



Lyon Turin Ferroviaire

26,57% du budget proposé

Communiqué 30 juin 2015

Ce 29 juin 2015, le gouvernement et les dirigeants d'EUROTUNNEL LYON-TURIN voulaient absolument communiquer sur les cadeaux de l'Europe pour les grands projets et notamment le Lyon-Turin.

Lyon-Turin Ferroviaire a annoncé à la presse qu'elle a obtenu 41,08% de la part de l'Europe, c'est un nouveau mensonge.

La demande qui a été présentée à l'Europe par le gouvernement français et le gouvernement italien est concrétisée par un seul courrier en date du 24 février 2015 dans lequel on lit :

Ces décisions et ces réalisations traduisent la volonté et l'engagement de nos deux États pour le lancement prochain des travaux définitifs de la section transfrontalière du projet ferroviaire de ligne nouvelle mixte Lyon-Turin.

C'est dans cet esprit que nous avons préparé un dossier ambitieux de demande de subvention de près de 1,28 milliards d'euros reposant sur environ 3,06 milliards d'euros de dépenses prévisionnelles pour la période 2014-2020. Pour sa part, le coût global prévisionnel du projet pourra vous être présenté de manière certaine à l'issue de la mission de certification qui a été lancée. Comme le prévoit l'article 3 de l'accord signé le 24 février 2015, un protocole additionnel sera conclu entre nos deux États afin de valider le coût certifié du projet et préciser les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et de l'évolution des coûts qui concernent les travaux définitifs. Avec ce protocole additionnel, l'accord signé le 24 février 2015 constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

http://lyonturin.eu/documents/docs/2015_02_24_COURRIER_FINANCEMENT_UE_FR-2.pdf

Il manque donc plus de 400 millions à l'appel et la subvention envisagée par la Commission Européenne, sans que le parlement ne soit consulté, correspond à 26,57% du budget présenté par Lyon Turin Ferroviaire (813 millions d'euros / 3,06 milliards d'euros).

Rappelons que le ministre italien signataire de cette demande de subvention a dû démissionner en lien avec des marchés truqués et des affaires de corruption.

<http://www.courrierinternational.com/article/italie-marches-truques-le-ministre-des-transport-démissionne>

http://www.lesechos.fr/22/03/2015/lesechos.fr/0204244454620_matteo-renzi-sacrifie-un-ministre-a-la-priorite-de-la-lutte-anti-corruption.htm

**Aucune des annonces de Lyon-Turin Ferroviaire ne se réalise,
aucune de ses prévisions fantaisistes ne se réalise,**

à l'inverse les conflits d'intérêts sont avérés, notamment par l'utilisation de sous traitants de LTF pour certifier les coûts du tunnel de base en violation de l'article 18 de l'accord entre la France et l'Italie, en violation des demandes de la Cour des Comptes et des engagements du premier Ministre,

Il n'en demeure pas moins qu'il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante comme le *memorandum* franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage.

GDF Suez (Tractebel) est fondateur et administrateur de l'Institut de la Gestion Déléguée présidé par Hubert du Mesnil qui leur passe commande comme président de LTF !

Les contribuables n'ont pas à payer les projets pour lesquels la règle d'évaluation économique n'est pas respectée pas plus que le Code des Transports (art 1511-1).

LA COUR DES COMPTES le 1er août 2012

4/8

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.

LE PREMIER MINISTRE le 8 octobre 2012

Il n'en demeure pas moins qu'il sera nécessaire que les coûts soient certifiés de la manière la plus rigoureuse qui soit, de manière indépendante, comme le *memorandum* franco-italien de 2003 le prévoit d'ailleurs, avant la réalisation de l'ouvrage.

L'ACCORD FRANCO-ITALIEN du 30 janvier 2012 - article 18

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.

L'ACCORD FRANCO-ITALIEN du 24 février 2014 - article 3

Article 3 : Application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012

Le coût du projet certifié, y compris les aléas et les imprévus, évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 est fixé, en valeur janvier 2012, à l'issue du processus de certification des coûts, en cours à la date de signature du présent Accord. Ce coût certifié est validé dans un protocole additionnel au présent Accord, conclu sous forme d'échange de lettres. Ce protocole additionnel précise également les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et aussi de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. L'attribution par le Promoteur public des marchés de travaux définitifs visé à l'article 1er du présent Accord ne pourra intervenir qu'après l'entrée en vigueur de ce protocole additionnel. Avec ce dernier, le présent Accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

Contact Coordination des Opposants au projet "Lyon-Turin" :

Daniel IBANEZ 06 07 74 10 17 contact@lyonturin.eu / Jean-Paul RICHARD 06 15 72 57 19 jepari111@gmail.com

<http://lyonturin.eu/>