande envisagés par LTF, l'offre du lauréat est de 391.049.752,91 EUR Hors TVA. Ce montant présente, compte tenu des aléas géotechniques, géologiques et hydrogéologiques, un caractère estimatif en l'état des connaissances.

2.C/ Eligibilité au cofinancement pour études et reconnaissances

Les études et reconnaissances du projet sont cofinancées par le programme RTE-T à hauteur de 50% du budget global du projet

Dès lors, il convient de s'assurer que les travaux présentés comme des reconnaissances complémentaires sont effectivement éligibles au taux de 50%.

- 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**.

JO/S S247

22/12/2012

États membres - Marché de travaux - Avis de marché - Procédure négociée

2/7

408171-2012-FR

II.1.3) **Information sur le marché public, l'accord-cadre ou le système d'acquisition dynamique**

L'avis concerne la mise en place d'un accord-cadre

II.1.4) **Information sur l'accord-cadre**

Accord-cadre avec un seul opérateur

Durée de l'accord-cadre

Durée en mois: 120

Les études et reconnaissances sont nécessairement préalables à la réalisation du projet. La durée de réalisation de 120 mois démontrent à elle seule que la présentation de galerie de reconnaissance n'est qu'une manoeuvre destinée à obtenir un taux majoré de cofinancement pour une partie de l'ouvrage définitif.

- L'étude géologique réalisée par les trois géologues de LTF conclue que l'ensemble des reconnaissances ont été réalisées et que seules des reconnaissances à l'avancement de l'excavation restent à effectuer.
- Le fait de présenter ce tronçon comme "reconnaissance" permet à LTF :
 - de prétendre à un financement indu à hauteur de 50% de la part de l'Europe alors que le taux devrait être inférieur.
 - de s'exonérer des dispositions de l'article 16 de l'accord du 30 janvier 2012 qui précise que "la disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale".

Toutefois, des incertitudes subsistaient encore en particulier dans la zone sub-briançonnaise où les difficultés d'accès réduisent les possibilités de reconnaissance, dans la zone houillère briançonnaise, la descenderie de St-Martin-La-Porte y rencontrant de grandes difficultés techniques du fait de convergences marquées lors de l'excavation de l'unité des Encombres, pour valider l'implantation de la station souterraine de service et de sécurité ou encore dans la nappe des gypses.

DEPUIS 2007...

Reconnaissances engagées

Pour lever les incertitudes résiduelles de l'APR précédemment exposées, des reconnaissances par levés de terrain géologiques et structuraux très détaillés et par forages ont été réalisés (Tableau 4). Des forages ont également été réalisés dans le dernier kilomètre de la descenderie de Villarodin-Bourget/Modane en direction des installations de service et de sécurité pour vérifier les caractéristiques des terrains et la faisabilité des infrastructures complexes dans cette zone.

TABEAU 4 : LES CAMPAGNES DE RECONNAISSANCE DEPUIS 2007

	Nombre	Longueur cumulée	Secteurs investigués
Reconnaissances par forages			
Forages	23 forages	7 770 m	1, 2, 3, 4, 7
(de 200 à 1231 m de longueur)	10 en descenderie		
Reconnaissances par descenderies			
Descenderies de Villarodin-Bourget/Modane, La Praz et St-Martin-La-Porte		8 880 m	3, 4

36

GEOLOGIE DE L'INGENIEUR – ENGINEERING GEOLOGY

Ces reconnaissances ont permis de lever une partie des incertitudes avec notamment la vérification d'une amélioration des terrains, d'ouest en est, pour la zone houillère briançonnaise.

Les apports de ces reconnaissances seront intégrés dans la mise à jour de la coupe géologique prévisionnelle de l'APR lors de la révision de ce même APR en 2011-2012.

Le retour d'expérience des données acquises lors de l'excavation de ces 3 descenderies sera intégré dans la révision de l'APR prévue en 2011-2012.

CONCLUSIONS

Les 20 années de reconnaissance réalisées pour le projet du Tunnel de Base ont donc permis d'affiner le modèle géologique au fur et à mesure des différentes phases de conception. Au final, ce sont plus de 200 forages qui ont été réalisés représentant plus de 60km de linéaire (soit plus d'un mètre de forage par mètre linéaire de tunnel), 205 profils

38

GEOLOGIE DE L'INGENIEUR – ENGINEERING GEOLOGY

de sismique représentant presque 200km d'acquisition, 3 descenderies représentant presque 9km de tunnels.

L'ensemble de ces reconnaissances a donc permis de fiabiliser le modèle géologique le long du Tunnel de Base. A ce jour, les plus grandes incertitudes sont levées. Même si certains points restent encore à préciser, il paraît difficile de le faire à partir de reconnaissance depuis la surface. Des reconnaissances à l'avancement ciblées dans ces zones présentant encore quelques interrogations seront le meilleur moyen pour reconnaître et anticiper les éventuels problèmes techniques lors de l'excavation du Tunnel de Base.

Il est donc reconnu par les services de la société LTF que les reconnaissances déjà opérées ont donné les informations nécessaires à la définition du projet, les incertitudes subsistantes devant être levées par "des reconnaissances ciblées" "lors de l'excavation du tunnel de base."

Ces éléments provenant de la documentation interne de LTF mais publiées sur le réseau Internet, cumulés aux autres informations de la présente saisine démontrent si besoin en est que le cofinancement demandé à l'Europe peut être qualifié d'abusif.

2.D/ Méconnaissance des dispositions de l'accord franco italien du 30 janvier 2012.

Titre IV : Modalités de réalisation du projet au-delà des études, reconnaissances et travaux préliminaires

Article 16 – Principes

Le présent titre a pour but de préciser les modalités de financement entre les Parties des prestations réalisées pendant la construction des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne.

La disponibilité du financement sera un préalable au lancement des travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Les Parties solliciteront l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible pour ces réalisations.

Il n'y a donc aucun doute sur l'intention des parties quant à la disponibilité du financement, préalable au lancement des travaux du tunnel (article 16 deuxième alinéa).

CONCLUSION

Il apparaît au vu des éléments et de l'abondante documentation que la galerie dite de reconnaissance géologique, ne peut être retenue comme telle et obtenir des financements européens à hauteur de 50%.

Que la connaissance est suffisante pour ne pas engager des études complémentaires de l'aveu même des géologues de la société LTF dans un ouvrage largement documenté.

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.

Que le marché a été attribué à l'un des administrateurs de l'association IGD présidée par le président de LTF créant de facto un intérêt tant de la société SPIE Batignolles que du président de l'IGD.

Cette situation méconnaît les textes nationaux et européens sur les conflits d'intérêts et notamment le fait qu'il ne doit pas y avoir de doute sur l'impartialité ou sur l'intérêt des acteurs que l'intérêt soit direct ou indirect et qu'il soit matériel ou moral.

Que les financement de la totalité de l'ouvrage ne sont pas connus et que dans ces conditions le démarrage du creusement d'une partie du tunnel méconnaît les dispositions de l'accord entre les deux Etats membres servant de base au cofinancement de l'Union Européenne.