

# 11/ A doubtful usage of european funds

Avances acceptées versées sur commandes	7 545 837	7 545 837	7 673 656
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	415 603 891	971 795	414 632 186

Avances acceptées versées sur commandes	7 545 837	7 545 837	7 545 837
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	495 450 012	1 204 602	414 632 186

Avances et acomptes versés sur commandes	7 545 837	7 545 837	7 545 837
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	531 224 997	1 436 627	494 245 410

Avances et acomptes versés sur commandes	7 545 837	7 545 837	7 545 837
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	563 360 217	1 636 680	561 723 536

Avances et acomptes versés sur commandes	17 545 837	17 545 837	17 545 837
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	17 545 837	17 545 837	17 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	593 934 393	1 908 389	561 723 536

During five consecutive years (2007 to 2011), we can see on the LTF balance sheet assets 7 545 837€ accounted for as « order down payment ». A down payment without counterpart is a de facto unjustifiable loan according to public accounting. Despite multiple requests, LTF-TELT top management did not provide any answer.

We can also see in the 2014 balance sheet that the investment per employee in furniture and computer equipment is 6,52 times higher in Italy than in France. Since the beginning, the total investment in Italy is 941 613€ for 18,83 employees in average while it is 256 961€ for 33,5 employees in average in France

Rapport financier 2014			
Matériel de bureau et informatique :			
- France	172 635	8 832	181 467
- Italie	446 117	365 670	811 787
	618 752	374 503	993 255
Mobilier :			
- France	75 494	0	75 494
- Italie	124 419	5 407	129 826
	199 913	5 407	205 320

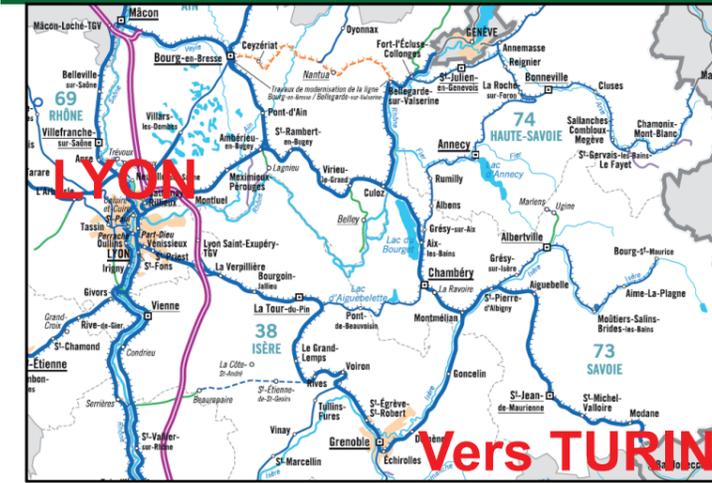
Multiple firms linked to the Italian Mafia benefited from the Lyon-Turin construction market and some of the deliveries did not comply with the orders. The director signing the above orders was promoted general manager of Lyon-Turin Ferroviare (LTF) in March 2014. The previous general manager of LTF until 2011 was sentenced to 8 month jail in first instance court and the construction manager to one month jail in the first instance court.

# 12/ LTF president declared it

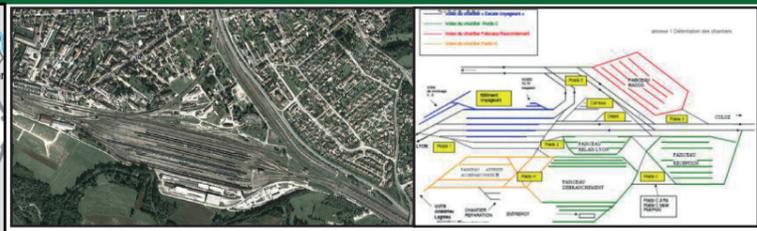
Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes vitesses, sur leur sens et leur utilité économique et sociale. Dans ce contexte de réflexion nationale autour de ces ouvrages, ce n'est pas le maillon du Lyon-Turin qui serait prioritaire, alors que d'autres, plus importants, sont à revoir. Si nous considérons encore comme utile la construction d'une ligne à grande vitesse à cet endroit, nous aurons tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet. L'argument qui consistait à dire que le tunnel existant allait être saturé n'a plus lieu d'être. Nous sommes passés d'une époque de grande croissance continue à une conjoncture économique difficile. Sur l'arc alpin franco-italien, les flux se sont stabilisés. Et sur la zone des Alpes du Nord, les activités sont en diminution. L'évolution récente, notamment à cause de la crise économique de 2008, a créé une période de non-croissance.

# LYON-TURIN PROJECT DECIDE WITH FACTS

## 1/ The existing infrastructure



Existing railways between Lyon and Turin



Ambérieu



Culoz / Modane

Existing installations for intermodal freight

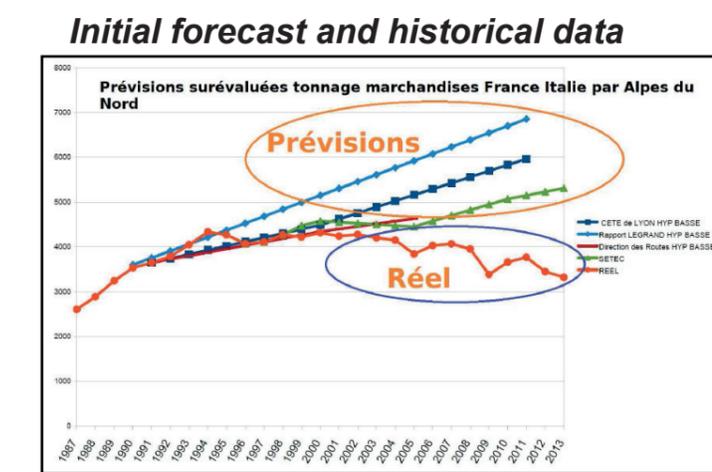
## 2/ Today's existing railroad track capacities, at no expense

**Passengers:**  
 Paris - Chambéry : 2h49'  
 Paris - Milan : 5h25' / 5h15'  
 Lyon - Turin : 2h40'  
 Paris - Turin 4h40'

Population : - Lyon-Turin 4,5 millions inhabitants  
 - Paris-London 27 millions inhabitants

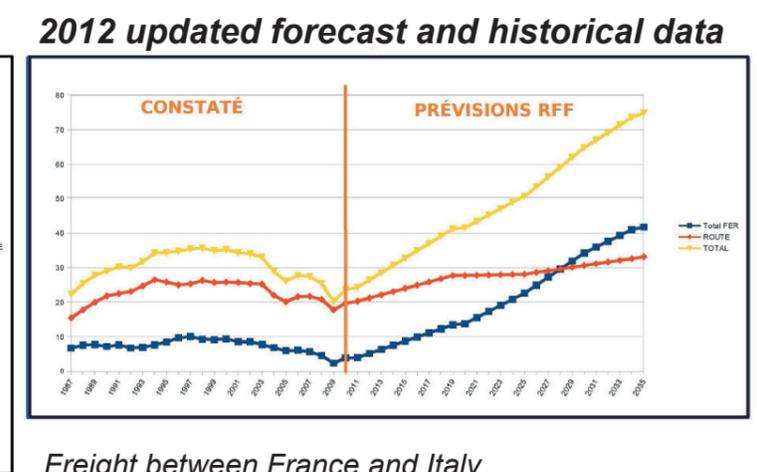
**Official freight capacities :**  
 - 120 freight trains or rolling highways/per day in addition to passenger trains  
 - 17,5 Millions tons / year  
 Source « Réseau Ferré de France » now called « SNCF Réseau »

## 3/ Current situation between France and Italy through northern Alps



Passengers between France and Italy :

- 3 TGV Paris-Milan per day, each way
- No local train, replaced by buses



Freight between France and Italy

- 20 freight trains per day including :
  - 23% > 1200 T requiring push locomotive
  - 7% < 400 T empty train without load

## 4/ Comparison with similar situations : Switzerland, Austria, Germany

	Montcenis (Italy - France)			Gothard (Italy - Switzerland)			Brenner (Italy - Austria)		
Altitude	1150 meters (built in 1872)			1150 meters (built in 1874)			1370 meters (built in 1867)		
Freight (year)	2000	2007	2013	2000	2007	2013	2000	2007	2013
Road + Rail (Mt*)	33.8	27.6	21.5	24.4	26.4	24.3	34.1	48.3	40.7
Rail (Mt*)	8.6	5.7	3.2	16.8	15.5	15	8.7	13.3	11.7
Rail (%)	25.4	20.7	14.9	68.9	59.1	61.7	25.51	27.54	28.75

\* Mt : Million ton

With a **17.5 Millions tons** capacity, the existing railroad **already** allows to reach the European goals today.

Italy - France	Year 2000 : 51.8% of 33.8 Mt*	Year 2007 : 63.4% of 27.6 Mt*	Year 2013 : 81.4% of 21.5 Mt*

\* Mt : Million ton

Reminder of the White paper on Transport objectives : **30 % by rail before 2030 and 50% before 2050**

The current capacity of the existing railroad is officially stated at **17.5 million tons**: its current usage is **only 18.3 %** !

## 9/ Perpignan-Figueras : an exemple not to be followed



For a cost of 24,77 Million € per km, Perpignan-Figueras was supposed to move trucks on railroads as soon as 2012. There are 10.000 truck/day on the Perthus road and a growing passenger traffic. It went bankrupt in July 2015

Despite the **2015 bankruptcy** and the obligation to do it according to the french law (article L1511-6 of the « transport code »), the socio-economical evaluation of the project is still unavailable.

### Le concessionnaire de la ligne TGV Barcelone-Paris dépose le bilan

LE MONDE ECONOMIE | 20.07.2015 à 06h45 - Mis à jour le 20.07.2015 à 08h08 | Par Sandrine Morel (journaliste/sandrine-morel) (Madrid, correspondance)

Faute d'accord avec ses créanciers pour renégocier une dette de plus de 400 millions d'euros, le consortium franco-espagnol TP Ferro, détenu à parts égales par les groupes de construction français Eiffage et espagnol ACS, a annoncé, le 17 juillet, « une demande volontaire de mise sous administration judiciaire » devant le tribunal de commerce de Gérone, ce qui revient à déposer le bilan.

The truck traffic on the Lyon-Turin axis is **3 times lower (3000/day)** than the one of Perpignan-Figueras and **it costs 6 times more (150 M€/km)**. Who can pretend that the Lyon-Turin project is not doomed to an inevitable bankruptcy and does not infringe the public debt rules of the EU ?

Financement du projet

Le coût total de cet important projet ferroviaire est de 1,100 M€. Le concessionnaire perçoit le financement, d'une part, des péages d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires empruntant la ligne nouvelle et, d'autre part, une subvention d'équilibre versée par les concédants, les Etats français et espagnol.

La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€, répartie à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne.

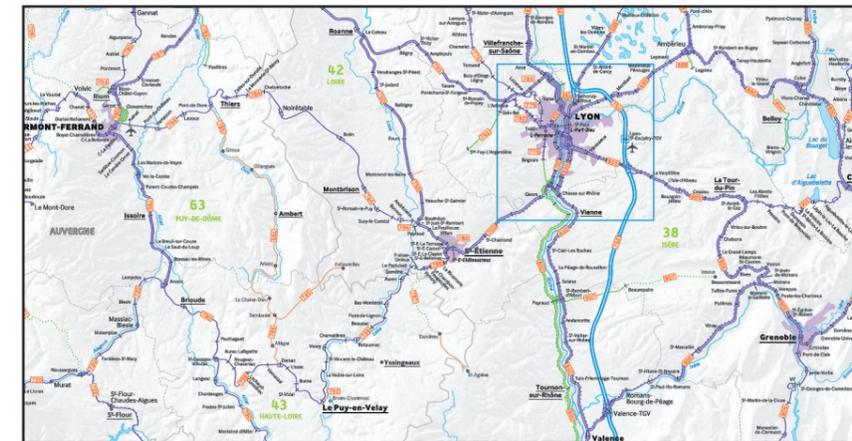
Le projet en détail

Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.

Calendrier des réalisations

Description des travaux	Distance couverte	Mise en service	Coût
Ligne à double voie	44,4 km	Février 2009	1 milliard (dont 540 millions des concours publics français et espagnol)
Un tunnel transfrontalier bitube (tunnel du Perthus)	8,3 km		

## 10/ Useful and necessary work in Auvergne Rhône-Alpes region



What does the SNCF say (18/3/2016 Mobilicités magazine) In private, Guillaume Pepy, SNCF president is concerned about the money that France will dedicate to this project, probably taken out of AFITF budget over 15 years or so.

"This will be as much money not used to modernize the existing railroad network"

"There is not enough population between Lyon and Turin/Milan or between Paris and Turin/Milan to ever boost trafic significantly. It is not like Paris-London, connected by the channel tunnel, a top manager of SNCF Mobilicités explains. We use three TGV daily on the line to Italy, we may go up to five or six in total, no more, because the operating cost of the infrastructure and its access facilities are going to send the toll costs through the roof exactly as it is happening for the high speed line SEA Tours-Bordeaux."

Urgent needs : Double single track railroads for safety and transportation time reasons

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

These works have an estimated cost of 10 Million Euros per doubled railroad kilometer which represents a total estimated cost of 2,5 to 3 Billion Euros, practically similar to the comitment of France for a single railroad tunnel.

## 5/ Railway systems allowing immediate road/rail transfer

**LA TECHNIQUE**

- L'ensemble routier se positionne le long du wagon.
- Une fois stabilisée grâce à ses bécouilles, la semi-remorque équipée du système de transbordement MOBILER® transfère le contenu du wagon au camion et inversement.

**LE MATÉRIEL**

- Un wagon plat de type porte-conteneurs pouvant accueillir deux conteneurs de 30 pieds.
- Des conteneurs de 30 pieds équipés de canaux MOBILER®

**LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES**

- Aucune infrastructure ferroviaire coûteuse (pas de portique, ni de terminal ferroviaire).
- Une voie ferrée jouxtant une aire d'évolution routière.

Rolling highways used in Italy, Switzerland, Austria, Germany ...

Ampliroll Multiberce system for truck with trailers

Each one of these handling systems **does not require any infrastructure, no dedicated equipment or loading platform** therefore, It is possible to use them **without any investment**.

Besides, according to the decision C(2003)/664, the EU authorized France to subsidize the systems depicted above. However, despite this favorable decision, France still does not use the solutions distributed by ECORAIL, a subsidiary of SNCF.

COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 05-03-2003

C(2003)664fin

Objet : Aide d'Etat N 353/2001 - France

Régime d'aides de l'ADEME dans le domaine du transport

Monsieur le Ministre,

IV. DÉCISION.

La Commission a donc décidé de considérer les mesures d'aides comme compatibles avec le traité CE.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet [http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgb/state\\_aids/](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/). Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne  
Direction générale de l'énergie et des transports  
Direction A, Unité A4  
DM 28, 5/55  
B-1049 BRUXELLES  
Fax : (+32) 2 296 41 04

Veuillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Loyola de Palacio  
Vice-Présidente