

Nos associations



Et des associations partenaires avec lesquelles nous travaillons depuis 2012



L'ENSEMBLE DE NOS ONG REGIONALES ET NATIONALES REPRÉSENTENT PLUS D'UN MILLION D'ADHÉRENTS ET DE SYMPATHISANTS

Seul le texte en français engage les auteurs.

Lyon-Turin « cost efficient » :

Assurer le besoin de transport marchandises et voyageurs en :

Rentabilisant les investissements déjà réalisés,
Préservant l'argent public des États et de l'Union Européenne,
Limitant le déficit public (investissement et exploitation)
Limitant l'impact environnemental

Nos analyses exclusivement fondées sur la documentation officielle

Cost efficient Lyon-Turin:

Respond to the need for freight and passenger transportation by:

- Making the investments already made profitable
- Preserving the public money of countries and European Union,
- Limiting public deficit (investment and operation) while limiting the impact on environment

Only based on official documentation

EXPOSÉ

- Projet de tunnel transfrontalier : 10 Milliards d'euros pour 360 000 camions et 42 minutes pour les voyageurs;
- Une voie ferrée existante :
 - Modernisée et sécurisée : 1 milliard d'€ de travaux en 10 ans,
 - Compétitive avec la route,
 - Capacité adaptée au report modal,
- Rentabilité socio-économique et Analyse coût/bénéfice ;
 - Avis négatifs des hautes administrations françaises,
 - Prévisions erronées et surévaluation des externalités,
- Les engagements financiers du traité franco-italien;
- Des atteintes inutiles à l'environnement;

PRESENTATION

- Cross border tunnel project: 10 billion euros for 360 000 lorries on trains and 42 mn saved for passengers
- The existing line:
 - recently modernized and secured, with 1 billion € invested,
 - competitive with road
 - available capacity for intermodal 1 million containers
- Socio economic evaluation and cost benefit analysis
 - negative analysis of high officials since 1998
 - Overstated forecasts and overevaluated externalities
- Financial commitment between France and Italy
- Unnecessary harm to the environment

Une démarche « Cost efficient » aujourd'hui ?

Utiliser la voie existante modernisée/rénovée en :

- Reliant PARIS et MILAN en 5h25 pour les voyageurs
 - *Au lieu de 4h en dépensant 26 Milliards d'€;*
- Transportant 1 million de containers par an
 - *Au lieu de 360 000 poids lourds en dépensant 10 Milliards d'€;*
- Rentabilisant les lourds investissements faits en France et en Italie
 - *Au lieu de dépenser plus en délaissant les investissements réalisés*
- Utilisant l'avantage concurrentiel
 - *Au lieu d'un investissement qui ne le serait pas*
- Réduisant immédiatement la pollution dans les Alpes
 - *Au lieu d'attendre 10 ans, 20 ans ou 50 ans pour une solution miracle.*

A Cost efficient approach is to use as soon as possible the existing modernized and renovated railway:

- Connect PARIS and MILAN in 5h25 for passengers
instead of spending 26 billion € to reduce it to 4h
- Transport 1 million containers per year
Instead of spending 10 billion € in a new tunnel for 360.000 trucks
- Use the heavy investments already made in France and Italy
Instead of spending more, abandoning the investments made
- Use the competitive advantage available
Instead of engaging an investment that will never be profitable
- Immediately reduce pollution in the Alps
Instead of waiting 10, 20 or 50 years for a miracle solution.

La promesse : Paris – Milan 4 h au lieu de 7 h



Paris Milan en 5h30 aujourd'hui,
*pour le faire **en 4 heures** il faut dépenser **plus de 26 milliards** dans le projet Lyon Turin*

**The promise:
Paris - Milan in 4 instead of 7 hours**

In fact, Paris Milan can be done in 5h30 with the existing infrastructure

26 billion € is required to reduce it to 4 hours by doing the entire project Lyon-Turin

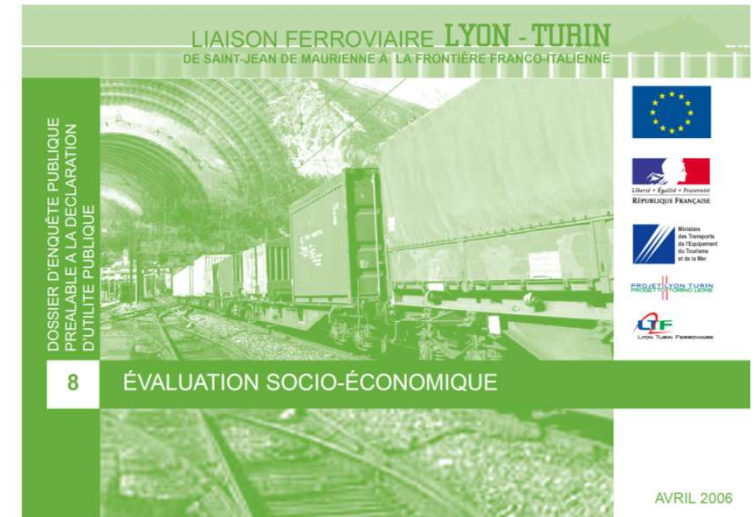
Le gain de temps

Enquête publique 2006 source LTF

ENQUÊTE PUBLIQUE 2006

gain de temps : 1h28 pour la totalité du projet (26 Milliards €)

Pour le tunnel seul : 42 minutes (10 Milliards €)



Le projet
de transport

Gains de temps de parcours voyageurs sur les autres relations

Temps de parcours minimum (sans arrêt)	RÉFÉRENCE 2017	PROJET 1 EN 2017	PROJET 2 EN 2017	PROJET 2 EN 2030	GAIN DE TEMPS ENTRE RÉF ET P2 EN 2030
Paris - Grenoble	2h46	2h46	2h36	2h36	0h10
Paris- Chambéry	2h40	2h40	2h12	2h12	0h28
Paris - Turin	4h45	4h03	3h34	3h17	1h11
Paris-Milan	5h30	4h48	4h19	4h02	1h28

Source: Études Approfondissements APS, LTF; RFF.

En réalité 6h56 à cause de 9 arrêts entre Paris et Milan :

- 1 - Lyon,
- 2 - Chambéry,
- 3 - St-Jean-de-Mnne,
- 4 - Modane,
- 5 - Bardonnecchia,
- 6 - Oulx (gare pour Briançon),
- 7 -Torino,
- 8 - Vercelli,
- 9 -Novara,



VOYAGEZ AVEC TGV FRANCE ITALIE

Bon plan weekend : Voyagez en Italie à partir de 25€*

<< Accueil TGV
France Italie

**L'OFFRE TGV
FRANCE ITALIE**

Les destinations ►

Tarifs, échange,
remboursement

A bord : bagages,
vélos...

Espaces de Voyage

Boutique SNCF à Milan

**AVANTAGES
VOYAGES-SNCF**

Toute l'Europe en train

Train, Avion, Voiture ?

Hôtels à Milan et en
Italie

Assurances

Tout sur votre mobile

MILAN ET L'ITALIE

24h Design à Milan

Turin, l'Italian Style !

LE RÉSEAU : MILAN ET L'ITALIE, PLUS PROCHE QUE JAMAIS

Vous pouvez rejoindre **Milan** depuis **Paris** en 6h56 mais également au départ **Lyon** ou de **Chambéry**.

L'Italie n'attend plus qu'à être découverte!

Dessertes	Meilleur temps	Trains	Prix d'appel
Paris - Milan	6h56	3	29€**
Paris - Turin	5h36	3	29€**
Lyon - Milan	4h56	3	29€**
Lyon - Turin	3h36	3	29€**



Why 7 hours currently ?

6h56 are necessary because of 9 stops between Paris and Milan :

- 1 - Lyon,
- 2 - Chambéry,
- 3 - St-Jean-de-Mnne,
- 4 - Modane,
- 5 - Bardonnecchia,
- 6 - Oulx (gare pour Briançon),
- 7 -Torino,
- 8 - Vercelli,
- 9 -Novara,

Besides, current locomotives do not support ERTMS2 required to travel on high speed railway between Torino and Milano, adding 45mn on regular speed train tracks

Des travaux importants
sur la voie ferrée existante
Capacité/Sécurité/Gabarit

Important work done on the existing railway
Capacity / Security / Gauge

Les travaux sur la ligne ferroviaire existante

	ANNEES 80	AUJOURD'HUI
Voies	Voie unique en Italie de Bardonechia à Susa	Double voie, renouvellement voie ballast, Tunnels mis au gabarit GB1, remplacements des ponts
Conditions d'exploitation	Informatique inexistante	Refonte complète signalisation, sécurité, IPCS, informatique efficiente
Motrices	Changement des motrices incompatibles entre les 2 pays à Modane; arrêt mini 1h30	Motrices BB36300 tri-tension compatibles, pas de changement de matériel
Douanes	Déclaration en douane , arrêt jusqu'à 4h	Shenghen, plus de douane
Trains de fret / jour	56 trains par sens et par jour (convention franco-italienne) ; en moyenne 60 / jour / sens. Plus de 10 Millions de tonnes / an	10 par jour et par sens, dont 4 pour Aiton-Orbassanno 3,5 millions de tonnes / an
Trains de passagers	10 aller-retour / jour Modane Italie + 3 aller-retours / Lyon – Italie; 26 trains de passagers / jour dans le tunnel	3 aller-retour / jour Paris-Milan
Total de circulations	146 trains par jour 2 sens confondus sur ancienne ligne	26 trains par jour 2 sens confondus sur ligne entièrement rénovée

Work done on the existing railway

Comparison between the 80's

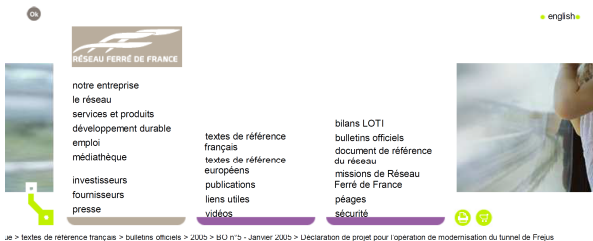
→ and current situation

- Single track in Italy in the 80's, original tunnel size
- double tracks fully renewed, larger GB1 Gauge, bridges changed
- Almost no computer in the 80's
- fully renewed signalisation, advanced security, efficient computers, dual direction track management
- Incompatible locomotives changed at the border (more than 1h30 mn needed) → compatible BB36300 locomotives, no change required
- Customs declaration required in the 80's, up to 4hours needed
- Schenghen, no declaration at the border currently

TRAFIC	80's	Currently
Freight trains / day	120 (> 10 million tons)	20 (~3,5 million tons)
Passenger trains / day	26 (20 local, 6 long distance)	6 long distance
Total / day	146	26

On old tracks

fully renewed tracks
recent technologies



Rénovation/Sécurité du tunnel existant Déclaration de projet

Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Fréjus Mont-Cenis

Le Président du Conseil d'administration.

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
 Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;
 Vu l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;
 Vu la délibération du conseil d'administration en date du 10 juin 2004, par laquelle ledit conseil donne délégation à son président pour se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel du Fréjus ;

SE PRONONCE par la présente déclaration, sur l'intérêt général de l'opération de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus-Mont Cenis et des travaux connexes.

DÉCLARATION DE PROJET OPÉRATION DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU FRÉJUS MONT-CENIS ET TRAVAUX CONNEXES

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

La liaison ferroviaire Dijon – Modane – Turin via la vallée de la Maurienne et le tunnel transfrontalier du Fréjus représente un axe majeur dans l'offre de transport de fret par chemin de fer. Cet itinéraire, dont l'enjeu dépasse le cadre national, permet des flux ferroviaires de marchandises entre le nord de l'Europe (Benelux, Grande Bretagne, Allemagne) et l'Italie.

Au travers d'une étude d'opportunité réalisée en 1998, les partenaires ferroviaires (RFF, SNCF, RFI) ont identifié plusieurs programmes d'investissements permettant d'optimiser les conditions d'acheminement du fret sur cet axe entre la France et l'Italie, tout en préparant la réalisation de la ligne nouvelle LYON-TURIN. Parmi ces programmes, la modernisation du tunnel du Fréjus constitue une opération prioritaire qui a pour principal objectif d'accompagner le développement du nouveau service d'Autoroute Ferroviaire Alpine.

En expérimentation depuis 2003, ce nouveau service utilise les infrastructures existantes et se développe entre les plates-formes d'Alton-Bourgnouf et d'Orbasasso, distantes de 175 km. Ce service offre une alternative modale immédiate, permettant le report d'une partie du trafic routier et limitant ainsi les effets négatifs de la croissance des échanges transfrontaliers.

Les travaux de modernisation envisagés permettront de :

- supprimer la contrainte liée au gabarit actuel qui limite le volume des containers utilisés tant pour le transport combiné que pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- augmenter la capacité de transit offerte par la ligne.

De plus, suite à l'accident du tunnel routier du Mont-Blanc du 24 mars 1999 et dans le cadre d'un programme de renforcement de la sécurité dans les tunnels ferroviaires, les Etats français et italien ont décidé de profiter des travaux de modernisation pour renforcer la sécurité dans le tunnel du Fréjus. Pour ce faire, un programme d'équipement commun a été validé par le comité permanent binational de suivi de l'autoroute ferroviaire et du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne est à la fois un préalable et un complément indispensable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui permettra d'abord de capter une part croissante des trafics fret transalpins jusqu'à la mise en service de la future ligne, puis constituera un itinéraire performant complémentaire à la nouvelle ligne.

Le dossier d'avant-projet (AVP) pour les travaux de modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus a été approuvé par le conseil d'administration de RFF lors de sa séance du 10 juin 2004.

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,

Les travaux de modernisation envisagés permettront de :

- supprimer la contrainte liée au gabarit actuel qui limite le volume des containers utilisés tant pour le transport combiné que pour l'Autoroute Ferroviaire Alpine ;
- augmenter la capacité de transit offerte par la ligne.

La modernisation de la ligne historique dans la vallée de la Maurienne est à la fois un préalable et un complément indispensable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui permettra d'abord de capter une part croissante des trafics fret transalpins jusqu'à la mise en service de la future ligne, puis constituera un itinéraire performant complémentaire à la nouvelle ligne.

2. Objectifs d'intérêt général

L'opération s'inscrit dans le cadre d'une politique de rééquilibrage modal de l'acheminement du Fret en faveur du rail et d'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et répond à plusieurs objectifs :

- mettre en service une desserte cadencée des navettes de l'Autoroute Ferroviaire Alpine,

Renovation / Security of existing tunnel Project declaration

The work planned will

- remove the gauge constraint, allowing transportation of containers
- increase capacity

The work on the existing ligne is a necessary improvement to increase freight transportation on train and the improved line will be a required complement of the future Lyon-Turin line

The work done on the existing line aims at rebalancing freight transportation from road to trains

Rénovation du tunnel existant

- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :
 - la création de niches pour implantation des équipements techniques,
 - la création de cheminement piéton,
 - l'éclairage de sécurité du tunnel,
 - des moyens de télécommunications,
 - le réseau hydraulique anti-incendie,
 - la plate-forme d'accès au tunnel.

Tous ces équipements émanent du comité permanent binational du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

La modernisation de la signalisation par un nouveau bloc automatique entre les gares de Bardonnèche et Modane. Ces trois volets principaux s'accompagnent de la régénération des maçonneries et de la création d'une ventilation de chantier. Cette dernière sera réalisée par la création d'une galerie de 50 m à partir de la RD 216 et par la mise en place de deux ventilateurs de 4 m.
Ce chantier principal s'accompagne de travaux annexes qui consistent à mettre au gabarit GB1 les ouvrages d'art situés entre Alton et Modane qui ne dégagent pas ce gabarit, soit 14 tunnels. Les travaux consistent en de légères reprises de maçonnerie.

II. CONCLUSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE POURSUITE DU PROJET

A l'issue de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 11 février au 15 mars 2004 inclus, le commissaire enquêteur a remis dans son rapport du 9 avril 2004 un avis favorable au projet de modernisation du tunnel du Fréjus et travaux connexes. Il y est notamment mentionné que ce projet permettra d'accompagner la montée en puissance de l'Autoroute Ferroviaire Alpine, préambule essentiel et primordial à la création de la future ligne Lyon-Turin.

Aussi, et suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur, Réseau ferré de France a décidé le 10 juin 2004 de réaliser le projet conformément au dossier présenté à l'enquête publique.

La présente décision sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Savoie et au Bulletin Officiel de Réseau ferré de France consultable sur son site Internet (<http://www.rff.fr/>).

Fait à Paris, le 17 décembre 2004

SIGNE :
Jean-Pierre DUPORT

- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière, ou au moins compenser l'évolution du trafic futur,
- améliorer la sécurité des circulations ferroviaires empruntant le tunnel du Fréjus,
- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

3. Adéquation du Projet à ces objectifs

Afin de répondre aux objectifs précédemment évoqués, le projet de modernisation du tunnel du Fréjus comporte trois volets principaux :

- la mise au gabarit GB1 de l'ouvrage par abaissement du plan de roulement de la plate-forme actuelle, rapprochement des deux voies (diminution de l'entraxe) et recentrage dans l'ouvrage ;
- le renforcement de la sécurité, qui repose essentiellement sur :
 - la création de niches pour implantation des équipements techniques,
 - la création de cheminement piéton,
 - l'éclairage de sécurité du tunnel,
 - des moyens de télécommunications,
 - le réseau hydraulique anti-incendie,
 - la plate-forme d'accès au tunnel.

Tous ces équipements émanent du comité permanent binational du tunnel du Fréjus qui réunit notamment les autorités compétentes en matière de sécurité.

Fait à Paris, le 17 décembre 2004

SIGNE :
Jean-Pierre DUPORT

Renovation / Security of existing tunnel Project declaration (2)

- Allow 80% of lorries to be carried on trains
- Install security equipments
- Reduce road pollution
- Improve security of train circulating in the tunnel
- Upgrade tunnel gauge to GB1
- Install all security equipments in the tunnel recommended by the competent two nation committee

La réalisation des travaux (capacité et sécurité) est bien réelle avec une redevance d'usage définie dans le Document de Référence SNCF Réseau 2020



ANNEXE 1.1

GESTION DES MODIFICATIONS
A COMPTEUR DU 7 septembre 2018

Document de référence du réseau
Horaire de service 2020 (version du 7 décembre 2018)

Annexe 1.1
1/3

2.7.2. **Redevances pour l'usage par les trains de fret et de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) de la ligne « St-Pierre-d'Albigny – Modane Frontière »**

Ces redevances ont été introduites pour couvrir le financement apporté par SNCF Réseau pour la réalisation :

- **des aménagements de la section « Saint-Pierre-d'Albigny – Modane Frontière » (trains de fret et trains de l'AFA) : introduite en 2008** et prendra fin à compter de l'HDS 2028 ;
- **des opérations de modernisation du tunnel du Mont-Cenis (ou « Frejus ») et de mise au gabarit GB1 et de sécurisation entre Ambérieu et la frontière franco-italienne (Modane) : introduite en 2012** et prendra fin à compter de l'HDS 2032.

L'objectif de ces réalisations est de développer le trafic transfrontalier du transport de marchandises.

La participation financière de SNCF Réseau, actée en 2004, a prévu un financement complémentaire via une redevance particulière en fonction du niveau de trafic des activités bénéficiaires, distinguant le fret et l'autoroute ferroviaire.

En 2004, ces redevances ont été calibrées pour atteindre la participation de SNCF Réseau de 5,409 M€ courants.

Prétendre qu'il existe des problèmes de sécurité est contraire à la documentation

Work completion (capacity and security) is confirmed by the 2020 Registration Document of SNCF Network

A toll is charged to freight trains explicitly stating that the line was improved for security, larger gauge between Ambérieu and the border by Modane
The objective is to improve cross border transportation using freight train

Pretending that there are security problems is contrary to the documentation

Une voie ferrée existante compétitive,
La route plus chère

An existing competitive rail line

A more expensive road

Une voie ferrée existante compétitive

Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins
Rapport annuel 2015



Décembre 2016

La route est toujours plus chère que le service ferroviaire avec l'infrastructure existante.

Tableau 12: Corridors analysés (France)

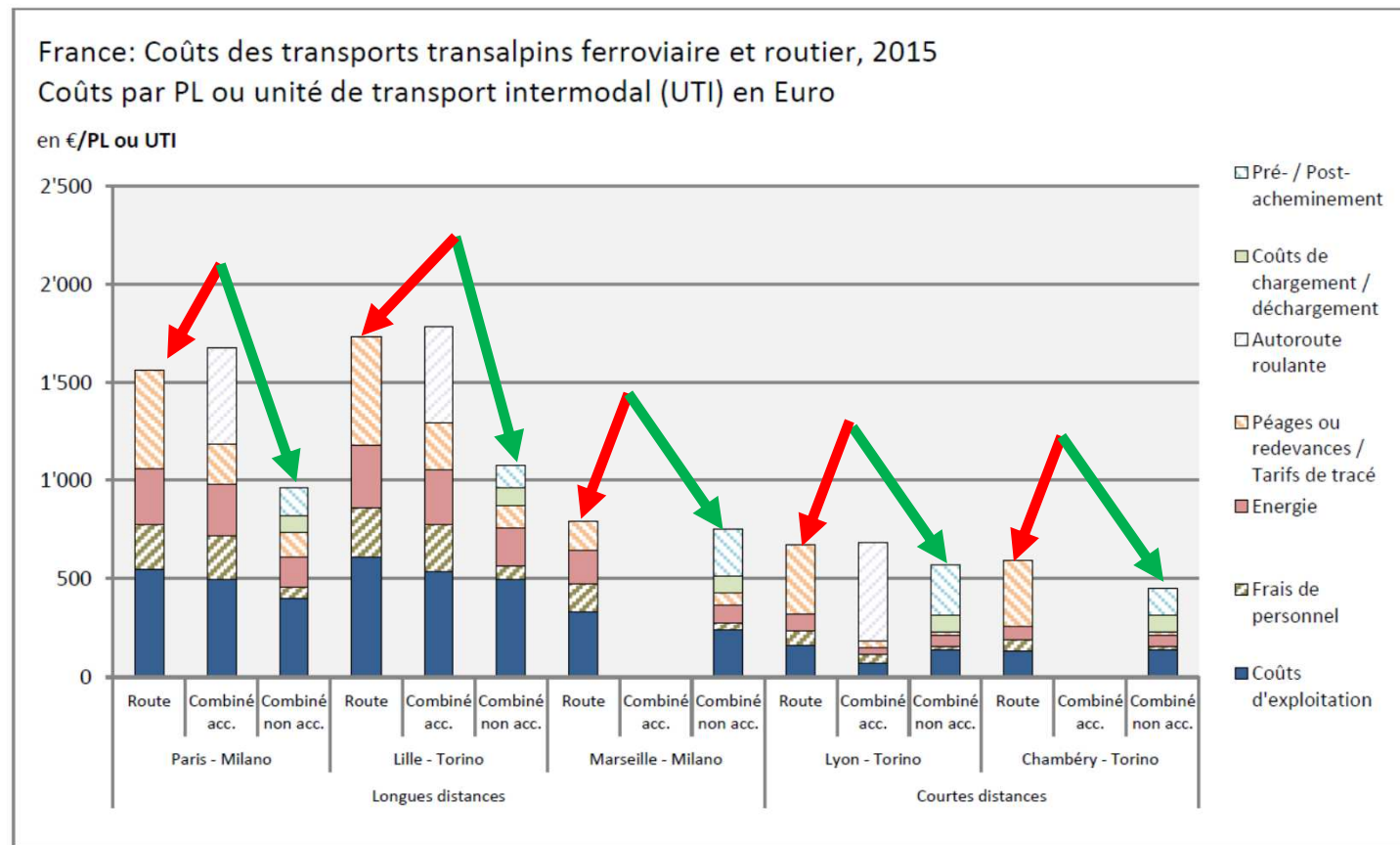


Figure 34: France: Coûts des transports transalpins ferroviaire et routier, 2015

An existing competitive rail line

Source DG move 2015

In any case, the road is always more expensive than the rail service with the existing infrastructure.

Tarifs routiers dissuasifs

Compétitivité de la ligne existante

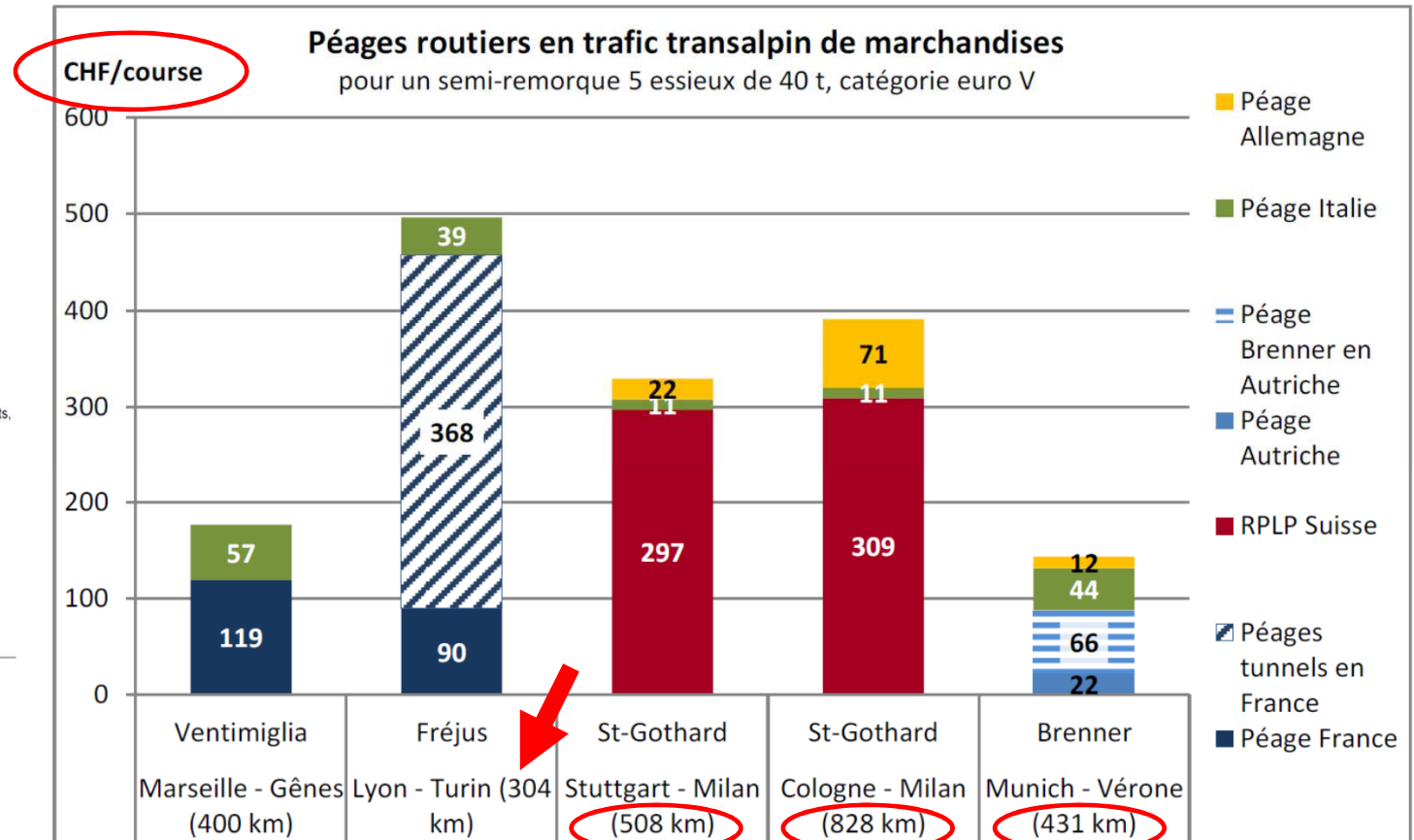


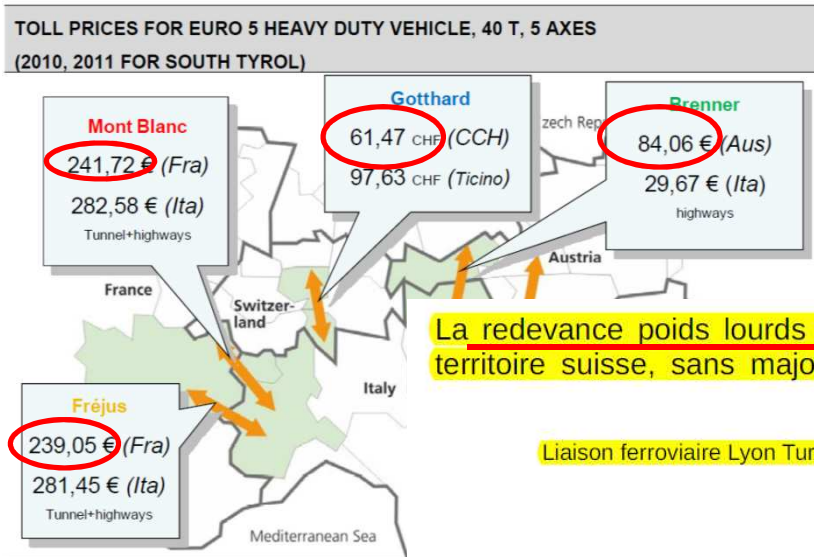
Figure 41 : Péages perçus sur des itinéraires typiques en trafic marchandises empruntant des passages alpins en France, en Suisse et en Autriche pour un train semi-remorque de la catégorie Euro V de 40 t⁵⁴.

Excessive Road Tolls

Existing railway competitiveness

Source: Swiss Federal transport Office,
novembre 2017 report

Une voie ferrée existante concurrentielle



L'Ecotaxe (RPLP) Suisse mettrait les camions sur les trains

La redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) est prélevée sur l'ensemble du territoire suisse, sans majoration spécifique pour les tunnels. Le taux kilométrique est

Liaison ferroviaire Lyon Turin – examen de nouvelles sources de financement – V12c – 7 juillet 2015
35/78

compris entre 2,10 et 3,05 centime de CHF par tonne de PTAC et par kilomètre. Pour un poids lourd de 40 tonnes Euro V, cela fait 0,91 CHF/km (0,86 €/km). Il s'agit donc d'un taux kilométrique supérieur aux péages autoroutiers français ou autrichiens, dont le cumul sur la traversée de la Suisse (300 km) reste comparable aux péages des tunnels du Mont-Blanc ou du Fréjus.

Existing railway competitiveness

Total cost comparison, Toll and Ecotax
(called RPLP in Switzerland)

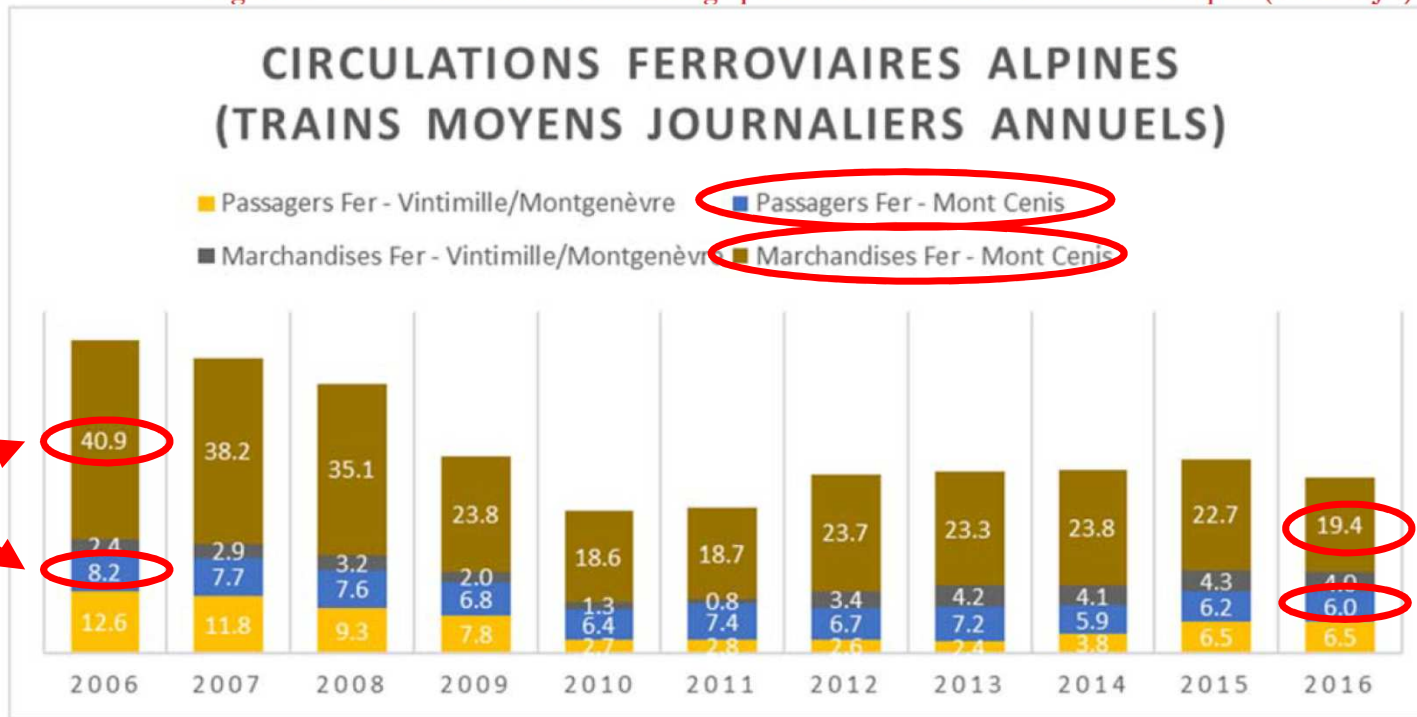
Road cost across Switzerland and from
Lyon to Turin are similar

Une voie ferrée existante compétitive mais inutilisée



Source Rapport financier TELT 2018

Illustration 7. Circulations de trains longue distance sur les différentes traversées alpines (Trains MJA)
Figura 7. Circolazione dei treni a lunga percorrenza nei vari attraversamenti alpini (Treni MJA)



Pendant les travaux
49 trains

Après travaux
26 trains

Source : Elaboration SYSTRA d'après SNCF Réseau (2006-2011) et RFI (2012-2016)

Existing railway competitive and unused

49 trains per day during tunnel works
(one track available) in 2006

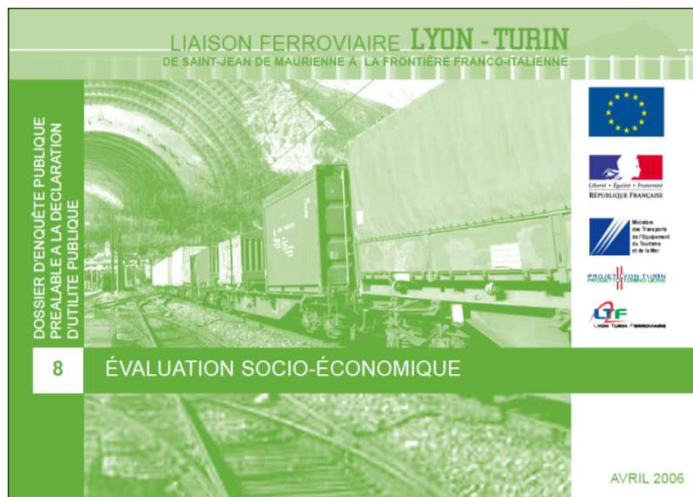
Down to 26 trains after work completion

Section transfrontalière : combien de camions pris à la route? POUR 10 Milliards d'euros ?

La situation de projet 1

La situation de projet 1 considère une situation conventionnelle dans laquelle ne serait réalisée que la seule partie commune franco-italienne, à l'exclusion des autres opérations prévues au titre du programme de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin. On rappelle que la partie commune franco-italienne comprend la section de ligne nouvelle située entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bruzolo, qui sera raccordée à la ligne historique aux deux extrémités de ligne.

Document enquête publique LTF 2006



• En situation de projet 1 (avec la seule partie commune):

Les effets du projet sont peu marqués par rapport à la situation de référence en termes de tonnages transportés par le fer, qui passe en 2017 de 13,7 MT (hors autoroute ferroviaire) à 14,9 MT, la limite de capacité des itinéraires d'accès ayant été atteinte (compte-tenu des autres trains qui y circulent).

Les effets du projet sur le fer conventionnel et le transport combiné sont donc essentiellement dus au fait que la partie commune affranchit le trafic des contraintes liées à l'utilisation d'une ligne de montagne, inadaptée au trafic lourd. Il en résulte :

- des avantages qualitatifs : amélioration de la vitesse et de la fiabilité des acheminements ;
- des avantages économiques : réduction des coûts de traction, suppression du système de double pousse des trains lourds, suppression du changement de locomotive, accroissement du tonnage des trains.

Le trafic de l'autoroute ferroviaire augmente par contre sensiblement, passant de 2,5 MT en situation de référence à 4,35 MT. Le trafic routier diminue de façon importante (d'environ **360 000 poids-lourds** et 5,8 MT) en 2017 en raison des mesures de maîtrise du trafic et de la montée en puissance de l'autoroute ferroviaire. La réalisation de la partie commune et les mesures qui l'accompagnent permettent donc d'entamer une inflexion des tendances modales entre la route et le fer en 2017.

Cross border tunnel section : how many lorries removed from the road for 10 billion € ?

According to public survey in 2006
360 000 lorries will be removed from the road
upon completion of the cross border tunnel

Note: The communication is often referring to 1 million lorries thank to the cross border tunnel ; the official document states 360 000 lorries ; 1 million lorries is for the entire project

Section transfrontalière : combien de poids lourds en moins pour 10 Milliards d'euros ?

Document enquête publique RFF 2012



DOSSIER D'ENQUÊTE
PRÉALABLE À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE
— 2012

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Une partie des trafics fret et autoroute ferroviaire additionnels proviendra du report depuis d'autres itinéraires ferroviaires (des passages suisses du Gothard et du Simplon), mais **c'est principalement le report modal de la route vers le fer sur l'arc alpin qui explique les trafics attendus.** Sur le corridor Lyon – Turin, au niveau des passages routiers du Fréjus et du Mont Blanc, les résultats des études de trafic prévoient :

- un report modal de 340 000 PL environ en 2025.
- un report modal de 910 000 PL, soit environ 14 Mt en situation de programme 2035.

Le projet permettra également un report modal au niveau d'autres corridors (Vintimille et Brenner notamment) soit en captant directement les flux routiers concernés, soit en libérant de la capacité ferroviaire à ces passages permettant un report modal interne au corridor.



Cross border tunnel section : how many lorries removed from the road for 10 billion € ?

According to the 2012 public survey
(conducted for access railway from Lyon to the
cross border tunnel)
340 000 lorries will be removed from the road
upon completion of the cross border tunnel

Diminuer d'un million de Poids Lourds le trafic routier *La ligne existante le permet à moindre frais dès aujourd'hui*

Synthèse 2 critères : Longueur des rames 550m et 1.150 tonnes tractées

Type	Wagons doubles		Rame				Annuel
	Tare (t)	Longueur (m)	Longueur (m)	Poids	Equivalent remorque	% charge utile	Equivalent semi Rem
Modalhor	40,7	33	467,2	1127	26	36,9%	910 000
Remorque sur Wagons Poches	32,9	34,2	517	1105	28	40,6%	980 000
Conteneurs sur Wagons Poches	32,9	34,2	551,2	1079	30	44,5%	1 050 000
Conteneurs 90 pieds novatrans	29	29,6	511,8	1088	32	47,1%	1 120 000

Longueur 2 Motrices UM : 38,2 m

Trafic annuel sur 350 jours et 100 trains par jour

Tares routières: remorque vide = 7t ; conteneur vide = 3,5t

Charge utile moyenne = 16t (source rapport CNR)

Reducing road traffic by one million lorries a year

The existing railway can do it at low cost right now

Taking into account the existing line constraints:

550 meter long trains and 1 150 tons trains,

Using containers, capacity available

is over one million a year

Une démarche « Cost efficient » c'est :

- Exiger des réalisations de report modal
 - *Au lieu des déclarations non tenues depuis près de 20 ans;*
- Tenir compte des analyses constantes des hautes administrations
 - *Au lieu des promesses ou études ni indépendantes, ni impartiales;*
- Exiger des analyses recoupées par les constats et documentations
 - *Au lieu des prévisions surévaluées, erronées, fausses ou approximatives*
- Vérifier les valeurs la réalité pour les externalités
 - *Au lieu des déclarations non démontrées, incohérentes.*

A cost efficient approach would be to:

- Demand modal shift results
Rather than promises that were never kept for nearly 20 years;
- Take into account central administrations consistent analysis
Rather than promises or studies that are not independent ;
- Demand analysis cross-checked with actual data and documentation
Rather than overvalued, erroneous, false or approximate forecasts
- Check values and actual data of externalities
Rather than unsubstantiated, inconsistent statements.

Des engagements gouvernementaux
de report modal route/rail non tenus

Failed Government commitments
of road to rail modal shift

Depuis 2002 aucun engagement n'a été tenu

2002 Jean-Claude Gaysot

ASSEMBLÉE NATIONALE – SÉANCE DU 13 FÉVRIER 2002

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Par ailleurs, sans attendre la construction de ces nouveaux ouvrages, j'ai demandé à RFF, dès 1997, d'engager un programme de modernisation des lignes ferroviaires existantes, avec en particulier l'élargissement du gabarit des tunnels actuels.

La modernisation du réseau ferroviaire existant a pour objet d'accompagner la croissance du trafic, destinée à doubler en vingt ans, et de permettre, à court terme, à l'horizon 2005-2006, de doubler la capacité d'acheminement des marchandises vers l'Italie par le rail.

D'autre part, comme je l'avais proposé lors des premiers états généraux du fret ferroviaire en décembre 2000, un service d'autoroute ferroviaire sera mis en œuvre avant la fin de cette année entre la Maurienne et Turin, comportant quatre allers-retours quotidiens. L'homogénéisation des premiers wagons Modalohr débutera dès le mois prochain. Le potentiel initial de la ligne sera de 50 000 poids lourds par an, puis de 300 000 après la mise au gabarit B+.

2012 Thierry Mariani Annexe III Accord franco-italien

A. – Propositions pour le court et le moyen terme

Dans une première phase, les Parties veilleront à la meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant et notamment de la ligne du Fréjus, dont le gabarit a été récemment élargi, ce qui permet d'offrir une capacité supplémentaire pour le service d'autoroute ferroviaire alpine.

A l'issue de la procédure de consultation en cours, l'objectif est de disposer d'un nouveau service, opérationnel en 2012, et d'augmenter progressivement le nombre de navettes aller-retour à partir des terminaux existants puis, en 2014, d'un nouveau terminal en région lyonnaise.

Le report modal de la route vers le rail devra notamment concerner la circulation des marchandises dangereuses.



8 juillet 2012

2008 Dominique Bussereau

« Dès que les travaux de mise au gabarit seront terminés dans la partie française, puisqu'ils ont été effectués du côté italien, nous augmenterons la fréquence de l'autoroute ferroviaire et nous augmenterons également Les destinations pour qu'elles puissent être sur un plus long trajet que le Tracé actuel entre Aiton et Orbassano. »

Fret : soutenir le transport combiné maritime et terrestre et les autoroutes ferroviaires

L'avenir du transport ferroviaire de marchandises passe notamment par les autoroutes ferroviaires et le transport combiné maritime et terrestre.

► **Le Gouvernement confirme le lancement** de l'autoroute ferroviaire atlantique reliant Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos).

► **Il a par ailleurs demandé à SNCF-Géodis le lancement simultané de l'autoroute ferroviaire** entre Calais (Côte d'Opale) et Perpignan (Le Boulou - Côte Vermeille).

► **Quatre lignes d'autoroutes ferroviaires seront ainsi en service en 2015, permettant de transférer 150000 poids lourds par an en 2015 sur des trains, avec un objectif de 500000 par an en 2020 :**

Perpignan (Le Boulou) – Luxembourg (Bettembourg) en service

Savoie (Aiton) – Italie (Orbassano) en service

Lille (Dourges) à Bayonne (Tarnos) en projet – objectif de mise en service fin 2015

Calais (Côte d'Opale) à Perpignan (Le Boulou) en projet – objectif de mise en service deuxième trimestre 2015

2013 Jean-Marc Ayrault

Aujourd'hui chaque jour, seules 4 navettes ferroviaires circulent (soit 30 000 camions /an) et 16 trains de fret conventionnels

Failed Government commitments

in 2002, 2008, 2012, 2013 - recurring promises were made telling that freight would be moved from road to rail, including in the 2012 franco-italian agreement

As of today, only 4 railway freight shuttles circulate per day (30,000 trucks / year) on top of 12 conventional freight trains

Intérêt socio-économique
Analyse coût/bénéfice

Socio-economic evaluation

Cost / benefit analysis

Des constats partagés par les administrations centrales depuis 20 ans

- 1998: **Conseil Général des Ponts et Chaussées,**
- 2003/2006: **Inspection Générale des Finances et Conseil Général des Ponts et Chaussées,**
- Depuis 2009: **Cour des Comptes**

L'AFITF : une agence de financement aux ambitions limitées, privée de ses moyens, désormais inutile



Le Premier président

Paris, le - 1 AOÛT 2012

64174

Monsieur Jean-Marc AYRAULT
Premier ministre

Objet : rétiré sur le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

À la suite du contrôle du projet de liaison Lyon-Turin ferroviaire (L.T.F), la Cour des comptes a souligné, en application de l'article R. 135-1 du code des juridictions financières, porter à votre connaissance les observations ci-après développées.

1. Un projet très ambitieux

Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin s'inscrit dans l'axe prioritaire n° 6 du réseau trans-européen des transports. Confié à la société Lyon-Turin ferroviaire, il en concurrence les projets d'investissement les plus coûteux en raison du franchissement des Alpes et des Préalpes françaises.

Le choix technique a été retenu de réaliser un tunnel de base de très grande longueur, alors que sur d'autres tracçons, d'autres États (Slovaquie, Hongrie) ont opté, pour des raisons financières, pour une modernisation progressive des lignes existantes.

Il apparaît que d'autres solutions techniques alternatives moins coûteuses ont été écartées sans avoir toutes été complètement explorées de façon approfondie.

11 rue Cadoux - 75002 PARIS Cedex 12 - Téléphone : +33 (0)1 42 15 15 15 - Télécopie : +33 (0)1 42 15 20 00



Cour des comptes

LA GRANDE VITESSE
FERROVIAIRE :
UN MODÈLE PORTÉ
AU-DELÀ DE SA
PERTINENCE

Rapport public thématique

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES



La politique française des transports terrestres dans les Alpes

Rapport établi par
Christian BROSSIER
Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Président de la 2^e section du CGPC
Président du Comité des Directeurs Transports
Jean-Désiré BLANCHET
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
Michel GÉRARD
Ingénieur général des Ponts et Chaussées

La documentation Française



Inspection générale des Finances

N° 2002-M-026-01

RAPPORT D'AUDIT

sur

LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Établi par

Primo NOYRA Ingénieur division des Travaux publics de l'Etat, chargé de missions à la Direction de la Prévision	Jean-Désiré BLANCHET Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Jean BONNET Inspecteur des Travaux	Jean-Noël CHEVALLET Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Jean-Philippe de SAINT MARTIN Inspecteur des Travaux	Jacques DREHSELIN Chargé de missions au Conseil général des Ponts et Chaussées
Julien SENEZE Inspecteur des Finances	Pierre MONAUDER Ingénieur général des Ponts et Chaussées
	Jean-Marie SOULIGNER Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
	Robert PELISSIÉ Ingénieur général des Ponts et Chaussées
	Lionel QUELIN Ingénieur des Ponts et Chaussées

Sous la supervision de

René GIBLAUME Inspecteur général des Finances	Christian de FENOY Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Noël de SAINT PULGENT Inspecteur général des Finances	Christophe GUERIN Président de la 1 ^{re} section du Conseil général des Ponts et Chaussées
	Bernard MEIGIANN Inspecteur général des Travaux et des Travaux publics

- FEVRIER 2003 -



Inspection générale des Finances

N° 2006-M-009-01

Conseil général des Ponts et Chaussées

N° 2005-0449-01

RAPPORT D'ENQUETE

sur

L'ÉVALUATION DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ALPINE

Établi par

Noël de SAINT PULGENT Inspecteur général des Finances	Jacques PELLEGRIN Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

- MAI 2006 -

Observations made by central governments officials for the past 20 years

- 1998: General Council of Bridges and Roads,
- 2003/2006: General Inspection of Finance and General Council of Bridges and Roads,
- Since 2009: Court of Auditors

1er février 2018 : Le Conseil d'Orientation pour les Infrastructures n'inscrit pas le projet Lyon-Turin dans la programmation des investissements à 20 ans

Conseil
d'orientation
des infrastructures

MOBILITÉS DU QUOTIDIEN :

Répondre aux urgences et préparer l'avenir

Rapport établi par

Bruno Cavagné, Jean-Michel Charpin, Gérard Cornu, Michel Dagbert, Karima Delli, Philippe Duron, François Durovray, Nicolas Forray, Hervé Maurey, Louis Nègre, Michel Neugnot, Matthieu Orphelin, François Philizot, Barbara Pompili, Pierre-Alain Roche et Benoît Simian

sous la présidence de Philippe Duron

Rapporteurs : Mélanie Mégraud et Dominique Ritz
Rapporteur général : Pierre-Alain Roche

Janvier 2018

Au-delà, le Conseil observe que s'agissant des voies d'accès au tunnel du Lyon-Turin les nouvelles infrastructures projetées entre Grenay et Saint-Jean-de-Maurienne dans ce cadre visent à améliorer pour le transport de voyageurs la qualité des services ferroviaires vers Chambéry, Grenoble, Annecy ou encore Aix-les-Bains et, en matière de fret, à accroître la capacité d'emport de la voie, le besoin ici étant fonction du développement du trafic fret notamment entre la France et l'Italie. Il considère que la démonstration n'a pas été faite de l'urgence d'engager ces aménagements dont les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. La réalisation de ces travaux ne peut notamment aujourd'hui s'envisager que dans le cadre d'une chronologie ajustée à l'augmentation réelle du trafic de fret de la liaison Lyon-Turin. Il conviendra d'analyser le moment venu avec précision les accroissements de trafics et d'affiner les modélisations pour déclencher ces investissements dès lors que les anticipations permettront de considérer qu'ils deviennent effectivement justifiés. Il semble peu probable qu'avant dix ans il y ait matière à poursuivre les études relatives à ces travaux qui au mieux seront à engager après 2038.

1^{er} février 2018 Dans son rapport à la ministre, le Conseil d'Orientation des Infrastructures conclut : **« ... les caractéristiques socio-économiques apparaissent à ce stade clairement défavorables. »**

February 1st 2018: The Orientation Council for Infrastructures decided not to include the Lyon-Turin project in the 20 year investment plan

Stating “socio-economic characteristics at this stage clearly appear unfavorable”

Des constats partagés par les administrations centrales depuis 20 ans

1998 Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées

<http://lyonturin.eu/documents/docs/Brossier%201998.pdf>

Réaliser le tunnel de base en premier lieu, alors que sa capacité serait très supérieure à ce que peuvent admettre certaines sections ferroviaires à son nord et à son sud, serait mettre « la charrue avant les bœufs ».

2.3. Conclusion

Comme on l'a vu au cours de ce chapitre, grâce à la capacité de ses deux tunnels routiers au Fréjus et au Mont-Blanc et de son tunnel ferroviaire de Modane, notre pays a la chance de disposer de délais avant de s'engager dans une opération gigantesque et fort risquée pour lui.

L'annexe n° 7 jointe résume ces travaux. Il en résulte bien que l'itinéraire de fret entre Ambérieu et Turin est caractérisé par une succession de tronçons de capacités différentes ; **le tunnel de Modane ne constitue pas aujourd'hui le maillon limitant la capacité** ; c'est la gare de Modane qui, avec 50 trains de marchandises par jour et par sens, contraint la capacité. Cependant moyennant un programme d'actions portant à la fois sur les conditions d'exploitation et des aménagements d'infrastructure en France et en Italie (voir infra § 2.1.11.), la capacité de Modane peut être augmentée de 50 % et portée à 75 trains de marchandises par jour et par sens. Le tronçon limitant, côté français, serait alors Aix-les-Bains – Montmélian avec 65 trains par jour et par sens. Des aménagements de la traversée de Chambéry, et notamment de la gare, permettraient de parvenir à une capacité homogène avec celle de Modane. Côté italien, le tronçon Bussoleno – Turin pourra sans doute être porté lui aussi à 75 trains par jour et par sens.

Observations made by central administrations since 1998

“Doing the cross border tunnel first, would be like **putting the cart before the horse**”

“Modane tunnel is not the limiting factor for traffic”

“The limiting factor for traffic is the section Aix-les-Bains to Montmélian”, “

“improvement in this section and in Bussoleno in Italy could bring an homogeneous capacity to 75 freight trains per day, per direction”

Des constats partagés par les administrations centrales depuis 20 ans

2003 : Rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées et Inspection Générale des Finances
<http://lyonturin.eu/documents/docs/ponts%20et%20chaussee.pdf>

III- APPRECIATION DE LA MISSION

Bien que fondés sur des présupposés méthodologiques discutables, les résultats actuellement disponibles montrent que **ce n'est clairement pas sa rentabilité socio-économique qui peut conduire à justifier ce projet**. Les nouvelles études de LTF fondées sur des trafics voisins tendent à confirmer ce résultat en adoptant des hypothèses raisonnables de valorisation des effets externes.

Devant le manque de fiabilité des évaluations socio-économiques, la mission s'est attachée à évaluer directement, à partir de l'étude des prévisions de trafic les plus récentes, les effets du projet en termes de report du transport de marchandises de la route vers le fer, d'une part, et en termes de perspectives de saturation des itinéraires Fret existants, d'autre part.

De ce point de vue, les dernières études de trafic produites par LTF montrent bien, malgré des hypothèses méthodologiques très discutables, que ce report modal ne proviendrait pas d'un développement du Fret classique, qui se borne à capter un trafic qui aurait en référence transité non par les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus mais par la Suisse. Dans cette approche, seul le service d'autoroute ferroviaire viendrait soulager le trafic routier local. La mission

constate cependant que les conditions d'exploitation et les perspectives de trafic de ce service sont aujourd'hui mal étudiées. De même, des investissements importants sur les accès français au tunnel sont essentiellement conditionnés, dans l'approche de LTF, par la localisation du service d'autoroute ferroviaire.

De manière plus générale, la mission relève que les trafics transitant par les passages alpins tant routiers (Mont-Blanc et Fréjus) que ferroviaire (Mont-Cenis) sont restés stables depuis 1994, y compris en 2002. En confrontant un scénario conservateur d'évolution du trafic de fret fondé sur des hypothèses conformes aux tendances observées sur les sept dernières années à une analyse de la capacité des itinéraires existants, la mission a mis en évidence que, **sous réserve de maintenir la plate-forme de l'autoroute ferroviaire à Aiton, des aménagements limités sur les seuls accès français pourraient permettre d'écouler le trafic Fret jusque vers 2020 sans augmentation significative des trafics dans les tunnels routiers par rapport aux flux constatés sur la période récente**. L'ouverture prochaine de deux nouveaux tunnels ferroviaires en Suisse, au Loetschberg et au Saint-Gothard, offrira une capacité de 30 à 50 millions de tonnes dès 2007, portée entre 40 et 65 millions de tonnes en 2015. Celle-ci devrait en conséquence permettre l'écoulement d'une part significative du trafic transitant par le segment alpin, actuellement partiellement détourné par la France. Par ailleurs, il

Observations made by central administrations since 1998

“Methodology used is arguable”

“Socio-economic analysis clearly cannot justify the project”

“Actual freight traffic is stable since 1994 event until 2002”

“Limited investment on the french access would be enough to handle the traffic we see in the recent period”

Observations made by central administrations since 1998

Cumulative investment plan graphic

2006 : Perte actualisée par Lyon-Turin Ferroviaire / TELT 2,880 Milliards (Dossier enquête publique)

Evaluation
économique et
socio-économique

Bilan pour la collectivité

• Indicateurs globaux

L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l'ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l'opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif.

Bilan de l'opération (scénario de base)

EN M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques: valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec coût d'opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,87%

**Negative net present value for Lyon-Turin
Cross border Tunnel / TELT
2.880 Billion** (Source 2006 Public Survey File)

Socio-economic analysis

The net present value is positive for France (270M€)
because of a larger amount invested by Italy
International total is negative € -2.880 billion

Des constats partagés par les administrations centrales depuis 20 ans

2012 : Cour des Comptes Référé au 1^{er} Ministre

<http://lyonturin.eu/documents/docs/courdescomptesRefereLyonTurin20121105.pdf>

Toutes les études et rapports recommandaient pourtant de différer le projet, qu'il s'agisse des études socio-économiques de la conférence intergouvernementale (CIG) relative au projet (décembre 2000), de celle de la direction générale du Trésor, du rapport du Conseil général des Ponts et chaussées sur la politique des transports terrestres dans les Alpes (1998) et du rapport d'audit des grands projets d'infrastructures de ce même Conseil général et de l'Inspection générale des finances (février 2003).

Elles prenaient en compte l'évolution des trafics et le programme suisse de nouvelles lignes ferroviaires alpines ; la capacité de la ligne historique une fois modernisée étant à l'époque estimée à 20 millions de tonnes.

La grande implication des collectivités territoriales concernées, fortement représentées dans les instances décisionnelles et techniques de ce projet, explique également cette dynamique.

Du fait notamment du renforcement des règles de sécurité dans les tunnels et du changement de tracé de la partie commune, l'estimation du coût global du projet, y compris les accès, est passée en euros courants de 12 Md€ en 2002 à plus de 20 Md€ (présentation du dossier d'avant-projet sommaire des accès) en 2009, puis à 24 Md€ (évaluation socio-économique de février 2011), voire 26,1 Md€ selon les dernières données communiquées par la direction générale du Trésor.

Le dossier présenté par Réseau ferré de France n'isole pas la valeur actualisée nette économique. Mais, selon les études socio-économiques établies en février 2011 pour la société Lyon-Turin ferroviaire sur le projet préliminaire modifié, la valeur actualisée nette économique est négative dans tous les scénarios envisagés.

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

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

Observations made by central administrations since 1998

2012: Court of Auditors summary judgment to the prime Minister

“All studies and reports recommended to postpone the project“

“Project cost increased from 12, then 20, then 26,1 billion € according to treasury department“

“The net present value is negative in all possible scenarios”

“The necessary cost certification must be conducted by experts that did not work with the project and do not have a conflict of interest with the project follow-up”

Des constats partagés par les administrations centrales depuis 20 ans

2014 : Cour des Comptes

http://lyonturin.eu/documents/docs/20141023_rapport_grande_vitesse_ferroviaireCOUR_COMPTES.pdf

Il ne reste en fait pratiquement aucune ville européenne qui soit à la fois d'importance suffisante en termes de population et suffisamment proche pour justifier d'une liaison TGV par rapport à la France (cf. carte ci-après). Cette trop faible rentabilité socio-économique est par exemple manifeste pour la liaison Lyon-Turin, que la Cour a critiquée dans son référé du 1^{er} août 2012²⁵.

Observations made by central administrations since 1998

2014: Court of Auditors

“The too low socio-economic net value is clear in the case of the Lyon-Turin railway project”

Doutes sur l'analyse Coûts/Bénéfice de TELT 2014

Osservatorio
collegamento ferroviario Torino-Lione



Nuova Linea Torino Lione
NLTL

**CONFERENZA STAMPA DI
PRESENTAZIONE DEL PROGETTO
E DELL'ANALISI COSTI BENEFICI**

Roma, 26 aprile 2012

Sala del Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

TELT
Tunnel Euralpin Lyon Turin

LA TORINO-LIONE: UNA SVOLTA STORICA



lrf-sas.com

http

Le Lyon Turin sur les rails

ACCORD SIGNE DANS LE CADRE DU SOMMET FRANCO-ITALIEN, LE NOUVEAU PROMOTEUR TELT EST CONSTITUE

L'ANALISI COSTI BENEFICI

L'ÉQUIPE E LA METODOLOGIA DI LAVORO

LTF HA BANDITO UNA GARA EUROPEA PER SELEZIONARE L'ÉQUIPE DEGLI SPECIALISTI D'INTESA CON RFF E RFI AFFIDANDO IL COORDINAMENTO OPERATIVO DELL'ACB ALL'ING. ANDREA RICCI

I.S.I.S. Istituto di Studi per l'Integrazione dei Sistemi

N.E.S.T.E.A.R. Nouveaux Espaces de Transport en Europe Applications de Recherche

EGIS MOBILITE' Traffic et Système

S.E.T.E.C. Société d'Études Techniques et Économiques

LA GOVERNANCE SVOLTA DALL'OSSERVATORIO

A PARTIRE DAL 02 MARZO 2010 L'OSSERVATORIO HA TENUTO 20 RIUNIONI PLENARIE CON L'ÉQUIPE INCARICATA DA LTF, 20 RIUNIONI DELLO SPECIFICO GRUPPO DI LAVORO, COORDINATO DAL DOTT. FABIO PASQUALI, ED 1 WORKSHOP DI APPROFONDIMENTO.

L'Osservatorio ha inoltre chiesto a due esperti indipendenti, di diverso orientamento culturale, alla dott.ssa **Silvia Maffii** di T.R.T. e al prof. **Oliviero Baccelli** del **CERTeT (Bocconi)** di partecipare ai lavori dell'ACB, presentando in conclusione le loro valutazioni critiche sul risultato finale.



Il y a bientôt deux mois, le 24 février, Matteo Renzi et François Hollande annonçaient l'engagement de la France et l'Italie dans la nouvelle ligne Lyon-Turin.

0

G+1

D'après **une étude présentée par Oliviero Baccelli, professeur à l'université Bocconi de Milan**, la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin présenterait une rentabilité d'un peu plus de 5 % « à sa mise en service complète ». Cette "analyse coûts bénéfiques", dans sa version réactualisée datant de 2014, a été détaillée lors d'une session d'information qui a eu lieu cette semaine à Bruxelles, destinée aux parlementaires européens, à l'initiative de Telt. Plusieurs députés,

L'assemblée générale s'est réunie en présence, pour la France, de M. François Poupard, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et de M. Michele Ella, Administrateur délégué de FS (Ferrovie dello Stato, la société d'Etat des chemins de fer italiens). L'assemblée générale des associés a entériné les propositions de désignation par les Etats des dix administrateurs et a nommé M. Hubert du Mesnil en tant que président et M. Mario Virano en tant que Directeur général, par ailleurs membres du Conseil d'administration.

Quatre administrateurs français ont également été désignés :

-Mme Marie-Line Meaux, présidente de la quatrième section du conseil général de l'environnement et du développement durable

-M. Olivier Rolin, sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux à la direction des infrastructures de transport

-M. Franck Lirzin, ingénieur en chef des mines, chef du bureau des transports à la direction générale du budget

-M. Vincent Lidsky, inspecteur général des finances.

Ont été aussi nommés quatre administrateurs italiens:

-M. Paolo Signorini, Chef de département du ministère des infrastructures et des transports

TAG8 -M. Oliviero Baccelli, Professeur à l'Université Bocconi

-M. Stefano Scalera, du ministère de l'Economie et des Finances

-M. Roberto Mannozi, Directeur central administration, budget et fiscalité des FS.

o Sar
o Mau
o Sar
o Ec:

Monsieur Baccelli est administrateur de TELT, il ne peut prétendre à l'indépendance et se trouve en conflit d'intérêts

Doubts about TELT 2014 Costs / Benefit Analysis

Mr. Baccelli is an administrator of TELT, he can not pretend to be independant and is in a conflict of interest position

Doutes sur l'évaluation du coût (TELT 2014)

TELT

Tunnel Euralpin Lyon Turin

LA TORINO-LIONE: UNA SVOLTA STORICA

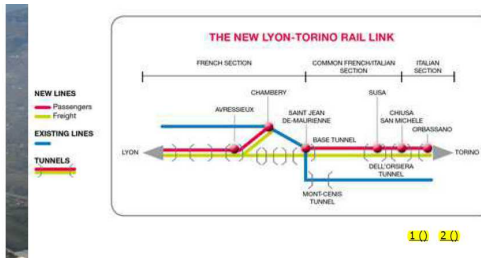


Torino, 8 aprile 2015

Lyon – Turin railway line | Tractebel Engineering (GDF SUEZ)

TRACTEBEL Engineering
GDF SUEZ

(http://www.tractebel.com)



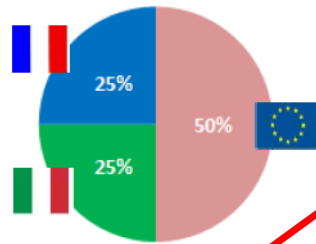
- **Client:** Lyon-Turin-Ferroviaire SAS
- **Region / Country:** France / Italy / Western Europe
- **Services:** ASSISTANCE TO DECISION PROCESS / Pre-feasibility Studies / EXECUTION / Owner's or Lender's Engineer / FEASIBILITY / Feasibility Studies & Basic Design
- **Period:** 2002-2006 and 2009-2013

- **Client:** Lyon-Turin-Ferroviaire SAS
- **Period:** 2002-2006 and 2009-2013

TELT Tunnel Euralpin Lyon Turin I costi di realizzazione

8,6 Md€ costanti in valuta 2012 (all'approvazione del PD)

Finanziamento studi e lavori di ricognizione



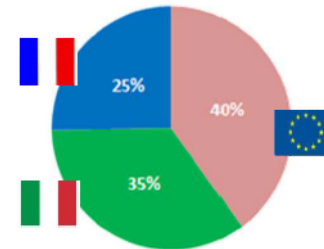
In corso la **certificazione dei costi** della Sezione Transfrontaliera affidata al raggruppamento.

TRACTEBEL Engineering
GDF SUEZ



In base all'art. 3 dell'Accordo 2015: "il suddetto costo certificato è validato in un protocollo addizionale".

Finanziamento lavori principali



COSTI UNITARI (€/mln / km)	LUNGHEZZA (km)	COSTO (per canna)
CENERI	15,4	83,8
BRENNER	55,0	83,7
MONCENISIO	57,0	86,0
LOETSCHBERG	35,0	87,0
GOTHARD	57,0	96,2

57 km
x 2 tubes
x 86 millions €
= 9,804 Mds €

= 10,966 Mds €

Tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico (parametro costo/km)

Contrairement à ce qui est prévu par l'article 18 du traité l'évaluation TRACTEBEL n'est ni indépendante ni impartiale

Doubts about 2014 TELT Cost evaluation

Cost title indicates a cost of 8.6 billion €

Table below, details cost per kilometer, length of tunnel and 2 tubes which shows

- a cost of 9,804 billion for Lyon-Turin tunnel (Montecenisio)
- a cost of 10,966 billion for the same length Gothard tunnel in switzerland

In Contradiction with Article 18 of the Treaty, TRACTEBEL evaluation is neither independent nor impartial

Les prévisions erronées PIB/PIL/GDP

**Wrong forecasts
PIB / PIL / GDP**

Les prévisions et Analyses Coûts/Bénéfices fondées sur le PIB

Osservatorio collegamento ferroviario Torino-Lione

Nuova Linea Torino Lione
NLT

CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DEL PROGETTO E DELL'ANALISI COSTI BENEFICI

Roma, 26 aprile 2012

Sala del Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

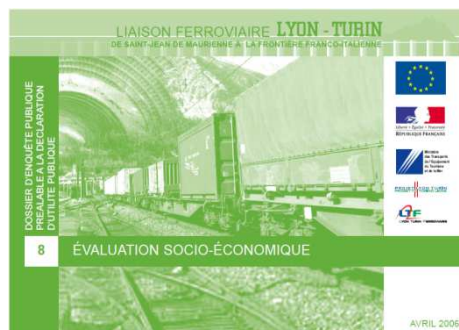


DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Ces scénarios se différencient par les hypothèses de croissance du PIB.

L'ANALISI COSTI BENEFICI Le opzioni operative

SI È RITENUTO IL DECENNIO PERDUTO LO SCENARIO PIU' RAPPRESENTATIVO. NEL PROGETTO DELLA NUOVA LINEA GLI ALTRI DUE SCENARI SONO STATI COMUNQUE CONSIDERATI PROCEDENTI, ANCHE PER QUESTI, ALLA STIMA DI TUTTE LE VARIABILI CHIAVE (PIB E TRAFFICO) ED ALLA RELATIVA VALUTAZIONE.



Pays / Paese	Croissance annuelle moyenne du PIB / Crescita annuale media del PIL					
	E0 : Choc permanent		E1 : Décennie perdue		E7: Rebond	
	2007-2025	2026-2060	2007-2025	2026-2060	2007-2025	2026-2060
France	1,29%	1,54%	1,45%	1,80%	1,93%	1,80%
Belgique	1,46%	1,49%	1,57%	1,69%	2,09%	1,69%
Allemagne	1,04%	0,77%	1,15%	1,03%	1,51%	1,03%
Espagne	2,29%	1,11%	2,45%	1,37%	2,92%	1,37%
Italie	1,02%	1,03%	1,18%	1,29%	1,60%	1,29%
Luxembourg	3,03%	1,86%	3,16%	2,16%	3,68%	2,16%
Pays-Bas	1,34%	1,16%	1,45%	1,41%	1,76%	1,41%
Autriche	1,60%	1,29%	1,76%	1,54%	1,97%	1,54%
Portugal	1,32%	1,47%	1,48%	1,73%	1,85%	1,73%
Royaume-Uni	1,61%	1,80%	1,77%	2,00%	2,29%	2,00%
Union Européenne	1,56%	1,26%	1,70%	1,50%	2,16%	1,51%
Suisse	0,93%	1,30%	1,04%	1,50%	1,51%	1,50%
Pays de l'Est - Nord	2,90%	0,69%	3,05%	0,92%	3,65%	0,92%
Pays de l'Est - Sud	3,15%	1,14%	3,32%	1,38%	3,94%	1,37%

Les trois scénarios de croissance du PIB

Trafic ferroviaire à Modane, évolution tendancielle et situation de référence

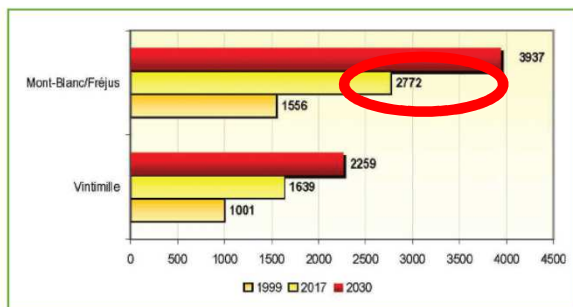
		ÉVOLUTION TENDANCIELLE			SITUATION DE RÉFÉRENCE (PIB : + 1,8 % PAR AN)	
		2000	2017	2030	2017	2030
En milliers de voyageurs	2000	2017	2030	2017	2030	
Trafic de jour	577	820	980	1 380	1 600	
Trafic de nuit	840	950	1000	810	850	
Trafic total	1 417	1 770	1 980	2 190	2 450	

Source des données : Études Approfondissements APS, LTF.

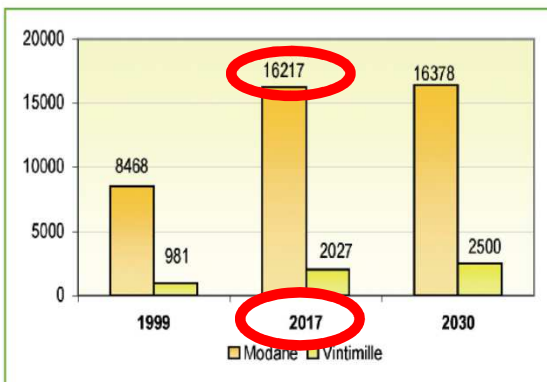
**Forecasts and Cost / Benefit
analysis were based on GDP**

Des prévisions fausses, Trafics routiers et ferroviaires

8 – Evaluation socio-économique

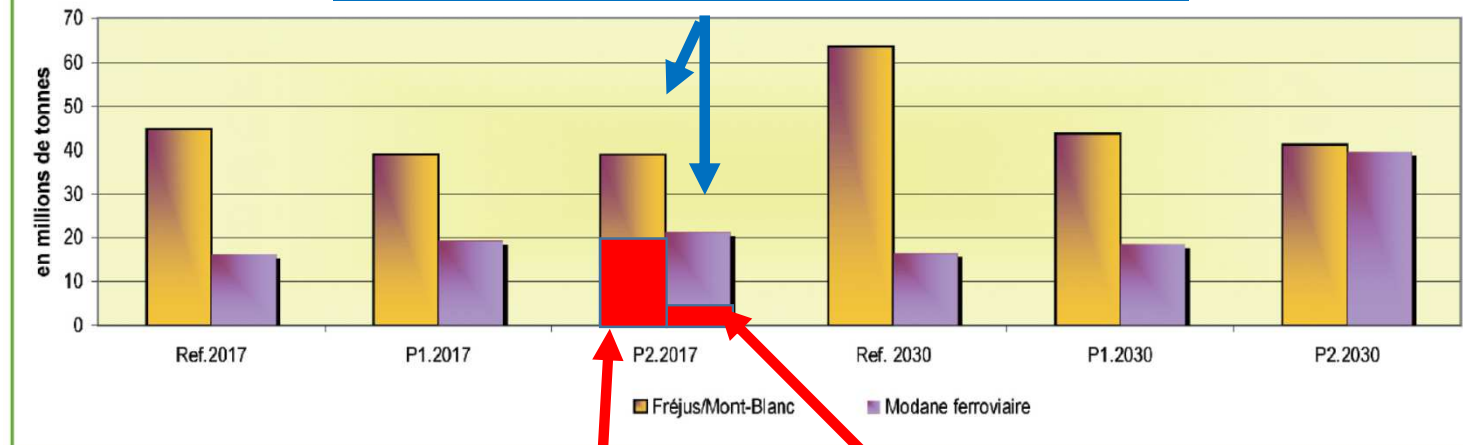


Le trafic routier de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de poids lourds). *Source: Études Approfondissements APS, LTF.*



Le trafic ferroviaire de marchandises en situation de référence aux points de passages franco-italiens (en milliers de tonnes par an). *Source: Études Approfondissements APS, LTF.*

Forecast 2017 w/o new line 61 million Tons



Volumes du trafic de marchandises sur le corridor de projet. *Source: Études Approfondissements APS, LTF.*

Actual 2017: 22 million Tons = 36%

SNCF RÉSEAU

RAPPORT
FINANCIER
SEMESTRIEL
2016

1.4.4 Projet Perpignan Figueras

En 2004, un contrat de concession a été attribué à la société TP Ferro (détenue par Eiffage et Dragados) dont l'objet était la construction et l'exploitation d'une ligne à grande vitesse internationale, à trafic mixte (passagers et fret), d'une longueur de 44 km, entre Perpignan et Figueras. Suite à un trafic réel très inférieur aux prévisions (15% du trafic passagers prévu et 8% du trafic fret), la société concessionnaire a été placée en redressement judiciaire. La liquidation de la société devrait être prononcée à l'automne.

Wrong forecasts, for both Road and rail traffic

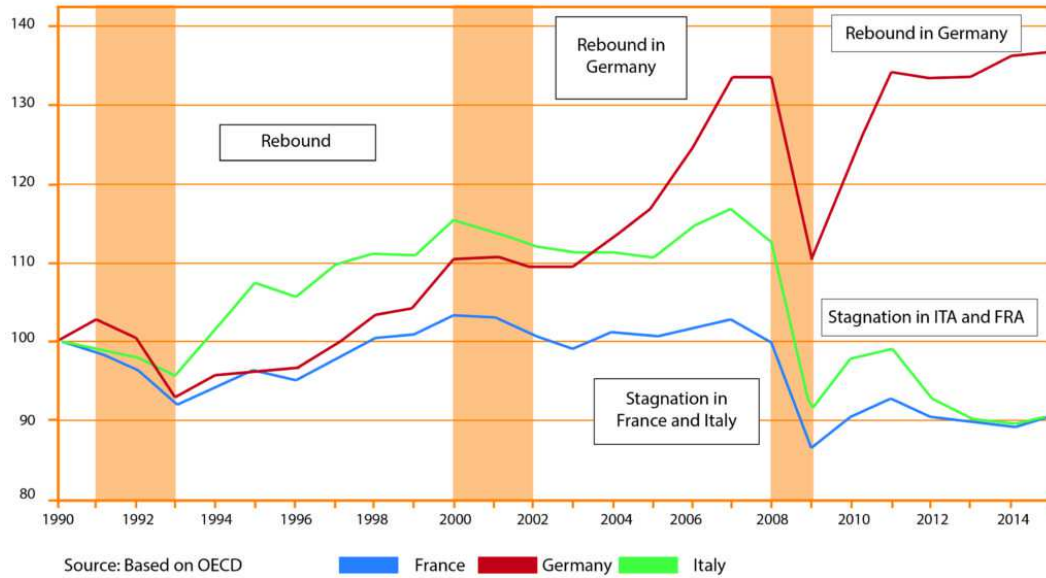
Forecast made in 2006 for 2017 freight traffic without the new line was 61 million tons

Actual 2017 traffic was 22 million tons, 36% of forecast

On the same freight road corridor, Perpignan-Figueras went bankrupt; actual freight traffic was 8% of forecast

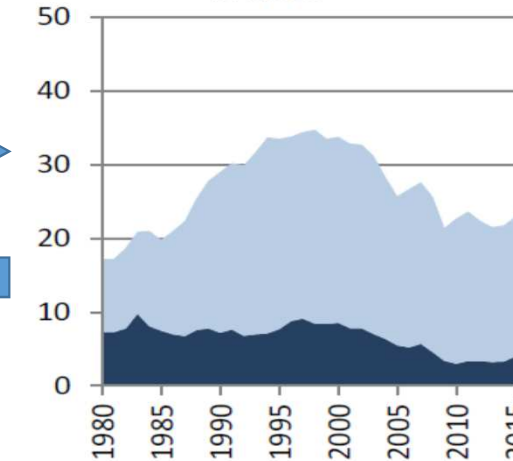
Mauvaise méthodologie Nord/Sud ≠ Est/Ouest, Production industrielle Vs PIB

Industrial Production in the EU-core [1990=100]



<https://or-argent.eu/wp-content/uploads/2016/10/production-industrielle-europe-coeur.jpg>

Mio. de t France

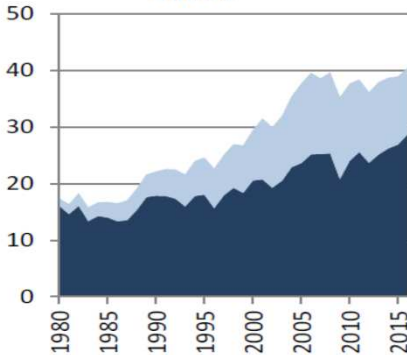


Evolution
trafic route-
Rail
France/Italie
Source OFT

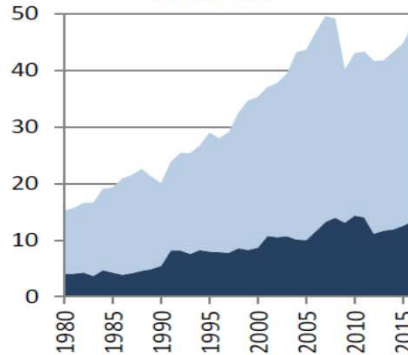


Evolution
trafic route-rail
Suisse-
Autriche/Italie
avec des
infrastructures
identiques

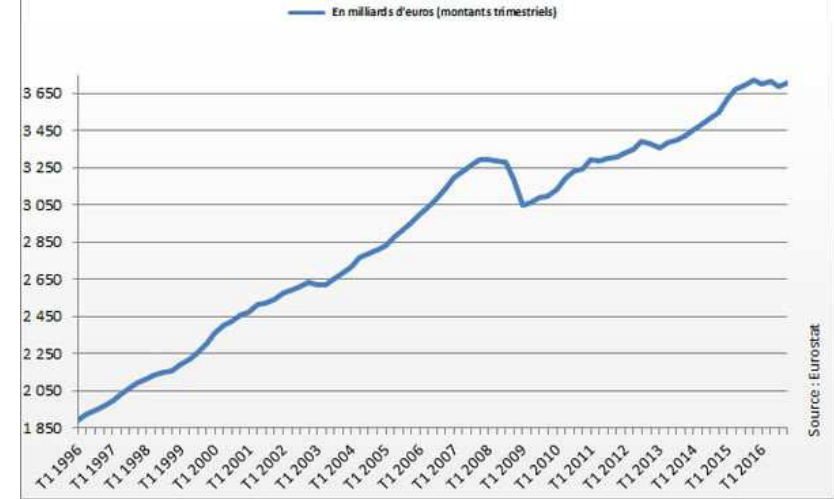
Mio. de t Suisse



Mio. de t Autriche



Le PIB de l'UE à 28



<https://www.journaldunet.com/economie/magazine/1040170-pib-de-la-zone-euro/>

Incorrect methodology was applied North / South is different from East / West

GDP applies to North / South

while

Industrial Production applies to East / West

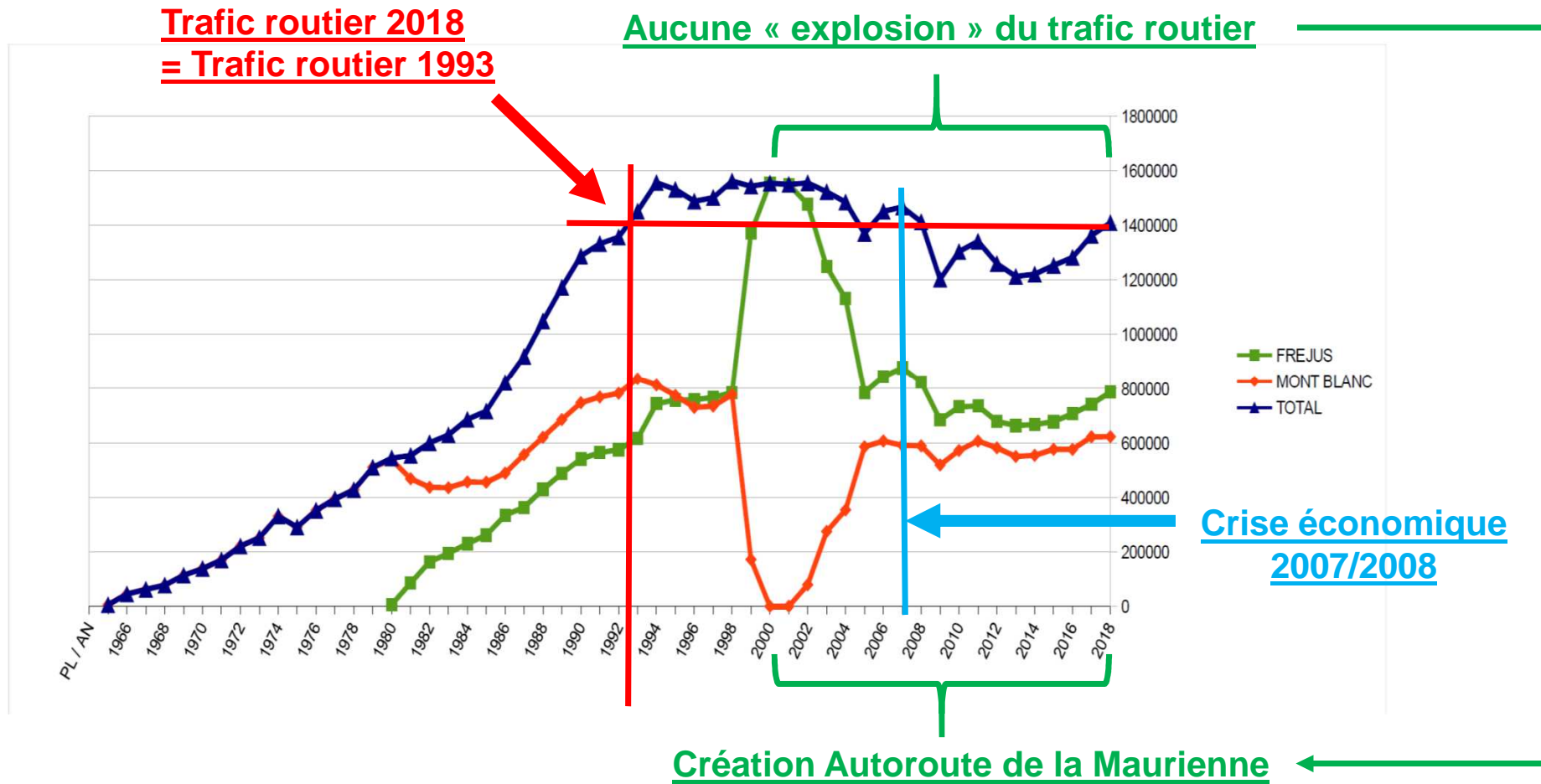
As shown by the graphics comparing Rail / road traffic evolution on routes from France to Italy, and across Switzerland and Austria on identical infrastructures

Mauvaise méthodologie : une nouvelle infrastructure ne crée pas le trafic

1/ Le trafic routier 2018 au niveau de celui de 1993, aucune « explosion » du trafic

2/ La mise en service de l'autoroute de Maurienne ne crée pas de nouveaux trafics de marchandises

3/ Le constat diminution/stagnation des trafics de marchandises est antérieur à la crise



Bad methodology again: a new infrastructure does not increase traffic

1 / Road freight traffic in 2018 is at the same level as 1993 traffic, there was no "explosion" of traffic

2 / The opening of the Maurienne freeway did not cause an increase of freight traffic

3 / The decrease / stagnation of freight traffic occurred before the 2008 crisis

Les prévisions effets externes CO2/Accidentologie/Bruit

8 – Evaluation socio-économique

- Bilan international

Les avantages pour les Tiers, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent: la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des

nuisances sonores (2 310 M€) enfin la réduction des accidents de la circulation (730 M€). L'effet de serre enregistre également une réduction valorisée à 380 M€.

External effect evaluation

CO2-Air Pollution / Accident / Noise Pollution

Total gain for the cross border tunnel was
estimated to be 4.290 billion €

Des prévisions fausses, incohérentes

Site Internet TELT SAS le 18 juillet 2018

www.telt-sas.com/fr/mission-fr/

ENVIRONNEMENT

Un des défis majeurs sur l'ensemble de l'arc alpin est de maîtriser le trafic de transit routier et de promouvoir des transports alternatifs à la route. Le trafic de fret transalpin a plus que doublé pendant les 30 dernières années. La prépondérance du transport routier demeure marquée par rapport au transport ferroviaire. Les passages routiers à travers les Alpes étant peu nombreux, la croissance du trafic se traduit par une concentration des poids lourds dans quelques vallées qui assurent les passages internationaux, ce qui rend ce trafic peu supportable pour les populations concernées. Sans une politique active en faveur d'un transfert vers le rail, c'est la route qui continuera de supporter l'essentiel du trafic à la frontière franco-italienne. Le report modal de la route vers le rail est fondamental dans le cadre de la stratégie européenne de réduction des gaz à effet de serre. Selon l'Analyse Coûts-Bénéfices (ACB) menée sur le projet, la construction de la nouvelle ligne permettra de réduire d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an les émissions de gaz à effet de serre, soit celles d'une ville de 300.000 habitants. Ceci sera obtenu grâce au transfert d'environ un million de camions de la route vers le rail.

Incohérence le même jour sur le même site TELT

de réduire d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an le
effet de serre, soit celles d'une ville de 300.000 habitants. Ceci sera
transfert d'environ un million de camions de la route vers le rail.

85 M tonnes éq CO2 / 70 ans = 1,2 MT éq CO2 par an →

www.telt-sas.com/fr/25-millions-tonnes-co2-corridor-mediterraneeen/

TUNNEL EURALPIN | LYON TURIN

ACTUALITÉS - TELT NEWS - FRANÇAIS

2,5 Millions de tonnes de CO2 en moins grâce au Corridor Méditerranéen

Une réduction de 175 millions de tonnes de Co2 d'ici 2080 grâce au report modal du trafic de fret. C'est le chiffre qui a été donné lors du X Forum pour le **Corridor Méditerranéen**, le rendez-vous organisé par la Commission européenne, le 15 juin à Bruxelles avec la participation des pays concernés par la liaison.

Le coordinateur européen, Laurens Jan Brinkhorst, préside le forum qui se réunit deux fois par an pour faire le point sur l'avancement des projets du réseau TEN-T. Mario Virano, directeur général de TELT, Maurizio Bufalini, Directeur de la division technique, Alessandro Jannetti, le Directeur administration et finances et le Marco Menna, Responsable des relations institutionnelles représentaient TELT.

La session de mi-juin était consacrée à l'impact économique et environnemental du Corridor méditerranéen et aux éventuelles conséquences des changements climatiques sur l'infrastructure, en particulier le long de la côte espagnole, et leur impact sur la conception des ouvrages.

Le réseau TEN-T joue un rôle fondamental dans la lutte contre la pollution : il suffit de penser que – comme cela a été démontré par l'étude de Pricewaterhouse & Coopers présentée à Bruxelles – le Lyon-Turin engendrera une réduction de 85 millions de tonnes de Co2 en 70 ans, ceci équivaut à 350 millions d'euros par an. Cette baisse de Co2 équivalente à 175 millions de tonnes sur l'ensemble du corridor méditerranéen, équivaudra à la plantation de 4 millions d'arbres ou à la suppression de 16,7 millions

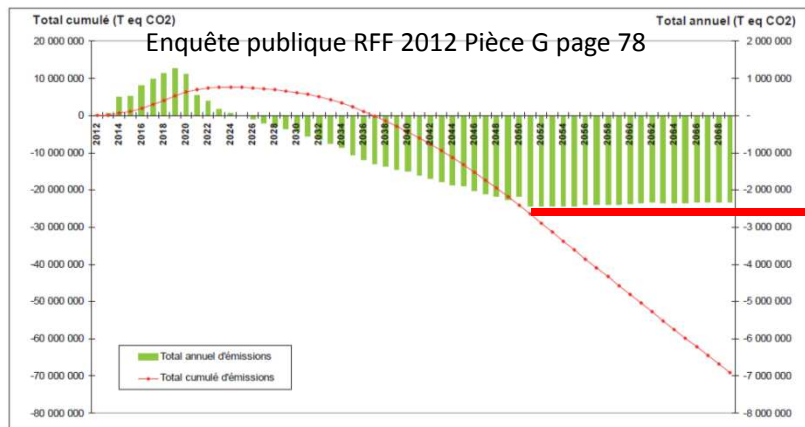
False, incoherent forecasts

TELT SAS website July 18, 2018

On the same day
picture on the left : 3 million tons of CO₂

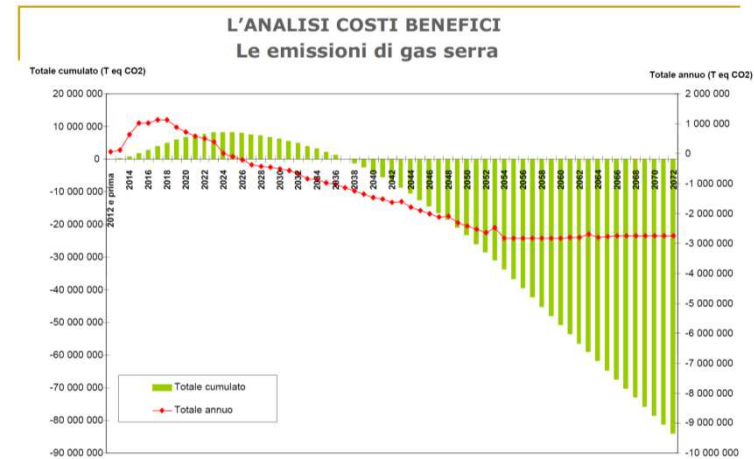
On the righthand side :
85 M tonnes CO₂ over 70 years = 1,2 MT CO₂ per year

Des prévisions fausses, Diminution éq CO2 Site Internet TELT SAS le 18 juillet 2018



Les émissions de GES sur la période 2012 - 2069

2,5 millions
de tonnes
de CO2/an



Si stima una riduzione annuale di emissioni di gas serra pari a ≈ 3 Milioni di tonnellate equivalenti di CO₂, all'incirca pari a quelle di una città di 300.000 abitanti.
Il bilancio risulta positivo dopo 23 anni, dall'inizio dei lavori e per tutto il ciclo di vita (pluricentenario) dell'infrastruttura.

20

Lyon-Turin Ferroviare TELT a valorisé à 670 MILLIONS € la diminution de la pollution et des gaz à effet de serre comme suit :

• Bilan international

Les avantages pour les Tiers, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent: la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des

nuisances sonores (2 310 M€) enfin la réduction des accidents de la circulation (730 M€). L'effet de serre enregistré également une réduction valorisée à 380 M€.

Ces montants sont largement surévalués car Les émissions d'un million de poids lourds DIESEL sont en réalité de 412 KT éq CO2. Les évolutions technologiques GNV, Hydrogène orientent les émissions à la baisse

False, incoherent forecasts

TELT SAS website July 18, 2018

Lyon-Turin Railroad TELT evaluated the reduction of pollution and greenhouse gases at 670 million € as follows:
Air pollution gain: 290M€ and greenhouse effect gain: 380 M€

These amounts are largely overstated since

- CO2 emissions of one million diesel 40t lorries are actually 412 Kt CO2 using official government methodology
- Besides, new truck engines with natural gas, then Hydrogen technology trends are driving emissions down

Des prévisions fausses, Diminution éq CO2 Site Internet TELT SAS le 18 juillet 2018

Guide édition 2018



4.5.1.3. Données agrégées de niveau 1

Description (selon la nature du véhicule et le type de transport effectué avec indication de la [des] source[s] d'énergie utilisé[s])	Taux d'émission de CO ₂ e par unité transportée et par km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PIAC - Express (pils, courses) - Gazole routier	1 945 g CO ₂ e / L.km
Véhicule utilitaire léger 3,5 tonnes PIAC - Express (colis) - Gazole routier	1 099 g CO ₂ e / L.km
Porteur 19 tonnes PIAC - Express - Gazole routier	341 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 40 tonnes PIRA - Messagerie - Gazole routier	180 g CO ₂ e / L.km
Porteur 19 tonnes PIAC - Messagerie - Gazole routier	341 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 40 tonnes PIRA - Messagerie (frigorigène) - Gazole routier/gazole non routier	183 g CO ₂ e / L.km
Porteur 19 tonnes PIAC - Messagerie (frigorigène) - Gazole routier/gazole non routier	311 g CO ₂ e / L.km
Porteur 7,5 tonnes PIAC - Marchandises diverses - Gazole routier	772 g CO ₂ e / L.km
Porteur 12 tonnes PIAC - Marchandises diverses - Gazole routier	421 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 26 tonnes PIRA - Grand volume - Gazole routier	161 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 35 tonnes PIRA - Porte-voitures - Gazole routier	195 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 40 tonnes PIRA - Marchandises diverses/longue distance - Gazole routier	86 g CO ₂ e / L.km
Ensemble articulé 40 tonnes PIRA - Marchandises diverses/régional - Gazole routier	85 g CO ₂ e / L.km

Calculer la réduction éq CO2

Distance Lyon-Turin = **300 km** (283 km arrondi à 300 km)

Charge moyenne utile par PL = **16 tonnes**

- Conseil National Routier = 16 tonnes en moyenne par camion
- Enquête publique LTF 2006 = 16,2 t (pages 58 & 60, chapitre 8, évaluation socio-économique)
- Suisse ; charge semi-remorque: 13,7t (page 15 rapport sur le transfert du trafic de nov 2017)

CO2 par kilomètre par PL

- - 86 g par tonne transportée, par km, PL de 40 tonnes articulés (Tableau 19 guide méthodologique page 78)
- - 1,376 kg par PL par km pour une charge moyenne de 16 tonnes (16 tonnes X 86g)
- **CO2 par PL chargé à 16 tonnes en moyenne sur 300 km**
1,376 kg x 300 km = **412,8 Kg de CO2**

Guide méthodologique évaluation émission des GES Ministère du développement durable

**Pour un camion les émissions de GES sont de 412 Kg éq CO2 pour 16 tonnes sur 300 kilomètres
et pour un Million de camions 412 800 tonnes éq CO2 par an et non pas 3 millions de tonnes comme l'annonce TELT**

L'effet externe positif est donc moindre et la perte socio-économique s'accroît

False, incoherent forecasts

TELT SAS website July 18, 2018

Distance Lyon-Turin: 300 km (actual 280km)

Average load on 40t lorries: 16 tons

1,376 kg CO₂ per km, for 16 tons carried in a 40t lorry

412,8 kg CO₂ for 300 km distance

- one Million trucks 412,800 tonnes CO₂ eq. per year and not 3 million tonnes as the announcement TELT
- Crossborder tunnel only brings 360 000 lorries on train, which would account for 148 kt CO₂

Des prévisions, des analyses, des effets externes douteux : Accidentologie

• Bilan international

Les avantages pour les **Tiers**, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent: la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des

nuisances sonores (2 310 M€) enfin **la réduction des accidents de la circulation (730 M€)**. L'effet de serre enregistre également une réduction valorisée à 380 M€.

Une fois encore le montant de l'effet externe positif de 730 M€ est largement surévalué Comme le démontre le rapport du Conseil d'Administration SFTRF 0 blessé et 0 décès



RAPPORT DE GESTION
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION SUR
L'EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2016

ANNEE	Dommage subi par les usagers, côte Italie			Dommage subi par les usagers, côte France			Dommage subi par les usagers, Italie + France		
	2015	2016	Delta 16/15	2015	2016	Delta 16/15	2015	2016	Delta 16/15
Blessés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Décédés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Delta 16/15	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0

ANNEE	Dommage subi par les usagers, côte Italie			Dommage subi par les usagers, côte France			Dommage subi par les usagers, Italie + France		
	2016	2017	Delta 17/16	2016	2017	Delta 17/16	2016	2017	Delta 17/16
Blessés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Décédés	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0
Delta 17/16	0	0	+0	0	0	+0	0	0	+0



Bilan LOTI autoroute A43 de la Nation

Report CREDDES

ETALON 2015



Comparaison ex post entre gains de sécurité prévus (DUP) et observés

	Nombre d'accidents corporels évités	Nombre de tués évités	Nombre de blessés graves évités	Nombre de blessés légers évités
Situation prévue DUP reconstituée	38	8	27	35
Situation réelle	3	2	9	8

Le bilan des résultats économiques et sociaux de l'autoroute de Maurienne démontre aussi la faible accidentologie

Forecasts, analyzes, doubtful external effects: Accident

Once again, amount of external effect positive € 730 million is greatly overstated

The Council report of SFTRF (Maurienne motorway and Frejus road tunnel company) indicates: 0 injured and 0 deaths in 2015, 2016 and 2017

The assessment of the socio economic results of the Maurienne motorway also shows the low accidentology from 2000 to 2006 (no death)

Des prévisions, des analyses, des effets externes douteux : Niveau sonore/Bruit

• Bilan international

Les avantages pour les Tiers, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent: la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des

nuisances sonores (2 310 M€) enfin la réduction des accidents de la circulation (730 M€). L'effet de serre enregistre également une réduction valorisée à 380 M€.

Dont 1 510 M€ pour la partie française 65,36%

L'analyse du rapport du Conseil National du Bruit démontre la surévaluation des 2 310 M€

https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cout-social-pollutions-sonores-france_2016-05-04-rapport.pdf

ANALYSE BIBLIOGRAPHIQUE DES TRAVAUX FRANÇAIS ET EUROPÉENS
LE COÛT SOCIAL DES POLLUTIONS SONORES
Mai 2016
Etude réalisée pour le compte du CNB et de l'ADEME par EY (anciennement Ernst & Young)

Conseil National du Bruit

ADEME
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Près de 9 millions de personnes en France fortement exposées au bruit des transports
Un coût sur la santé du bruit des transports s'élevant à 11,5 milliards d'euros par an en France dont 89% induit par le trafic routier
Soit 1 137 € par an et par personne Pour 100% du bruit

La population vivant en France entre l'entrée du tunnel et la frontière italienne est de 16 801 hab soit 25 705 hab pour la totalité de l'ouvrage.

L'évaluation financière du promoteur correspond à 320 années par habitant en considérant que seuls la moitié de la population est aujourd'hui concernée par le bruit routier et ferroviaire sur l'itinéraire

L'évaluation financière de la réduction des effets du bruit est donc largement surévaluée

Questionable forecasts, analyses, external effects: Noise level / noise pollution

- Analysis of the report of the National Noise Council shows that the 2,310 million €, including 1,510 million € benefit for the french part (i.e. 65.36%) is clearly overevaluated.
- The National Noise Council evaluates the cost of noise pollution in France due to transportation at 10,4 billion € for 9 million people exposed, i.e. 1137 € per year and per person for 100% of the noise level.
- The population living in France between the entrance of the tunnel and the Italian border is 16,801 ha, or 25,705 ha for the entire structure.
- The promoter's financial evaluation is equivalent to 320 years of noise pollution per inhabitant, considering that only half of the population is currently exposed to road noise on the itinerary

Des prévisions, des analyses, des effets externes surévalués

- **Bilan international**

Les avantages pour les **Tiers**, estimés à 4 290 M€ 2006, comprennent: la réduction de la pollution atmosphérique (290 M€), la décongestion du trafic aérien et du trafic routier liée au report vers le fer (580 M€), la réduction des

nuisances sonores (2 310 M€) enfin la réduction des accidents de la circulation (730 M€). L'effet de serre enregistre également une réduction valorisée à 380 M€.

On peut considérer que le montant de 4 290 M€ annoncé peut être réduit sans risque d'erreur, d'au moins 1 500 M€ ce qui amène à un Bénéfice actualisé net avec coût d'opportunité des fonds publics de - 4 380 M€ pour le projet transfrontalier et – 1 230 M€ pour la partie française pour autant que l'Italie paie plus que la France

Overevaluated Forecasts, analysis and external effects

The amount of 4,290 M€ included in the 2006 socio-economic evaluation is clearly overstated

It can be reduced without any risk, by **at least** 1.5 billion € which leads to a net discounted profit with cost opportunity of public funds of - **4,380 M €** for the cross-border tunnel and - **1 230 M €** for the French part as long as Italy pays more than France

Une démarche « Cost efficient » c'est :

- Exiger le respect des engagements internationaux
- Exiger la disponibilité des financements

A "Cost efficient" approach would be to:

- Demand compliance with international commitments
- Demand availability of funding

Le traité franco-italien

Franco-Italian Treaty

Le traité engageant la France et l'Italie à construire ou faire construire la « partie commune du projet Lyon-Turin »

- Accord du 29 janvier 2001
 - Article 1 Engagement
- Accord du 30 janvier 2012
 - Article 4 Définition de la « Partie commune »

L'enquête publique obligatoire en France ne vise qu'un tube des tunnels Belledonne-Glandon, en violation de l'article 7 de la Charte de l'environnement et de la Convention d'Aarhus

Article 4

Partie commune franco-italienne

La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin est composée, suivant le plan figurant en annexe I au présent Accord (cette annexe faisant partie intégrante du présent Accord) :

- a) En France, d'une section de 33 kilomètres environ franchissant le massif de Belledonne et comprenant les tunnels à double tube de Belledonne et du Glandon ;
- b) D'un tunnel à double tube de 57 kilomètres environ entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, creusé dans les Alpes, sur les territoires français et italien et incluant trois sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea ;
- c) D'une section à l'air libre d'environ 3 kilomètres en territoire italien à Suse ;
- d) D'un tunnel à double tube d'environ 19,5 kilomètres situé sur le territoire italien entre Suse et Chiusa S. Michele ;
- e) En France et en Italie, des ouvrages de raccordement à la ligne historique ;
- f) Ainsi que des ouvrages annexes (gares, installations électriques, etc.) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les Parties conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

Ces ouvrages seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles.

Dans une première phase, objet du présent Accord, sera réalisée la section transfrontalière, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé.

En complément, Rete Ferroviaria Italiana (ci-après « RFI ») réalisera des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno.

La consistance des phases suivantes sera définie par les Parties dans le cadre d'accords ultérieurs.

L'engagement financier et l'incidence sur les comptes publics est donc bien supérieur au seul tunnel transfrontalier

Franco-Italian Treaty

The treaty between France and Italy commits to build or have the “common section” of the Lyon-Turin project

- January 29th 2001, Article 1 – commitment of “common section”
- January 30th 2012, Article 4 - Definition of the “common section“, including the 57km cross border tunnel as well as 33km of tunnel in France and 19,5 km of tunnel in Italy

Le traité engageant la France et l'Italie

Répartition inégale du financement

Bilan pour la collectivité

- Indicateurs globaux

L'opération est positive pour la France, en raison de la prise en charge d'une plus grande partie de l'investissement par l'Italie. Le bénéfice actualisé est positif, de l'ordre de 1 000 M€, et le taux de rentabilité interne de l'opération pour la France est proche de 5 %. Le bénéfice actualisé par Euro public dépensé est de 0,39 soit supérieur à 0,30.

Le taux de rentabilité pour l'évaluation internationale de l'opération, qui s'élève à 3,59 %, est inférieur au taux de référence français de 4 %. Le bénéfice actualisé est négatif (-550M€). De ce fait le ratio bénéfice actualisé par euro public dépensé n'est pas significatif.

Bilan de l'opération (scénario de base)

En M€ 2006	BILAN FRANÇAIS	BILAN INTERNATIONAL
Subventions publiques: valeur réelle		
Bénéfice Actualisé (BA)	940 M€	-550 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,83 %	3,59 %
Bénéfice Actualisé par Euro Public dépensé (BAEP)	0,39	-
Avec coût d'opportunité des fonds publics		
Bénéfice Actualisé (BA)	270 M€	- 2880 M€
Taux de Rentabilité Interne Economique et Social (TRIES)	4,05%	2,87%

The Treaty committing France and Italy

Uneven distribution of financing

The cross border tunnel operation is positive for France, because Italy takes a larger share of the investment

Positive for France : +270 M€ *

Negative overall : - 2880 M€ *

** cost opportunity of public funds*

Le traité engageant la France et l'Italie

Répartition inégale du financement

Article 18

Financement du Promoteur public et de la réalisation de la section transfrontalière

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

Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire.

Dans la limite de l'estimation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno réalisée par LTF dans son étude de phasage de la partie commune franco-italienne, soit 81 M€, le financement de ces travaux est assuré dans le cadre global du financement de la première phase. Les surcoûts éventuels sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.

L'inégale répartition trouve son origine dans l'article 4, la France s'engageant à construire 33 km de tunnels à double tube alors que l'Italie n'est engagée qu'à 19,5 km de tunnels.

La France ne tient pas son engagement et est incapable de le tenir dans un délai raisonnable.

Deux raisons à cela 1) absence de consultation de la population; 2) rejet par le Conseil d'Orientation des Infrastructures

The Treaty committing France and Italy

Uneven distribution of financing

Article 18: Italy's share = 57,9%, France's share = 42,1%

The reason of the unequal distribution of financing is Article 4, where France commits to build 33 km of double-tube tunnels while Italy commits to only 19.5 km of tunnels;

France is not keeping its commitment and is unable to do so within a reasonable time for two reasons:

- 1) Lack of consultation of the population;
- 2) Rejection by the Conseil d'Orientation des Infrastructures

Le traité engageant la France et l'Italie

Obligation de disponibilité du financement

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.

Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux États, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

L'absence de financement interdit le lancement des travaux.

The Treaty committing France and Italy Obligation to have funding available

Article 16

The availability of funding will be a prerequisite for launching the various phases of work of the Franco-Italian « common section » of the international section

The lack of funding prevents the work from being launched

Le traité engageant la France et l'Italie

Absence de disponibilité du financement



COMMISSION D'ACCÈS
AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Cada

Le Président

Avis n° 20173469 du 04 décembre 2017

Monsieur Daniel IBANEZ et Monsieur Raymond AVRILLIER ont saisi la commission d'accès aux documents administratifs, par courrier enregistré à son secrétariat le 11 septembre 2017, à la suite du refus opposé par le Premier ministre à sa demande de copie, par courriel et sous format électronique, ou, à défaut, par envoi postal, de l'acte établi par l'État français dans ses décisions de finances publiques, ainsi que l'acte établi entre l'État français et la SAS TUNNEL EURALPIN Lyon-Turin, qui engageraient l'État français au versement de la part française du financement du projet de tunnel de base transfrontalier dit « Lyon-Turin », selon les dispositions des articles 16 et 18 de l'accord du 30 janvier 2012 devenu traité le 4 septembre 2014 par décret n° 2014-1002.

La ministre chargée des transports ayant informé la commission qu'à ce jour les travaux définitifs de la section transfrontalière n'avaient pas été lancés et que les engagements financiers de l'État correspondants à ces travaux n'avaient donc pas encore été engagés, la commission en déduit que les documents sollicités sont à ce jour inexistant. Par suite elle ne peut que déclarer sans objet la demande d'avis.

Le présent avis est rendu au nom de la commission, par délégation donnée à son président en vertu des articles L341-1 et R341-5-1 du code des relations entre le public et l'administration.

Marc DANDELLOT
Président de la CADA

La réponse de la Ministre des transports confirme l'absence de financements dédiés au projet

The Treaty committing France and Italy
Funding not available

Official letter

The response of the Minister of Transport confirms the lack of dedicated funding for the project

Le traité engageant la France et l'Italie

Absence de disponibilité du financement

FERROVIAIRE				
Etudes amont	15 à 25 M€/an	15 M€/an	20 M€/an	25 M€/an
Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	50 à 60 M€/an	50 M€/an	55 M€/an	60 M€/an
Sécurité (passages à niveau prioritaires)	50 à 65 M€/an	50 M€/an	65 M€/an	65 M€/an
Bruit	15 à 20 M€/an	15 M€/an	20 M€/an	20 M€/an
Electrification ²⁹	225 M€	post-2037	post-2037	Partiel ³⁰
CPER ferroviaire ³¹	110 à 200 M€/an	110 M€/an	150 M€/an	200 M€/an
Matériel roulant TET-Intercités	1,9 Md€	échelonné ³²	échelonné ³³	2018-2022
EOLE	450 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
Massy-Valenton	50 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Gare TGV Orly - Pont de Rungis	100 M€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
Paris-gare de Lyon et Bercy	115 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022
Roissy-Picardie phase 1	160 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Roissy-Picardie phase 2	35 M€	2028-2032	2023-2027	2018-2022
Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) - tranche 1	115 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
NFL - tranche 2	50 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022
NFL - tranche 3	1,6 M€	Post 2037	2028-2032	2023-2027
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) tranche 1	660 M€		Selon résultats du débat intermodal	2018-2022
CFAL tranche 2	1,3 Md€			2023-2027
Modernisation de la ligne Dijon-Modane	700 M€	2023-2027	2023-2027	2018-2022
GPSTO - Phase 1 nœud ferroviaire de Toulouse et sortie nord de Toulouse (AFNT)	470 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022

Opération Montants d'engagements et période de lancement des travaux principaux	Financement AFITF (M€ ₂₀₁₇)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
GPSTO - Phase 2 nœud ferroviaire de Bordeaux et sortie sud de Bordeaux (AFSB)	360 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
GPSTO - Phase 3 LN Toulouse-Agen	1,4 Md€	2033-2037	2028-2032 ³⁴	2023-2027
GPSTO - Phase 4 LN Bordeaux-Agen	1,5 Md€	post-2037	2033-2037 ³⁴	2023-2027
GPSTO - Phase 5 LN Bordeaux-Dax	1,2 Md€	post-2037	post-2037	Post-2037
LNMP - Phase 1 Montpellier-Béziers	950 M€	2033-2037	2028-2032 ³⁴	2023-2027
LNMP - Phase 2 Béziers-Perpignan	1,9 Md€	post-2037	2033-2037 ³⁴	2028-2032
LNPN - Phase 1 Optimisation St-Lazare	30 M€	2018-2022	2018-2022	2018-2022
LNPN - Phase 2 "Saut de mouton" St Lazare	230 M€	2023-2027	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 3 Paris-Mantes	1,4 Md€	2028-2032	2023-2027	2023-2027
LNPN - Phase 4.1 gare Rouen et Rouen-Barentin	680 M€	post-2037	2028-2032	2023-2027
LNPN - Phase 4.2 Barentin-Yvetot	390 M€	post-2037	2033-2037	2023-2027
LNPN - Phase 5 Mantes-Evreux	560 M€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LNPN - Phase 6 Y de l'Eure	1,8 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
LN PCA - phase 1 ³⁵	430 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
LN PCA - Phase 2 ³⁶	1,4 Md€	2028-2032	2028-2032	2023-2027
LN PCA - Phase 3 ³⁷	2,0 Md€	post-2037	2033-2037	2028-2032
LN PCA - Phase 4 ³⁸	3,2 Md€	post-2037	post-2037	2028-2032
Modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)	200 M€	2023-2027	2018-2022	2018-2022
Régénération de la Voie ferroviaire Centre Europe Atlantique (VFCEA)	120 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Modernisation de la ligne Nantes - Bordeaux (section Saintes-Bordeaux)	55 M€	2028-2032	2018-2022	2018-2022
Desserte ferroviaire de l'Aéroport Bale Mulhouse	50 M€	Pas de participation Etat	Pas de participation Etat	2018-2022

Le projet Lyon-Turin n'apparaît pas dans la programmation des investissements du Conseil d'Orientation des Investissements

The Treaty committing France and Italy
Funding not available

The Lyon-Turin project is not part of the investment plan of the
Infrastructure Orientation Council

Le traité engageant la France et l'Italie

Absence de pénalités

Article 27

Règlement des litiges, tribunal arbitral

27.1. Un tribunal arbitral est constitué pour régler :

- a) Les différends entre les Parties ou entre le Promoteur public et l'une des Parties, relatifs à l'interprétation et à l'application du présent Accord, qui n'ont pas pu être résolus par la voie de la négociation dans un délai de trois mois à compter de la naissance du différend ;
- b) Les différends entre le Promoteur public et les titulaires des contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation des ouvrages de la section transfrontalière, conformément à l'article 10.1, sous b), du présent Accord.

Seul un Tribunal arbitral est prévu par le traité franco-italien

L'article 17 du RÈGLEMENT (UE) No 1316/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2013 précise :
« **La décision de mettre en œuvre ces projets relève de la compétence des États membres et dépend des capacités de financement public ainsi que de leur viabilité socio-économique,** conformément à l'article 7 du règlement (UE) no 1315/2013. »

Les disposition du Règlement et du traité sont parfaitement opposables à l'Union Européenne

The Treaty committing France and Italy No penalty clause is included

An arbitration tribunal is included in the Franco-Italian treaty (article 27)
No penalty clause is included

Article 17 of Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 states: " The decision to implement these projects falls within the competence of the Member States and depends on the public financing capacities as well as on their socio-economic viability, in accordance with Article 7 of Regulation (EU) No 1315/2013".

Une démarche « Cost efficient » ne peut s'accommoder :

- De fausses déclarations pour obtenir des subventions
- De fausses déclarations pour obtenir des autorisations
- De détournements des taxes routières
- De conflits d'intérêts
- De la présence d'entreprises liées au crime organisé
- De contournement des règles de concurrence

A "Cost efficient" approach cannot to accommodate:

- Misrepresentation to obtain subsidies
- False declarations to obtain authorizations
- Diversion of road taxes
- Conflicts of interest
- The presence of companies linked to organised crime
- Circumvention of competition rules

Des situations douteuses

Suspicious situations

Des pratiques douteuses sur les financements UE

Lyon Turin : droit de réponse

Suite à l'article « La "pause" annoncée du Lyon Turin fait couler beaucoup d'encre », paru dans notre édition du 3 août dernier, l'ancien sénateur Michel Bouvard, vice-président délégué aux Finances, à la Politique Montagne et aux affaires européennes au Conseil départemental tient à faire savoir : « J'ai pris connaissance de l'article publié sous votre signature concernant l'annonce effectuée par la Ministre des Transports du fait que le Lyon Turin était concerné par la pause dans les projets d'infrastructures, sans qu'il soit précisé si cette pause s'appliquait aux travaux du tunnel de base entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse, engagés, ou aux voies d'accès pour lesquelles une mission confiée à M. de Tréglodé doit permettre de définir le phasage. Vous trouverez ci-joint le texte du vœu adopté à mon initiative lors de la dernière session du conseil départemental le 30 juin 2017.

Je dois aussi relever l'interprétation fallacieuse effectuée par Mme Millieux concernant le financement de l'Union Européenne tendant à faire croire que la contribution de l'Union européenne ne serait pas de 40 % et que vous reprenez sans aucune

réserve. Il est en effet totalement mensonger de prétendre que l'Union apportera 40 % sur 1,98 milliard et non sur 3,06 milliards d'euros. L'engagement de l'Union porte sur les travaux à réaliser sur la période correspondant à la campagne budgétaire de l'Union européenne 2014-2020, intégrant une prolongation possible jusqu'en 2022 pour l'exécution. Ceci ne veut pas dire, contrairement à ce qu'insinue Mme Millieux dans une nouvelle tentative de désinformation de nos concitoyens, que la subvention de 40 % ne serait que sur 1,98 milliard d'euros, cela veut simplement dire que la tranche suivante a vocation à être financée au-delà de 2020, comme cela a été expliqué à plusieurs reprises par la commission.

Quant aux travaux de Saint-Martin-de-la-Porte, dont Mme Millieux indique qu'ils ne sont pas des travaux définitifs, j'en appelle là aussi à un peu plus d'honnêteté intellectuelle sur le dossier. Les travaux de Saint-Martin constituent bien des travaux définitifs qui ont été basculés dans les travaux de reconnaissance pour en permettre l'exécution dans les meilleurs délais et bénéficier du finan-



L'ancien sénateur de la Savoie Michel Bouvard.

cement de 50 % de ces travaux par l'Union européenne.

Mme Millieux ne peut ignorer cette situation puisque son association "Vivre et Agir en Maurienne", avec d'autres membres des opposants au projet, a, en son temps, reproché aux élus et au gouvernement d'avoir engagé les travaux définitifs de manière clandestine en anticipant les travaux de Saint-Martin-de-la-Porte !

Je vous remercie de bien vouloir porter ces informations à la connaissance de vos lecteurs. Il me semblerait ju-

The promoters of the project decided to present some final works as preliminary to start them earlier and receive 50% funding from UE instead of 40% for definitive construction

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.

Par ailleurs, les Parties souhaitent que les principes de tarification de la ligne ferroviaire entre Lyon et Turin tiennent compte, sur chaque section, de l'utilité retirée de leur réalisation par les entreprises ferroviaires et permettent ainsi à la fois d'augmenter l'utilité de l'ouvrage pour les deux États, mais également d'augmenter la capacité d'autofinancement des différents ouvrages.

Pour la première phase, concernant la réalisation de la section transfrontalière, les modalités de financement sont précisées à l'article 18 du présent Accord.

Pour les phases suivantes, chaque Partie finance, avec l'aide de l'Union européenne, les infrastructures situées sur son territoire.

Questionable practices on EU funding

Extract of an article written by the former Savoy senator, Michel Bouvard

*The work of « Saint Martin » **is indeed final work** that has been **switched to reconnaissance work** in order to allow it to be carried out as soon as possible and to benefit from the **financing of 50%** of this work by the EU*

This practice violates

- Article 16 of the treaty committing France and Italy : availability of funding is a prerequisite for launching final work phases
- EU funding rules by receiving 50% funding from UE instead of 40% for final works

Une situation douteuses sur les financements de la route



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26.05.2015
C(2015) 3455 final

Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 24 et 25 du règlement du Conseil (CE) n° 659/1999 concernant la non-divulgence des informations couvertes par le secret professionnel. Les omissions sont donc indiquées par [...].	VERSION PUBLIQUE Ce document est publié uniquement pour information.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------

Objet: SA.40404 (2014/N) – France & SA.39606 (2015/N) – Italie
Régime d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine

- (50) Dans ce contexte, la partie italienne s'est appuyée sur la déclaration conjointe des ministres des transports français et italien prononcée lors du sommet du 3 décembre 2012 et qui prévoit que les ressources provenant du supplément de péage pour l'accès au tunnel du Mont-Blanc et au tunnel du Fréjus puissent être affectées aux projets favorisant l'intermodalité, la sécurité et les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement.

Il existe en effet un Fond pour le Développement de l'Intermodalité dans le Massif Alpin (FDPITMA)

Section 2 : Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin

Article R1512-2

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin est un établissement public administratif national, dont l'objet est de concourir à la mise en œuvre d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin par le financement des différents modes de transport et les éventuelles prises de participation nécessaires à cet effet.

Article R1512-3

Le Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin peut, pour l'accomplissement de ses missions définies par l'article R. 1512-2, notamment :

- 1° Participer au financement des infrastructures des différents modes de transport ;
- 2° Apporter un concours financier à l'exploitation de services de transport à caractère intermodal ;
- 3° Prendre des participations dans les sociétés intervenant dans les domaines mentionnés au 1° et au

Code des transports partie réglementaire

Malgré la déclaration à la Commission la France détourne le fonds de son objet réglementaire en l'utilisant pour financer la route

A questionable situation regarding road financing

There is indeed a Fund for the Development of Intermodality in the Alps (FDPITMA)

Despite its statement to the Commission, France diverts the fund from its regulatory purpose (*) by using it to finance the road

(*) Transportation Code Regulatory Part, article R1512-2, R1512-3

Le FDPITMA est détourné de sa mission légale L'argent public aussi

- (B) Dans ce cadre, et conformément à sa mission de financement des différents modes de transport, l'établissement public administratif national pour le développement d'une politique intermodale dans le massif alpin s'est engagé à restaurer la situation financière de la société SFTRF, dégradée par l'exécution de sa mission de service public en raison du déséquilibre de la concession de l'A43 ainsi que de l'insuffisance structurelle du trafic, en lui octroyant une subvention d'exploitation, objet de la présente Convention, qu'il financera intégralement par les dividendes reçus de la société ATMB.



SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU TUNNEL ROUTIER DU FREJUS
(S.F.T.R.F.)

Comptes annuels
Exercice 2017

2^{ème} paramètre : mise en place d'une procédure pérenne de recapitalisation

Compte tenu des problèmes récurrents de la société à maintenir un niveau de capitaux propres positifs, l'actionnaire majoritaire, l'APE, a décidé de mettre en place, sur l'exercice 2012, un dispositif assurant une recapitalisation pérenne de la société. L'État ayant transféré au Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA) ses titres dans les sociétés SFTRF et ATMB (décret n° 2012-692 du 7 mai 2012), les dividendes perçus de la société ATMB pourront être reversés par le FDPITMA à la SFTRF, sous la forme d'une subvention annuelle et sur la durée restante de la concession. Une convention a été signée le 20 juin 2012 entre les deux sociétés et le FDPITMA.

Le montant de la subvention d'équilibre reste fixé à 20,0 M€ pour 2018.



Le bénéfice de la pollution Routière du Mt-Blanc sert à financer la pollution de la Maurienne et non l'intermodalité

The FDPITMA is diverted from its legal mission ;
Public money as well

The benefit of the pollution made with the Mont Blanc road is used to finance the pollution of the Maurienne Valley instead of financing intermodality

Conflit d'intérêts UE

2. Aux fins du paragraphe 1, **il y a conflit d'intérêts** lorsque l'exercice impartial et objectif des fonctions d'un acteur financier ou d'une autre personne, visés au paragraphe 1, est compromis pour des motifs familiaux, affectifs, d'affinité politique ou nationale, **d'intérêt économique ou pour tout autre motif de communauté d'intérêt avec le bénéficiaire.**»

Identifier les conflits d'intérêts dans les procédures de passation de marchés publics concernant des actions structurelles

Guide pratique à l'intention des gestionnaires

élaboré par un groupe d'experts des États membres coordonné par l'unité D2 de l'OLAF - Prévention de la fraude

Exemples

L'épouse de l'administrateur d'un pouvoir adjudicateur chargé du suivi d'une procédure de passation de marchés travaille pour l'un des soumissionnaires.

Une personne détient des actions dans une société qui participe à une procédure de passation de marchés pour laquelle ladite personne a été nommée membre du comité d'évaluation.

Le responsable d'un pouvoir adjudicateur a passé une semaine de vacances avec le directeur d'une société soumissionnaire dans le cadre d'une procédure de passation de marchés lancée par le pouvoir adjudicateur.

Un des agents du pouvoir adjudicateur et le directeur d'une des sociétés soumissionnaires assument des responsabilités au sein du même parti politique.

IGD un lobby économique fondé par des acteurs du BTP

Représentant d'intérêt déclaré à la HATVP

HAUTE AUTORITÉ
POUR LA TRANSPARENCE
DE LA VIE PUBLIQUE

IGD
Institut de la
gestion déléguée

IGD
Type d'organisation : Fondation

Inscription le 24/04/2018 [Télécharger le fichier JSON](#)

IDENTITÉ ACTIVITÉS MOYENS

COORDONNÉES

INSTITUT DE LA GESTION DELEGUEE
84 RUE DE GRENELLE
75007 PARIS
FRANCE
Tél. : 0144392700
Courriel : pchabanne@fondation-igd.org

DIRIGEANTS

Identité	Fonctions exercées
M CHABANNE Pierre-Emeric	Délégué Général
M DU MESNIL Hubert	Président



influence déterminante sur le modèle français de gestion des services publics, qu'il convient d'ores et déjà d'analyser et de préparer, avant de l'accompagner tout au long du mandat qui vient.

Soyez assurés qu'avec toute l'équipe, vos représentants au sein de nos instances et l'ensemble de nos experts, nous sommes présents dans ces nombreux débats et y portons notre message d'efficacité et de performance des services publics.

Hubert du MESNIL
Président de l'Institut de la Gestion Déléguée



<https://www.hatvp.fr/fiche-organisation/?organisation=407693837>

IGD un président élu par des acteurs du BTP



STATUTS

Article 6 - CONSEIL D'ADMINISTRATION - COMPOSITION

La Fondation d'entreprise est administrée par un Conseil composé de soixante cinq membres (cf. annexe II) au plus, nommés pour cinq ans et répartis en trois collèges :

Le collège des fondateurs, réunissant les représentants des fondateurs désignés selon un mode agréé par les membres d'un même secteur, par leurs fédérations professionnelles respectives ou, à défaut,

Article 8 - CONSEIL D'ADMINISTRATION - ORGANISATION ET FONCTIONS

Le Conseil d'administration désigne, lors de sa première séance, pour une durée de cinq ans, son Président ainsi qu'un Bureau composé de douze à quinze membres :

- le Président, élu par le Conseil d'administration

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT :

Hubert du MESNIL (élu le 14 novembre 2012)

COLLÈGE DES FONDATEURS :

BERGER Pierre, *Président Directeur Général*, Eiffage
BRUN Bernard, *Délégué Général*, EDF
BRUN Jean-Nicolas, *Senior Executive*, Accenture
BURGARD Louis-Roch, *Président*, Vinci Concessions
CARAYOL Philippe, *Directeur Général*, Crédit Agricole Leasing & Factoring
CHRISTOPHE Jean, *Head of PSC International*, PfandBriefBank
CIRILLO Roberto, *Directeur Général France*, Sodexo SA
COPPEY Pierre, *Président*, Vinci Autoroute France
CROS Christophe, *Président Directeur Général*, SITA France
DUPOUX François, *Président Directeur Général*, Climespace
FARANDOU Jean-Pierre, *Président du directoire*, Keolis
GABRIEL Yves, *Président Directeur Général*, Bouygues Construction
GAUTHEY François, *Directeur Général*, SANEF
HERREWYN Jean-Michel, *Directeur Général*, Veolia Eau
HEZARD Laurence, *Directrice Générale*, GrDF
HUILLARD Xavier, *Président Directeur Général*, Vinci
LEROUGE Philippe, *Président Directeur Général*, OGF SA
MATTON Jean-Pierre, *Directeur des Partenariats Publics et Santé*, Icade
RAPOPORT Jacques, *Président*, RFF

Collège des salariés :

AUGER Jean Pierre, *Président National*, AITF
DEROUBAIX Hervé, *Délégué syndical*, Veolia Environnement
PINTRE Stéphane, *Président*, SNDGCT

COLLÈGE DES PERSONNALITÉS QUALIFIÉES :

BERGERE François, *Directeur du SCN de la MAPPP*, Ministère de l'Economie, des Finances, de l'Industrie et de l'Emploi
BEUNARDEAU Jean, *Directeur Général*, HSBC France
BLEITRACH Michel, *Président*, UTP
BURSAUX Daniel, *Directeur Général*, DGITM, MEEDTL
CHRIQUI Vincent, *Directeur Général*, Centre d'Analyse Stratégique
CLEDAT François-Xavier, *Président Directeur Général*, Spie Batignolles
CLOT Alain, *Directeur Général*, Dexia Crédit Local
D'HAUSSONVILLE Rainier, *Directeur des Affaires Européennes*, Veolia Environnement
DEPAIL Jean-Claude, *Directeur Général Adjoint*, GDF-Suez
DERUY Laurent, *Avocat à la Cour*, Gide Loyrette Nouel
Du MESNIL Hubert, *Président*, Lyon Turin Ferroviaire
DUPONT Alain, *Président*, SMAVie-BTP
DURON Philippe, *Maire de Caen*, Député du Calvados, AMGVF
GENEVEY Rémy, *Directeur exécutif de la stratégie*, Agence Française de Développement
GOUNON Jacques, *Président Directeur Général*, Groupe EUROTUNNEL SA
GRIFFOND Corinne, *Administratrice*, Union Nationale des Associations Familiales
GUIRKINGER Bernard, *Directeur Général Adjoint*, Suez Environnement
HOMOBONO Nathalie, *Directrice Générale*, DGCCRF, Ministère de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi
LACROIX Franck, *Directeur Général*, DALKIA France
LE BOUC Hervé, *Président Directeur Général*, COLAS
LEBRETON Claudy, *Président*, Assemblée des Départements de France
LECOMTE Bernard, *Président*, UNSPIC
MARTY-GAUQUIE Henri, *Chef du Bureau de Paris*, BEI
MATTEI Jean-Baptiste, *Directeur Général*, MAEE
MESSULAM Pierre, *Directeur de la Stratégie ferroviaire et Régulation*, SNCF
MONGIN Pierre, *Président Directeur Général*, RATP
MORVAN Serge, *Directeur Général des Collectivités Locales*, Ministère de l'Intérieur
MOUCHEL-BLAISOT Rollon, *Directeur Général*, Association des Maires de France
PAPINUTTI Marc, *Délégué Général*, VNF

Représentant d'intérêt déclaré à la HATVP

TELT et IGD un président commun

Des bénéficiaires de marchés Lyon-Turin administrateurs de l'IGD

France-Chambéry: Calcul des coûts, contrôle des coûts
2015/S 037-064122

Avis d'attribution de marché – secteurs spéciaux

V.1.3) Nom et adresse de l'opérateur économique auquel le marché a été attribué

Groupement Tractebel Engineering SA / TUC Rail dont le mandataire est Tractebel Engineering SA

D'HAUSSONVILLE Rainier, *Directeur des Affaires Européennes*, veol
DEPAIL Jean-Claude, *Directeur Général Adjoint*, GDF-Suez
DERUY Laurent, *Avocat à la Cour*, Gide Loyrette Nouel
Du MESNIL Hubert, *Président*, Lyon Turin Ferroviaire
DUPONT Alain, *Président*, SMAVia-RTP

Lyon – Turin railway line | Tractebel Engineering (GDF SUEZ)

TRACTEBEL Engineering

GDF SUEZ
(http://www.tracteb

PRÉSIDENT :

Hubert du MESNIL (élu le 14 novembre 2012)

COLLÈGE DES FONDATEURS :

BERGER Pierre, *Président Directeur Général*, Eiffage
BRUN Bernard, *Délégué Général*, EDF
BRUN Jean-Nicolas, *Senior Executive*, Accenture

COLLÈGE DES PERSONNALITÉS QUALIFIÉES :

BERGERE François, *Directeur du SCN de la MAPPP*, Ministère de l'Econ
des Finances, de l'Industrie et de l'Emploi
BEUNARDEAU Jean, *Directeur Général*, HSBC France
BLEITRACH Michel, *Président*, UTP
BURSAUX Daniel, *Directeur Général*, DGITM, MEEDTL
CHRIQUI Vincent, *Directeur Général*, Centre d'Analyse Stratégique
CLEDAT François-Xavier, *Président Directeur Général*, Spie Batignolles
DUPONT Alain, *Directeur Général*, Dexia Crédit Local

France-Chambéry: Travaux de construction de tunnels
2014/S 097-170221

Avis d'attribution de marché – secteurs spéciaux

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

Conflict of Interest

a conflict of interest exists when the impartial and objective exercise of the functions of a financial actor or other person is compromised for reasons of family, emotional, political or national affinity, economic interest or any other reason of community of interest with the beneficiary."

IGD is an economic lobby founded by construction companies who, as administrators, elect the president of IGD.

TELT and IGD have a common president. Some contract beneficiaries of the Lyon-Turin project are administrators of IGD.

TELT's president signs contracts with construction companies who elect him president of IGD

Des situations répréhensibles

Directeur général tentant de soustraire des documents aux enquêteurs maintenu en poste jusqu'en 2011 condamné pénalement



PAOLO
WALTER
PAOLO
WALTER
PAOLO
WALTER
PAOLO

Tu hai il dossier del P.C.M. nel tuo armadio.
Sì. Il dossier sì, una copia.
Non è una copia è un originale, quello.
No, era la copia che avevam portato a Torino.
No. Guarda che quello è l'originale, perchè è rimasto lì. Ascolta me.
Sì.
Quella copia li devi farla avere il più presto possibile a Chambéry.

P.Q.M.

Visti gli artt. 533ss. c.p.p.

- dichiara BENEDETTO Walter, COMASTRI Paolo e PROCOPIO Vincenzo responsabili del delitto contestato al capo 1) e PROCOPIO Vincenzo responsabile altresì del delitto contestatogli al capo 3) e, riconosciute a tutti le circostanze attenuanti generiche con giudizio di prevalenza sull'aggravante per COMASTRI e di equivalenza per BENEDETTO e PROCOPIO, condanna BENEDETTO Walter alla pena di **1 anno di reclusione ed € 600.00 di multa**; COMASTRI Paolo alla pena di **8 mesi di reclusione ed € 400.00 di multa**; e PROCOPIO Vincenzo alla pena di **1 anno e 3 mesi di reclusione ed € 900.00 di multa**, riconosciuto il vincolo della continuazione tra i reati a carico di quest'ultimo; con entrambi i benefici di legge a BENEDETTO e COMASTRI ed il beneficio della sospensione condizionale della pena a PROCOPIO Vincenzo;



Monsieur Bufalini sera nommé Directeur Général de LTF

Troisième résolution en français :

Conformément à l'article 13 des Statuts, les Associés nomment en tant que Directeur Général de LTF SAS, sur proposition de RFI :

M. Maurizio BUFALINI, de nationalité italienne, né à Rome le 21 octobre 1962 et domicilié pour sa charge au siège secondaire de LTF SAS, Piazza Nizza 46 - 10126 Turin - Italie.

Troisième résolution en italien :

Conformemente all'articolo 13 dello Statuto, gli Associati nominano in quanto Direttore Generale di LTF SAS su proposta di RFI :

PF 35^{ma} AG LTF

2/4



LEGIONE CARABINIERI "PIEMONTE E VALLE D'AOSTA"
Comando Provinciale di Torino
- Reparto Operativo Nucleo Investigativo -

Nr.310/3-157 di prot.llo 1^a sez.

Torino, 19 dicembre 2011

OGGETTO: Procedimento Penale Nr.6191/07 R.G.N.R. D.D.A. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torino.

Informativa relativa alle ulteriori indagini sull'organizzazione criminale denominata 'ndrangheta con particolare riferimento alla sua presenza nel tessuto territoriale del Canavese e alle attività imprenditoriali di IARIA Giovanni, esponente del locale di Cuornegò (TO).

La società "ITALCOGE" nominata nella conversazione, è senza dubbio la "ITALCOGE SPA" di proprietà della famiglia LAZZARO, con sede in Susa, corso Inghilterra 12B, società che ha ottenuto il subappalto per la costruzione di recinzioni ed altro al cantiere per la costruzione della linea ad alta velocità, c.d. T.A.V.

La "ITALCOGE SPA", prima del fallimento definito dal Tribunale di Torino il 2 agosto 2011, ha effettuato tali lavori presso la T.A.V. unitamente alla "FOGLIA COSTRUZIONI GENERALI Srl" di VISCOMI Teresa Graziella, che come detto è stata titolare di FOGLIA COSTRUZIONI S.R.L. sino all'acquisto del ramo d'azienda da parte delle società di VISCOMI Agostino e MACRI' Giovanni.

Lyon Turin Ferroviaire SAS, Société par Actions Simplifiée, avec un capital de 1.000.000,00 Euros, société de droit français, immatriculée au Registre du Commerce et des sociétés de Chambéry, sous le numéro 439 556 952 et dont le siège social est situé au 1091 avenue de la Boisse, BP 80631, 73006 CHAMBERY - France, représentée par Maurizio BUFALINI Personne Responsable du Marché en qualité de Directeur Travaux, par la suite dénommée

« LTF SAS » ou « LTF » ;

ET d'autre part

Le groupement Italcoge SpA - Martina Service Srl, dont le mandataire est ITALCOGE SpA, au capital de 1.000.000,00 Euros, société de droit italien, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Turin, sous le numéro 06289970011 et dont le siège social est situé Corso Inghilterra n°12/b, 10059 SUSA - Italie, représentée par Laura LAZZARO en qualité de Représentant Légal par la suite dénommée "Le Prestataire" ;

Judicial-reprehensible situations

- General Manager trying to subtract documents to investigators
Stayed in his position until 2011.
Sentenced to prison by the court of Torino
- Mr Bufalini signed contracts with companies linked to organized crime, was later appointed Managing Director of LTF. As of 2019, Mr Bufalini is still employee at TELT

Un traité comportant des clauses contrevenant aux règles du commerce mondial et du marché européen

6 septembre 2014

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Texte 2 sur 133

Elles s'accordent notamment pour rechercher ensemble, auprès de leurs partenaires alpins et de la Commission européenne, les conditions de la mise en place progressive et adaptée aux capacités des modes alternatifs de transport, d'un contingentement des flux routiers transalpins permettant, après la mise en service de la liaison nouvelle et malgré la croissance attendue des échanges, de modérer les trafics aux passages routiers franco-italiens dans le but de favoriser l'usage du mode ferroviaire, plus respectueux de l'environnement.

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 État ne génèrent une concurrence entre itinéraires collectivement néfaste à chacun des grands projets alternatifs transalpins.

A treaty with clauses contrary to the rules of world trade and the European market

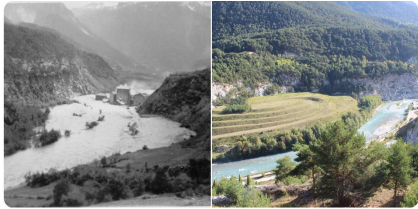
Annex III B:

“The Parties shall also enter into a discussion with the other Alpine countries and the European Commission with the intent to prevent rail pricing adopted in each State from generating competition between routes that collectively harm each of the major transalpine alternative projects.”

Des atteintes à
l'environnement injustifiées

**No justification or socio-economic interest
in damaging the environment**

Il n'y a donc aucune justification ni intérêt socio-économique à porter atteinte à l'environnement



Risques environnementaux



Déforestation

RESEAU FERRE DE FRANCE

LIAISON FERROVIAIRE GRENAY - SAINT-JEAN-DE-MAURIEUNE

2.2 LES PRINCIPAUX INCONVENIENTS DU PROJET

La Commission considère que les principaux inconvénients du projet sont les suivants :

- l'impact du projet sur l'agriculture et l'économie agricole est important, surtout dans l'Avant-Pays Savoyard et en Combe de Savoie ; l'emprise totale prélevée sur les terres agricoles a été estimée à 680 hectares, dont 260 ha pour la ligne nouvelle et les raccordements, 140 ha pour les délaissés entre la ligne et les infrastructures existantes, 65 ha pour les bases chantiers et travaux, et 215 ha pour les mesures compensatoires environnementales ;

Terres agricoles



Déblais et dépôts

Analyse des études faites par LTF sur le projet Lyon - Turin (section internationale)

4.4.1 Bilan hydrologique / Le cycle hydrologique

Orientation générale

La circulation de l'eau par le biais des processus d'évaporation, de précipitation, d'écoulement des eaux souterraines, de ruissellement, etc... caractérise généralement le cycle hydrologique. Un projet de l'ampleur de la liaison ferroviaire prévue peut affecter de manière significative différents éléments du cycle hydrologique dans les zones qu'elle traverse. Au cours de l'évaluation des impacts environnementaux causés par le tunnel, le cycle hydrologique est une base importante qui permet de vérifier la cohérence des estimations concernant les eaux souterraines et les eaux de surface.

LTF a estimé¹⁸ que les deux tunnels principaux (le tunnel de base et le tunnel de Bussoleno), les descenderies, etc. recevront un flux cumulé d'eaux souterraines compris entre 1951 et 3973 L/s dans le cas stabilisé. Ceci équivaut à un débit compris entre 60 et 125 Million m³/an, ce qui peut être comparable à l'alimentation en eau nécessaire à une ville d'environ 1 Million d'habitants. Le drainage des eaux souterraines n'est pas négligeable comparativement à la recharge totale en eaux souterraines dans les zones situées le long du tunnel.

Ressources en eau

Le tableau suivant présente le bilan carbone global du projet. Il permet de mettre en évidence les émissions générées par le projet et les émissions évitées pour chacune des phases de conception, de construction et d'exploitation sur la durée totale prise en compte dans l'analyse (période de 2012 et avant à 2069).

Bilan des émissions	t.eq.CO2
Phase conception	91 900
Études et galeries de reconnaissance	91 900
Phase construction	13 540 400
Travaux infrastructure	9 684 500
Fabrication matériel roulant ferroviaire	7 494 600

Émissions CO2 construction 17 millions de tonnes



Tarissement des sources (Villarodin Bourget)

There is therefore no justification or socio-economic interest in damaging the environment

- Environmental risks
- Deforestation
- Construction debris and dumps
- 17 million tons of CO2 emissions during tunnel construction
- Agricultural land
- water resources
- Drying of water sources (Villarodin Bourget)

Procédure en annulation de l'utilité publique

Procedure for the cancellation of the public usefulness

Prorogation de l'utilité publique contestée devant le Conseil d'État

Louis COFFLARD
Avocat à la Cour

20, avenue de Daumesnil
75 012 Paris
Téléphone : +33 1. 86.95.34.35
Fax : +33 1. 86.95.34.33
Courriel : lcofflard@cofflard-avocats.com
Toque : A 826

CONSEIL D'ETAT
Section du Contentieux
1, place du Palais Royal
75 001 Paris

N/réf. : 20180113 – Association « Les Amis de la Terre » & a. DUP Lyon-Turin

A l'attention de Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat formant la Section du Contentieux du Conseil d'Etat.

RECOURS EN EXCES DE POUVOIR

POUR :

- **L'association « Les Amis de la Terre France »**, dont le siège est 47, avenue Pasteur à Montreuil (93100), prise en la personne de son Président, régulièrement habilité à représenter l'association en justice, Monsieur Florent COMPAIN ;

3 CONCLUSIONS

Par ces motifs, et tous autres à produire, déduire ou suppléer au besoin même d'office, les requérants concluent qu'il plaise au Conseil d'Etat :

- **D'ANNULER** les décisions implicites de rejet des deux recours gracieux du 07 février 2018 (Pièces n°13 et 14) dirigés contre le décret du 06 décembre 2017 prorogeant les effets du décret du 18 décembre 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne (Pièce n°12), ensemble le décret du 06 décembre 2017.
- **DE CONDAMNER** l'Etat au paiement de 3000 euros au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

Fait à Paris, le 4 juin 2018

Louis COFFLARD
Avocat à la Cour



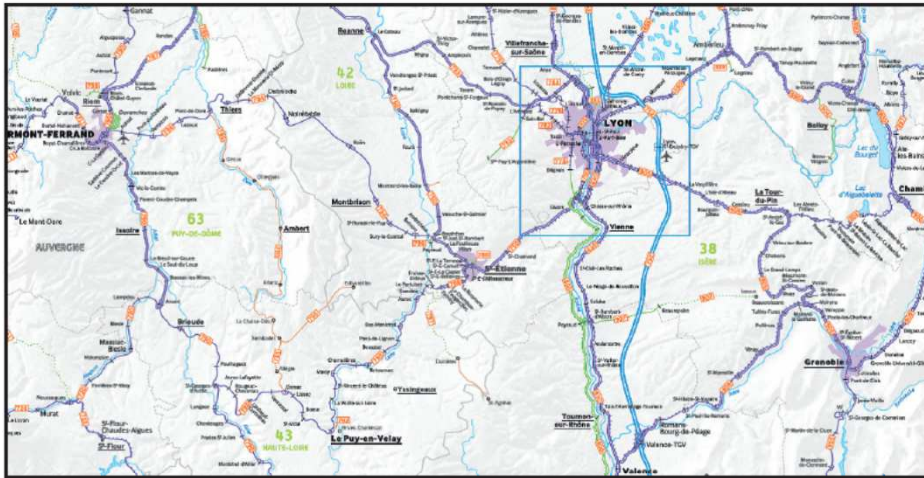
Procedure for the cancellation of the public usefulness

- The extension of the public usefulness is challenged before the “Council of State”

Des investissements urgents
en France et en Italie
plus opportuns

More appropriate and urgent investments in
France and Italy

Des urgences en France pour le plus grand nombre et pour la sécurité des réseaux



Des besoins urgents : Doubler les voies uniques pour la sécurité et les temps de trajet.

- Aix les Bains - Annecy - Genève - Grenoble - Valence
- Saint Etienne - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry
- Saint Etienne - Le Puy en Velay - Lyon - Rives - Grenoble

Ces travaux peuvent être évalués sur une base de 10 millions d'€uros par kilomètre de voie ferrée doublée soit un budget de 2,5 à 3 milliards d'€uros, guère supérieur à l'engagement de la France pour le seul tunnel de base.



Viaduc de Gennevilliers : le pont s'affaisse, l'autoroute A 15 fermée

Des urgences en Italie pour le plus grand nombre et pour la sécurité des réseaux



Effondrement du pont de Gênes : 37 ans de négligence



Depuis le séisme de 2009, l'Aquila attend toujours sa reconstruction

Deux causes complémentaires en Italie, au défaut d'entretien commun à la France et l'Italie :

- a) Des constructions partiellement réalisés par des entreprises liées au crime organisé,**
- b) Une forte sismicité entraînant un vieillissement prématuré.**

Si comme le disent les promoteurs du tunnel de base, une infrastructure "gommant les Alpes" doit redonner une place concurrentielle au rail, alors nous devrions constater sur plus de 70 % du réseau ferré "de plaine" une activité fret ferroviaire florissante.

Le projet de tunnel transfrontalier « Lyon-Turin »
est inefficent, inefficace et inopportun.

À l'inverse la voie ferrée existante est efficiente et répond
largement aux besoins.

Le financement européen est donc injustifié
et

Le projet n'est pas « Cost efficient ».

The "Lyon-Turin" cross-border tunnel project is inefficient, ineffective and inappropriate.

Comparatively, the existing railway line is efficient and largely responds to the needs

European funding is therefore unjustified
and

The project is not "Cost efficient".