



Un scandale XXL

... 2017

Retour, dans le détail, sur le récent remue-ménage au col de Tende. La Marmotte fouille, scrute la presse et quelques autres documents captivants. Voilà ce qu'elle peut vous en dire.

« Bientôt, nous excaverons 200 mètres par mois ! [...] la nouvelle galerie sera prête pour la fin 2017 [...] et le doublement finalisé le 17 février 2020 », - il y a un an, le chef de la division du Piémont de l'Anas (Agence nationale chargée des routes italiennes), ne cachait pas son enthousiasme [1]. Pourtant, le projet binational de doublement du tunnel de Tende, surnommé depuis peu par la presse « chantier XXL », n'a jamais fait l'unanimité. Si certains élus, parmi lesquels le maire de Tende, comptent sur sa finalisation pour les commerces locaux, cela fait dix ans que d'autres élus, et surtout habitants, associations et collectifs de la vallée de la Roya dénoncent ce projet pour sa démesure, pour l'appel d'air aux poids lourds qu'il générera, pour les menaces que cela fait peser sur la vie rurale, la santé, la tranquillité des riverains, l'exceptionnelle biodiversité de la région. Pour la plupart d'entre eux, la véritable finalité de cet aménagement routier ne fait pas de doute : bien au-delà de simplement sécuriser le vieux tunnel existant (principale justification officielle), il s'agit de mettre en place un grand couloir de circulation (voir pp. 3-7), sur lequel se reportera une partie des gigantesques flux de marchandises transitant sur le littoral [2]. Dix longues années de bataille. Tentatives de dialogue, pétitions, actions en justice, manifestations, occupations... : rien n'y fait, les travaux ont continué, de même que les dénonciations et mises en garde des opposants, car des problèmes n'ont pas tardé à apparaître : pollutions des sources de la Roya par des rejets d'eau sulfatée ; écroulement, l'été dernier, de 1500 mètres cubes de terre et de boue dans la partie française de la galerie et un trou géant qui s'est formé au-dessus ; non mise en service, dans les délais impartis, de protection des captages d'eau du côté italien. D'autres menaces pointaient leur nez : l'arrivée des travaux dans les zones délicates de roches anhydrites et les risques liés au transport des déblais de ces roches par la route, le nouveau viaduc faisant obstacle au couloir d'avalanche du vallon de la Ca, des fissures dans le mur de soutènement des lacets d'accès [3]...

Un coup de théâtre

Il y a deux mois, presque 1500 mètres (sur 3200) de la nouvelle galerie avaient été percés (480 du côté français, 977 du côté italien [4]). « Ils avaient trouvé le rythme de croisière pour être dans les temps », se souvient, dans les colonnes de Nice Matin, le maire de Tende Jean-Pierre Vassalo [5]. Avec une pointe de nostalgie. Car ce rythme de croisière fut stoppé net



le 24 mai dernier. 60 hommes, 20 véhicules, chiens et hélicoptères : la Guardia di Finanza (police douanière et financière italienne) sort le grand jeu et fait éclater au grand jour un scandale qu'elle suit depuis des mois : 200 tonnes de pièces métalliques (en fer et en acier), destinées aux travaux du chantier, auraient été dérobées et revendues illégalement à des entreprises de ferrallerie des provinces de Cuneo et de Turin [6]. Ce qui veut dire que lesdites pièces n'ont pas été utilisées dans les travaux, rendant ceux-là non conformes et potentiellement dangereux.

L'enquête n'épargne personne : le maître d'ouvrage, Anas, le géant du BTP Grandi Lavori Fincosit (maître d'œuvre qui a remporté l'appel d'offres), les sous-traitants (la holding Galleria di Tenda créée pour le projet), les consultants externes. Tous les niveaux de responsabilité se trouvent dans le viseur : dirigeants, ingénieurs, comptables, ouvriers. En tout, 17 personnes sont mises en cause pour vol aggravé, détournement de matériaux et détention illégale d'explosifs. Le directeur des travaux de l'Anas, le directeur technique du chantier et le chef de chantier de Fincosit sont, parmi d'autres, assignés à résidence avec l'obligation de port de bracelet électronique (voir l'encadré p.8). Environ cent personnes, employés directs et sous-traitants du chantier, sont mises au chômage technique et renvoyées chez elles (55 premiers licenciements interviendront plus tard, dans le courant du mois de juin). Tout le monde retient son souffle. Le chantier est stoppé et demeurera sous scellés pendant au moins cinq mois, pour permettre le bon déroulement de l'enquête.

(Un scandale XXL – suite...)

On apprend, abasourdis, qu'en Italie, l'enquête est en cours depuis septembre 2016. En mai 2017, en plus de la saisie du chantier, les sièges de l'Anas et de Fincosit à Turin, Milan et Rome sont perquisitionnés. La presse dévoile aussi des bribes de conversations téléphoniques entre ingénieurs, d'autres salariés et leurs familles, lesquelles attestent clairement des malfaçons et des dangers que ces derniers font courir à l'ensemble de l'ouvrage [7]. La gravité des faits ne fait plus de doute. Dans la vallée, les coupures de presse italienne circulent de main en main, des traductions tombent, puis, rapidement, un communiqué du collectif Sauvons la Roya et de l'association Roya Expansion Nature (REN) [8]. La presse française ne se saisit du dossier qu'au bout de 8 jours [9].

motte fronce les sourcils).

« Le mur de la honte »

Voilà comment le conseiller régional (Piémont) aux transports Francesco Balocco qualifie l'immense mur de soutènement construit le long de la RD6204 [13]. Rapidement, l'enquête et les révélations se concentrent dessus. Haut de 11 mètres et long de 80 mètres, ce mur, censé supporter la route qui sort du nouveau tunnel la protégeant des éboulements et des glissements de terrain, coiffe trois nouveaux lacets en épingle à cheveux. L'été dernier, il avait déjà commencé à se fissurer. Nombreux ont été celles et ceux qui l'ont noté dans la vallée. Le maire de Tende assure l'avoir signalé à l'administration.

Les conversations téléphoniques interceptées par les enquêteurs italiens laissent peu de doutes [13] : le mur est dangereux. Une première note d'expertise, diligentée par le parquet de Cuneo, est expéditive : « [Il] ne respecte pas le coefficient minimum de sécurité [et...] doit être refait » [14]. L'Anas conteste, assurant qu'il « ne présente pas de risques » [15]. De son côté, le préfet des Alpes-Maritimes expertise aussi le fameux mur. On apprend par ailleurs que le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) réalise un suivi technique du chantier depuis novembre 2016, c'est-à-dire bien en amont du scandale révélé par la Finazza [16]. Ainsi donc, les alertes lancées par les associations et les élus avaient probablement été prises plus au sérieux qu'on ne le pensait, sans pour autant, cela dit et souligné, que les fissures constatées il y a un an aient motivé l'administration à suspendre les travaux.

Le 12 juin dernier, les experts du Cerema visitent le chantier et remettent au préfet leur compte rendu. Les conclusions sont plus qu'alarmantes. La Marmotte a pu consulter ce document (voir les détails dans l'encadré p.9), qui atteste non seulement, comme le préfet l'a déclaré dans un communiqué, « l'existence d'une fissuration grave entraînant l'instabilité du

**Pas chère, la chaudière !**

Le détournement des pièces métalliques est une « source d'épargne et de revenu des suspects », ironise le Corriere della Sera, qui nous apprend, par exemple, que l'un des prévenus a fait livrer à sa maison dans la province de Salerne (Sud de l'Italie) une ... chaudière qui devait être installée sur le chantier au col de Tende ! (Marco Imarisio, «Le gallerie sono fatte con lo sputo [...]», Corriere della Sera, 31 mai 2017).

mur de soutènement » [17], mais aussi les risques d'« effondrement brusque » notamment en cas de fortes pluies, ce pour quoi les experts recommandent « de faire neutraliser dans les meilleurs délais la chaussée située en pied d'ouvrage et de mettre en œuvre un dispositif de sécurisation provisoire », avant de, par la suite, « procéder[...] à la destruction de l'ouvrage ou à son confortement définitif » [18]. A l'issue d'une réunion qui s'est tenue le 14 juin à Cuneo (avec le préfet de Nice, des représentants du département des Alpes-Maritimes, de la région Piémont, des parlementaires et des maires) et à laquelle les résultats de l'expertise sont présentés, le préfet demande au président du département de lancer les travaux préconisés. Celui-ci s'exécute. 200 mètres cubes de remblais et quelque 80 blocs de béton sont posés au pied du mur sur 3,5 mètres de hauteur. La route d'accès au tunnel ferme pour cela pendant trois jours. Un rafistolage provisoire pour éviter le pire, d'un coût de 100 000 euros avancés par le Conseil départemental des Alpes-Maritimes, que l'Italie devra normalement rembourser.

Mais s'il n'y avait que le mur...

« Il y'a de l'eau qui sort de partout, c'est dingue, 24 calottes qui pissent de l'eau, un truc dégoûtant », rapportent les écoutes téléphoniques [19]. « Calotte », pour les néophytes (merci le dictionnaire profes-

On apprendra par la suite que la section de recherches de la gendarmerie de Marseille se penche aussi sur ce dossier depuis les premiers jours du mois de mai. Après avoir reçu une commission rogatoire internationale (acte par lequel un magistrat délègue un acte d'instruction à un autre) du parquet de Cuneo, le procureur de Nice, Jean-Michel Prêtre, a en effet ouvert l'enquête sur la partie française du chantier (notamment l'aménagement de la route d'accès) pour « mise en danger de la vie d'autrui, tromperie sur la qualité substantielle des travaux et matériaux, et stockage illégal d'explosifs » [10]. Les soupçons portent « au niveau de la commande, du suivi de chantier, et du contrôle de la réalisation par les organismes certificateurs indépendants », explique-t-il à Nice Matin [11]. (Commande ? Le projet aurait-il été mal conçu au départ ? La Mar-

9 mesures de restriction de liberté à l'encontre des dirigeants, employés et consultants du chantier

4 assignations à résidence (domicile) avec port de bracelet électronique, pour Vincenzo D'Amico, directeur des travaux (Anas) ; Antonino Froncillo, directeur technique du chantier (Fincosit) ; Antonio Palazzo, chef de chantier (Fincosit) ; Nunziante De Rosa, ouvrier (Fincosit), Luigi Mansueto (Galleria di Tenda).

2 assignations à résidence (interdictions de quitter le territoire), pour Claudio Eusebio, responsable des chantiers de la zone nord de l'Italie de Fincosit ; Sergio Scarpelli, Fincosit, comptable du chantier.

2 interdictions de séjour (obligations de quitter la zone) pour les consultants externes Domenico Belcastro (Italconsul) et Giovanni Di Chiara.



Un compte-rendu qui dérange

Les aveux faits malgré eux par les employés du chantier mis sous écoute devraient, pourrait-on croire, faire pâlir de honte la direction de l'Anas. Visiblement, il lui en faudrait plus. Le 15 juin dernier, Dino Vurro, responsable du secteur Nord-ouest de l'Anas était catégorique en répondant au préfet de Cuneo : « *Ce mur [...] est sûr, il ne tombera pas. Ce n'est même pas un mur, mais un relevé de terre renforcé [armé] que nous surveillons depuis un an : il n'a bougé que de 2 millimètres, en résistant à la pluie et à la neige, alors qu'il supportait un dépôt de déblais des excavations.* » [1]

Tel n'est absolument pas l'avis des experts du Cerema, qui se sont rendus sur site le 12 juin. Dans un compte-rendu de 13 pages, de nombreuses preuves photographiques à l'appui, ils constatent que « *les mouvements de l'ouvrage [...] anormaux et non stabilisés [...] atteindraient près de 80 mm en pied d'ouvrage entre juillet 2016 et janvier 2017 et représentent près de 4 mm sur la période comprise entre le 11/04/2017 et le 16/05/2017 alors qu'aucune pluie significative n'a été constatée.* » De plus, « *les observations faites in situ le 12 juin 2017 montrent [...] une forte aggravation des désordres* » [2].

Ces désordres sont pour eux liés à « *[l']instabilité interne du parement de l'ouvrage* », à « *une rupture progressive de l'ancrage des géotextiles au parement* » qui fait craindre un « *effet domino* », et à des « *anomalies relatives à la justification de l'ancrage des géotextiles dans le massif* », un ensemble d'éléments qui font « *clairement craindre un phénomène de rupture [...] qui se solderait par un effondrement brusque de matériaux pouvant impacter l'ensemble de la chaussée (notamment en contexte de forte pluviométrie).* » Evidemment, notent-ils aussi, « *l'important stock de matériaux déposés en tête d'ouvrage, [...] nullement pris en compte dans la note de calcul* » doit être « *décharg[é] dans les plus brefs délais* ».

Les experts, qui recommandent de réaliser d'urgence des travaux de renforcement, estiment par ailleurs qu'en l'absence de sécurisation de l'ouvrage, il conviendra « *de fermer la route après tout épisode pluvieux significatif* » (33mm sur 24h), sachant que, pour autant, « *aucune garantie réelle de non rupture ne peut être fournie compte tenu de la stabilité précaire de l'ouvrage* ». En effet, comme on apprend aussi à la lecture du compte-rendu, les experts du Cerema avaient recommandé à la DREAL d'exiger un suivi renforcé du mur (suivi pris en charge par l'Anas). Les données de ce suivi (lesquelles ne leur ont été fournies que « *partiellement* ») montrent des accélérations des mouvements du mur « *corrélées avec les principaux épisodes pluvieux* », ce qui « *ne suggère [...] pas une stabilisation du mur comme évoqué par l'Anas* ». Enfin, outre les observations réalisées in situ, les experts constatent des « *désordres* » apparaissant aussi à la lecture des « *notes de calcul de l'ouvrage, [...] des détails constructifs et [...] certaines fiches matériel* ».

Autant dire que si les constructeurs italiens arrivent à s'en tirer indemnes, c'est qu'il n'y a pas que les preuves qui comptent.

sionnel du BTP [20]), c'est la « *partie supérieure d'une galerie souterraine creusée par demi-section* ». Vous comprenez la même chose que nous ? Et puis, la suite des écoutes : « *En mettant les cintres ... le profilage nous ferait perdre trop de temps ! Donc t'as compris ? On gagne du temps sur ça aussi...* » Les cintres (*centini* en italien) [21] sont les objets métalliques dont le but principal est de soutenir un arc de voûte. Revendus flamboyants neufs, rapporte le *Corriere della Sera*, ils ont été disséqués et découpés pour être transportables en camion par les acheteurs, pour qui, sur le site du chantier, avait été aménagée une zone spéciale de chargement et de parking [22]. Ou bien encore, si cela ne suffisait pas, voici un ingénieur commentant au téléphone à sa femme l'écroulement de deux cintres sur le versant français : « *Creuse !... creuse !... creuse !... et puis après, comme des moutons, on reprend à creuser du début... le pire, c'est que les gens de l'Anas ont dit « mais non... mais non... on va les remonter... on nettoie tout, puis on tire le ciment ». Qu'est-ce que tu veux tirer ? La montagne, elle est tombée, et tu veux encore tirer du ciment ?* ». Alors non, définitivement, il n'y a pas que le mur. Une dernière citation, pour finir, tirée d'une conversation entre deux ingénieurs responsables des travaux : « *Et si quelqu'un te disait [...] : « Mais le tunnel bouge... et vous avez continué à creuser ? »... Enfin, tu te rends compte comme on va se ridiculiser ?* ». Notons, un peu inquiets, que jusque-là aucun résultat d'expertise des malfaçons à l'intérieur de la galerie n'est remonté à nos oreilles de petite bête qui en cherche d'autres.

Et maintenant ?

Ce scandale, que la presse régionale italienne n'a pas

manqué de qualifier de « *honte internationale* » pour son pays, devait faire l'objet d'une discussion entre les ministres des Transports italiens et français le 21 juin à Cagliari, en marge du sommet du G7 sur les infrastructures. Mais, aux dires de la même presse régionale, le remaniement ministériel en France a empêché que le sujet soit abordé [23]. Au moment où nous bouclons ce numéro de *la Marmotte*, il n'y a toujours eu aucune réaction officielle du gouvernement français.

En Italie, malgré les preuves accablantes, les prévenus de l'Anas et de Fincosit continuent à rejeter les accusations et nomment aussi leurs propres experts (qui s'ajoutent aux experts italiens mandatés par le parquet). Commence une guerre d'expertises, pendant que les mensonges de l'Anas (voir l'encadré ci-contre) déclenchent une avalanche de réactions indignées du côté de la classe politique régionale et nationale. Le Mouvement 5 Stelle exige la destitution des dirigeants de l'entreprise publique. Après avoir auditionné les représentants de la conférence intergouvernementale *Alpi di Mare*, la commission des travaux publics du Sénat réclame la nomination d'un commissaire ministériel pour mener à bien l'achèvement du tunnel [24] (ce qui fait, selon l'humble avis de *la Marmotte*, beaucoup de commissaires pour un bien piètre résultat). « *Les*

« Pays où les routes ont tendance à s'écrouler avec une certaine fréquence ».

La presse italienne n'épargne pas les constructeurs nationaux et n'hésite pas à citer les incidents et les scandales qui ternissent leur réputation : Fossano, Marche, Lecco, « pour ne citer que les cas les plus récents » (Marco Imarisio, « Le gallerie sono fatte con lo sputo » [...], Corriere della Sera, 31 mai 2017), l'autoroute Salerno-Reggio Calabria, chantier qui a aussi connu son lot d'arrestations, ou la troisième voie ferroviaire entre la Ligurie et la vallée du Po, laquelle, rapporte un média ligure, cumule un nombre d'enquêtes record (lire, en italien, F. Sansa, « Fincosit al Colle di Tenda, Fincosit a Vado Ligure », Ninin/Il Fatto Quotidiano, en ligne sur www.ninin.liguria.it).

[1] Lorenzo Boratto, « L'Anas: "Quel muro non crollerà" », *La Stampa* du 16 juin 2017, en ligne.

[2] Cerema Méditerranée, « Col de Tende, OA9 : compte rendu minute de la visite du 12 juin 2017 », 12 juin 2017.



travaux de Tende sont un feuilleton infini, qui pénalise le territoire, les citoyens et l'économie. La province de Cuneo a été humiliée et moquée par ces fonctionnaires et ceux qui avaient et ont les responsabilités directes et indirectes dans cet ouvrage. Ils ont dit tout et le contraire de tout », résume Luca Chiapella, président du syndicat Confcommercio et porte-parole de la commission (encore !) de coordination du projet, active depuis 2014 et regroupant des maires, des associations et des institutionnels de la province de Cuneo [25].

Quant à Francesco Balocco, conseiller régional (Piémont) aux transports, venu inspecter le « mur des Français » le 27 juin dernier, il se demande pourquoi une solution concertée et pérenne n'a pas pu être trouvée à son endroit, en lieu et place de cette réparation « provisoire ». Il dit aussi souhaiter que « le parquet raccourcisse les délais des vérifications des travaux dans la galerie, avec toutes les technologies disponibles » [26]. Espérons que cela ne se fasse pas au détriment de la « sécurité » des usagers, principal but affiché du chantier, celui qui a permis de justifier son lancement. Un objectif auquel on a de plus en plus de mal à croire.

Andrea



Notes :

- [1] Valter Bortolan cite par la Stampa du 04 juillet 2016 (Matteo Borgetto, Tenda bis: "Presto scaveremo 200 metri al mese", article en ligne sur www.lastampa.it).
[2] Pour rappel, d'après le Commissariat général du développement durable (enquête transit 2010, « Le transport routier de marchandises à travers les frontières françaises en 2010 », juillet 2013), près de 19 millions de tonnes de marchandises transitaient déjà en 2010 par l'autoroute du littoral (A8 en France – A10 en Italie). La majeure partie de ces flux, en provenance d'Espagne, emprunte la direction du nord-est de l'Europe (11,28 millions de tonnes en 2010)... et serait susceptible d'emprunter le passage du col de Tende.
[3] Depuis le début des travaux en 2014, une des associations de la vallée, REN, signale des non conformités dans la conduite du chantier et réclame la mise en place du suivi environnemental préconisé dans l'étude d'impact. Une pollution majeure des sources de la Roya par des boues et des sulfates et l'obstruction d'un vallon par une construction semblant consolider les piliers du nouveau viaduc qui pourrait s'avérer tout aussi non conforme que le mur, ont déjà fait l'objet de recours.

Combien coûte le chantier ?

Le « chantier XXL » du col de Tende est financé à 42% par la France (1/3 région PACA, 1/3 CD Alpes-Maritimes ; 1/3 État), mais il est entièrement piloté par l'Italie (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, exécution, détournement de métaux considérés comme superflus...). Ce qui reste, pour ainsi dire, plongé dans le brouillard, c'est le coût réel de l'ouvrage : les documents officiels du projet font apparaître un coût initial de 222 millions d'euros T.T.C. ; pourtant, la presse italienne évoque, au sujet de l'appel d'offres, le montant de 176 millions d'euros (où est passée la différence ? Difficile d'imaginer que le « traitement administratif » du dossier pourrait coûter autant !); enfin, les travaux ont pris du retard, ce qui entraîne des surcoûts inévitables. De combien ? Impossible de le savoir, à moins de se perdre dans des calculs purement hypothétiques. La Cour des comptes, sollicitée par Roya Expansion Nature sur cette question, a jusque-là gardé le silence. Répondrait-elle plus volontiers si on lui demandait d'auditionner le projet dans son état actuel, en calculant le nouveau surcoût consécutif à l'affaire en cours et au retard dans les travaux qu'elle impliquera ?

La DUP : Une question fatidique

La Déclaration d'utilité publique du chantier, qui date de 2007 et a déjà été prorogée une fois, arrive à expiration en août 2017. Comment pourra-t-elle être prorogée au vu des événements récents ? Si vous avez une idée ...

- [4] Le site officiel du chantier (www.tunneltenda.it), mise à jour du 19 mai 2017.
[5] Christophe Cirone, « Tunnel de Tende : la justice stoppe le chantier », Nice Matin (édition papier), 1er juin 2017, disponible sur sauvons-la-roya.fr.
[6] En les faisant passer pour des déchets, pour un montant avoisinant les 100 000 €. Une brouille par rapport à l'exorbitant coût du projet !
[7] Cf. Marmotte n°8 (juin 2016) et la suite de cet article.
[8] « Doublement du tunnel de Tende : un nouveau tube plus dangereux que l'ancien ! », 28 mai 2017, en ligne sur sauvons-la-roya.fr.
[9] La Marmotte a été plus rapide. Le dernier numéro, bouclé dans les derniers jours de mai, en parlait déjà (Marmotte n°8)
[10] Ainsi que pour « stockage illégal d'explosifs », soupçon apparemment levé depuis. Christophe Cirone, art.cit.
[11] Ibid.
[12] Cité par Federica Cravero, dans "Sopralluogo di Balocco al cantiere del colle di Tenda: un muro della vergogna", Repubblica Torino, 27 juin 2017, en ligne sur torino.repubblica.it.
[13] En revoici une bribe (que vous avez déjà pu lire dans la dernière Marmotte) : « Tu sais qu'un jour ou l'autre la route va bouger, et tout va se casser... » - « Tu sais c'est quoi le problème ? Il est en train de céder d'un côté ! » - « Ah, ce doit être le côté où on n'a pas fait la fondation... »
[14] Note datant du 25 mai citée par la Stampa (I periti della Procura scrivono "Chiusura immediata del Tenda", 23 juin, en ligne sur www.lastampa.it
[15] Cité par la Stampa (Lorenzo Borato, "Cantiere Tenda bis, l'Anas: "Quel muro non presenta rischi", 15 juin (en ligne sur www.lastampa.it)
[16] D'après le Cerema, « les éléments du dossier [leur] ont été partiellement fournis le 8/11/2016 » (Cerema Méditerranée, « Col de Tende, OA9 : compte rendu minute de la visite du 12 juin 2017 », 12 juin 2017)
[17] Communiqué du 15 juin 2017, en ligne sur www.alpes-maritimes.gouv.fr

- [18] « Par cloutage + coque de béton projeté », précise le compte-rendu de visite (Cerema Méditerranée, « Col de Tende, OA9... », op.cit.).
[19] Toutes les citations de ce paragraphe sont tirées de Marco Imarisio, « Le gallerie sono fatte con lo sputo, Sigilli al mega tunnel con la Francia, Corriere della Sera, 31 mai 2017, en ligne sur www.corriere.it
[20] www.editions-eyrolles.com/Dico-BTP
[21] Selon le dictionnaire, « Etaïement d'un arc, d'une voûte ou, par extension, d'une dalle ou d'un tablier de pont. - Soutènement d'une galerie. - Élément porteur principal de cet étaïement ou de ce soutènement. » (ibid.)
[22] Marco Imarisio, «Le gallerie sono fatte con lo sputo» Sigilli al mega tunnel con la Francia, Corriere della Sera, 31 mai 2017, en ligne sur www.corriere.it
[23] Lorenzo Borato, "Tenda bis, il muro francese della sfiducia sull'Italia", La Stampa, 22 juin, en ligne.
[24] Ibid.
[25] Lorenzo Borato, "Tenda bis; il tavolo di coordinamento chiede l'azzeramento dei vertici Anas", La Stampa, 27 juin 2017, en ligne.
[26] Federica Cravero (Repubblica Torino), art.cit.