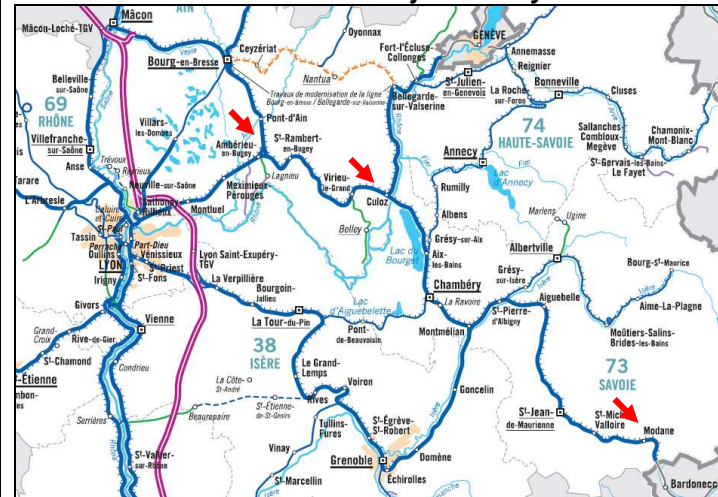


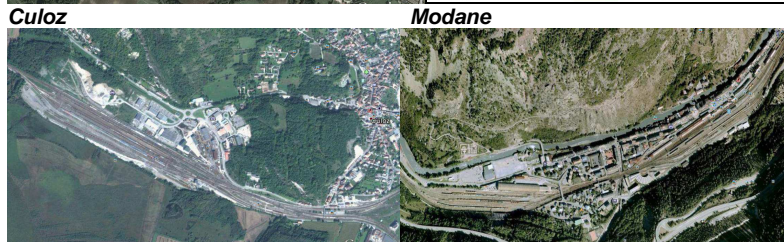
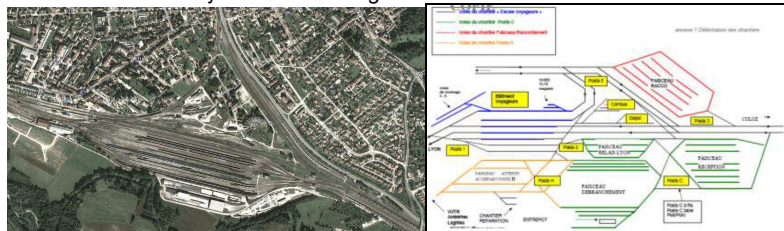
Projet Lyon-Turin : Décider avec les faits

1) Une infrastructure existante

1/ Des voies ferrées existent déjà entre Lyon et Turin



2/ Des installations existent pour le report des marchandises : Ambérieu : Point de jonction Rail Freight Corridors RFC6 et RFC2



Un réseau ferré existant largement sous-utilisé permettant de capter les flux routiers de marchandises et les voyageurs

2) Les capacités dès aujourd'hui sur les voies existantes, sans dépense

1/ Voyageurs :

Paris-Chambéry : 2h49'
Paris-Milan : 5h25' / 5h15'
Lyon-Turin : 2h40'
Paris-Turin 4h50'

Population Lyon-Turin :
4,5 millions habitants

Population Paris-Londres
27 millions d'habitants

L'étude COWI Ecorys de 2006 (page 105) conclut à une capacité de :

46 trains voyageurs
+ 158 trains Marchandises
ou Autoroute Ferroviaire

2/ Marchandises

Possibilités reconnues :

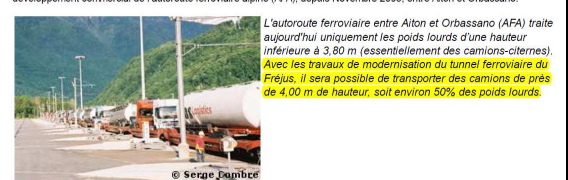
- 120 trains de marchandises ou Autoroute
Ferroviaire/par jour en plus des trains voyageurs
- 17,5 Millions de tonnes / an

Tableau 5.1 Résumé des calculs de capacité de la ligne historique - Millions de tonnes

Etude	Situation de référence	Capacité totale
LTF - Document B 26.1	Longueur max. des trains : 750 m	18,19 MT
	Situation de référence 1	19,16 MT
	Situation de référence 2	17,41 MT
	Longueur max. des trains : 650 m	18,26 MT
Note RFF - LTF du 20/01/03	Longueur max. des trains : 650 m	17,00 MT
Etude PWC de juin 2004	Longueur max. des trains : 650 m	18,59 MT

Source Réseau Ferré de France devenu SNCF Réseau

En outre, des principes de transfert du fret de la route vers le rail ont été décidés par les gouvernements, telle que le développement commercial de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA), depuis Novembre 2003, entre Aiton et Orbassano.



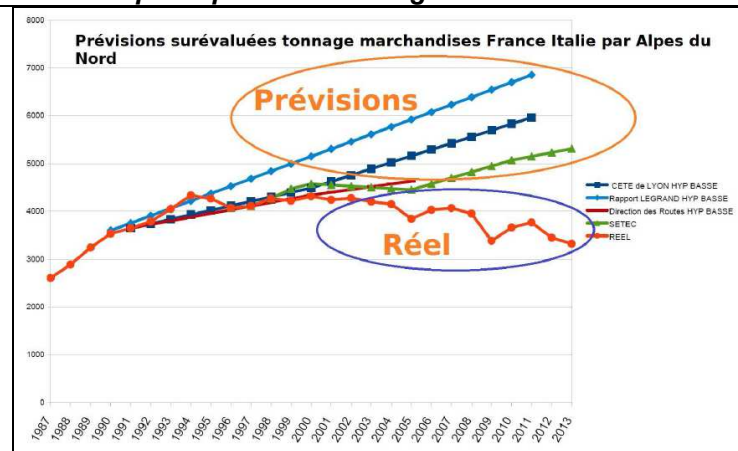
Ces mesures devraient favoriser une première croissance du trafic ferroviaire. Mais en raison des limites de la ligne historique, celle-ci ne pourra toutefois traiter plus de 17,5 millions de tonnes par an environ.

	Référence			Projet 2020			Projet 2025			Projet 2030			Projet 2035		
	AP	M	Total	AP	M	Total	AP	M	Total	AP	M	Total	AP	M	Total
Tunnel Mont-Cenis - Ligne historique (LN)	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9	0,6	1,3	1,9
Nombre de trains / an	30	150	180	30	150	180	8	10	18	8	10	18	8	10	18
Million de tonnes / an	0	0	0	0	0	0	7,2	14,8	22,0	11,4	23,5	36,0	13,8	30,0	43,8
Nombre de trains / an	0	0	0	0	0	0	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total LN + LN	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	7,8	16,2	24,1	11	24,5	37,8	13,8	45,8	63,8
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	7,8	16,2	24,1	11	24,5	37,8	13,8	45,8	63,8
Nombre de trains / an	30	150	180	30	150	180	28	122	198	28	122	198	28	122	198
Million de tonnes / an	2,7	11,9	14,6	2,7	12,2	14,9	7,8	16,2	24,1	11	24,5	37,8	13,8	45,8	63,8

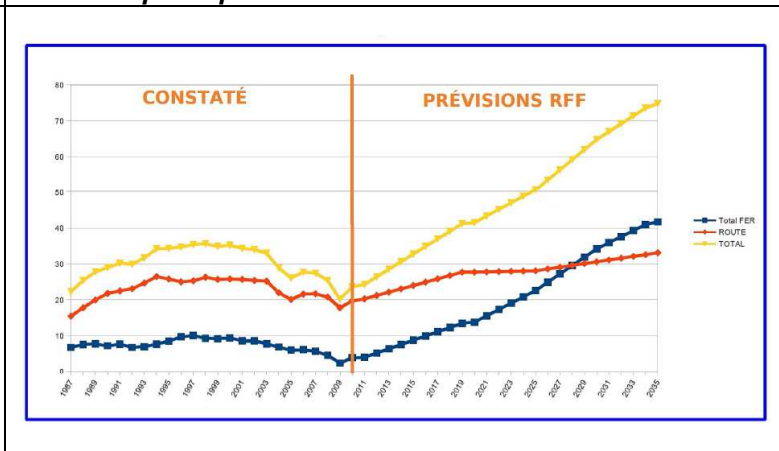
Capacités ferroviaires à Modane sur le corridor projet

3) La situation actuelle entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord

1/ Historique et prévisions d'origine



2/ Historique et prévision actualisée en 2012



3/ Voyageurs entre France et Italie :

- 3 TGV Paris-Milan par jour et par sens
- Aucun train régional remplacé par des Bus

4/ Marchandises entre France et Italie :

- 20 trains de marchandises par jours dont :
23% > à 1200 T nécessitant motrice de pousse
7% < à 400 T circulant à vide

4) Des comparaisons possibles : Suisse, Autriche, Allemagne.

1/ Des voies existantes :

Tunnel et voies	Année construction	Altitude
Suisse Gothard	1874	1 150 m

2/ Evolution des marchandises rail+route Millions de tonnes

	2000	2007	2013
Suisse Gothard	24,4 MT	26,4 MT	24,3 MT

Autriche Brenner	1867	1 370 m	Autriche Brenner	34,1 MT	48,3 MT	40,7 MT
France Montcenis	1872	1 150 m	France Montcenis	33,8 MT	27,6 MT	21,5 MT

3/ Un report modal sur les voies existantes			4/ Part du rail dans les transports rail+route avec l'Italie				
	2000	2007	2013		2000	2007	2013
Suisse Gothard	16,8 Mt	15,5Mt	15Mt	Suisse Gothard	68,85 %	59,09 %	61,73 %
Autriche Brenner	8,7 Mt	13,3Mt	11,7Mt	Autriche Brenner	25,51 %	27,54 %	28,75 %
France Montcenis	8,6 Mt	5,7Mt	3,2Mt	France Montcenis	25,44 %	20,65 %	14,88 %

La voie ferrée existante permet d'atteindre les objectifs Européens dès aujourd'hui

Part du rail possible sur existant	Année 2000 : 33,8 MT	Année 2007 : 27,6 MT	Année 2013 : 21,5 MT
Suisse Gothard Réalisé en 2000 : 16,8 MT	49,70%	60,87%	78,14%
Autriche Brenner Réalisé en 2010 : 14,4 MT	42,60%	52,17%	66,97%
France Montcenis capacité reconnue : 17,5 MT	51,77%	63,40%	81,39%

Rappel des objectifs du Livre Blanc des Transports : Mode ferroviaire 30% du fret d'ici à 2030 et 50% d'ici à 2050
Compte tenu de la capacité reconnue de la voie ferrée existante de 17,5 millions de tonnes par an l'utilisation actuelle de la voie est de 18,28%

5) Des matériels roulants qui permettent le report route/rail immédiat.

LA TECHNIQUE MOBILIER®
PALFINGER MOBILIER®

LA TECHNIQUE

- L'ensemble routier se positionne le long du wagon.
- Une fois stabilisée grâce à ses béquilles, la semi-remorque équipée du système de transbordement MOBILIER® 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 MOBILIER®.

LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES

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

Le système Polyrail de Palfinger

La route roulante utilisée en Italie, Suisse, Autriche, Allemagne ...

Le système Multiberce pour camions avec remorque Ampiroil

COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 05-03-2003
C(2003)644fin

Objet : Aide d'Etat N 353/2001 - France Régime d'aides de l'ADEME dans le domaine du transport

Monsieur le Ministre,

IV. DECISION.

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/. 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

Chacun de ces systèmes ne nécessite aucune infrastructure ni quai de chargement ou équipements dédiés. Il est donc possible de les mettre en service sans investissement.
L'Union Européenne a d'ailleurs autorisé la France à subventionner ces systèmes depuis 2003 par une décision N°C(2003)/664
Toutefois, malgré cette décision avantageuse, la France n'utilise toujours pas ces systèmes pourtant distribués par une filiale de la SNCF, la société ECORAIL.

6) Les travaux réalisés sur la ligne ferroviaire existante.

Pour sur Rhône à Culoz 215 m 5.500 tonnes

Pont-rail de Chindrieux
 FERROVIAIRE CET EDIFICE CONCERNE LES AVES ANNECY-CHAMBERY-AIX-LES-BAINS-LYON ET CHAMBERY-GENÈVE
 Le nouveau pont-rail de 250 tonnes posé sur le déversoir de Châtillon

Mise au gabarit GB1 du tunnel transfrontalier

••• Déclaration de projet pour l'opération de modernisation du tunnel de Frejus 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 renouvellement 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 de Frejus ;

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

DECLARATION DE PROJET
 OPERATION DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU FREJUS-MONT-CENIS
 ET TRAVAUX CONNEXES

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

La liaison ferroviaire Lyon - Modane - Turin via la vallée de la Maurienne et le tunnel transfrontalier du Frejus 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 Frejus 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'Aix-les-Bains et d'Orbasano, 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.

Mise au gabarit GB1 de 19 tunnels

Grâce aux travaux de modernisation de la voie ferrée existante et de sa mise au gabarit GB1, il est possible de capter 80% du parc poids lourds circulant dans les Alpes selon RFF depuis 2011.

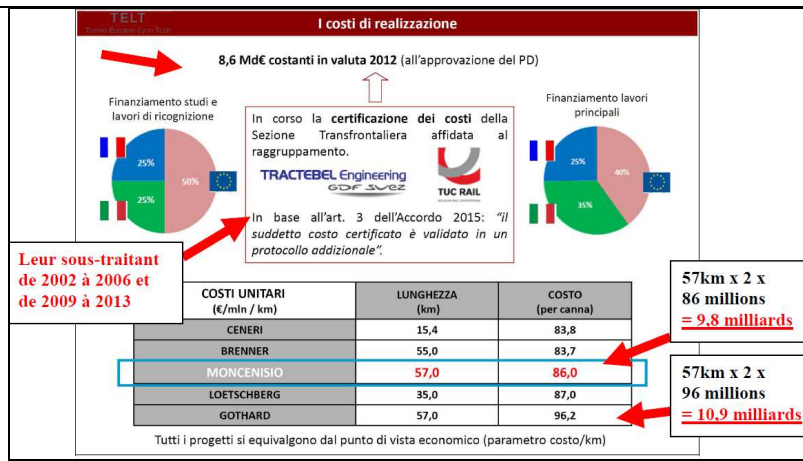
- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant.
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie.
- équiper le tunnel ferroviaire du Frejus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière,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

- favoriser le report d'une partie du trafic routier sur le rail et ainsi améliorer la sécurité des transports de marchandises.

7) Le coût du projet Lyon-Turin.

Tunnel de Base (St Jean de Maurienne - Susa)	Des coûts prévisionnels certifiés par des
-----------------------------------------------------	--------------------------------------------------

D'inexplicables approximations de Lyon-Turin Ferroviare / TELT



Le même document conclut à une Analyse Coût Bénéfice favorable

La modifica del progetto ("fasaggio degli interventi") ha migliorato l'impatto socio-economico del 53% in termini di valore attuale netto.

	Approccio I2 2011	Approccio I2 2014
VAN tot	11 533	17.696
TIR	4,68%	5,63

Trotto da: "Aggiornamento dell'analisi di impatto socioeconomico del nuovo progetto TEN-T Torino - Lione con il fasaggio" - CERTEt Bocconi 2014

VAN: Valore attuale Netto - TIR: Tasso Interno di Rendimento
Figure in euro 2010, prezzi costanti

Cette étude Coût Bénéfice a été réalisée par l'un des administrateurs de TELT/Lyon Turin Ferroviare et comme celle de la certification des coûts, n'est en rien indépendante malgré les engagements des gouvernements.

Malgré la demande de la Cour des Comptes Française 1/8/2012

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.

Et l'engagement du Premier Ministre Français 8/10/2012

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'ensemble du Projet évalué par la Direction du Trésor France

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.

sociétés intéressées au projet

Client: Lyon-Turin-Ferroviare 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

TRACTEBEL Engineering
GDF SUEZ

TRACTEBEL

TUC RAIL

Mandats

De 2002 à 2004, Luc Lallemand était administrateur à Eurofima (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire), TUC RAIL, Eurostation, Thylas International et IFB (Inter Ferry Boats). En 2004, il devenait également administrateur d'Euro Liège TGV.

Luc Lallemand est administrateur à Bpost depuis 2001. Il préside le conseil d'administration du Groupe Vinçotte depuis 2012. **En outre, il est président du conseil d'administration de TUC RAIL depuis 2005, administrateur à la RATP Dev (Paris) depuis 2010 et à RFF (Réseau Ferré de France) depuis 2012.**

Organigramme Comité de Direction

L'étude du CEReT Bocconi est celle d'Oliviero Baccelli

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

TELT, Tunnel Eurailpin Lyon Turin, promoteur public responsable des travaux de réalisation et de gestion de la future infrastructure a été constitué à Paris, le lundi 23 février, lors d'une assemblée générale des associés. L'Etat français est actionnaire de TELT à hauteur de 50 % et FS (chemin de fer d'Etat italien) également à 50 % pour l'Italie. L'Assemblée a entériné les propositions de désignation par les Etats et a nommé Hubert du Mesnil en tant que Président et Mario Virano en tant que Directeur général.

L'Assemblée générale s'est réunie en présence, pour la France, de M. François Pougard, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer et de M. Michele Elia, Administrateur délégué de FS. Tous deux feront partie du conseil d'administration qui a été mis en place, avec huit autres administrateurs. Pour la France : Marie-Line Meaux, présidente de la quatrième section du conseil de développement durable ; Olivier Rolin, sous-directeur du développement et de ferroviaires et fluviaux à la direction des infrastructures de transport ; Franck Lirzin, chef du bureau des transports à la direction générale du budget et Vincent Litsky, financier. Pour l'Italie : Paolo Signorini, Chef de département du ministère des infrastructures ; Oliviero Baccelli, Professeur à l'Université Bocconi ; Stefano Scaleria, du ministère des Finances et Roberto Mannozi, Directeur central administration, budget et fiscalité.

Et Par Réseau Ferré de France (SNCF Réseau)

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissements en infrastructure sont présentés dans le tableau suivant.

Lignes	Coût
Lignes d'accès côté français	11 378
CFAL (part concernée par les trafics transalpins)	997
Grenay - Chambéry par Dullin L'Epine	4 145
1er tube Chartreuse et belledonne	2 952
2ème tube Chartreuse et belledonne	2 129
Travaux LGV entre Grenay et Avressieux	1 155
Section internationale	10 480
Lignes d'accès côté italien	2 220
TOTAL	24 078

Coûts d'investissement (M€ CE 2009)

8) Des comparaisons possibles pour le coût du tunnel de base.

Le tunnel du Gothard de 57 kilomètres 11,19 Mrds d'€

Faits et chiffres

- Longueur: 57 km (le plus long tunnel ferroviaire du monde)
- 2 tubes à simple voie, reliés par des galeries transversales tous les 325 m
- Longueur totale de tous les tubes: 152 km
- Portail nord à Erstfeld (UR), portail sud à Bodio (TI)
- Point culminant du tunnel: 550 m
- Profondeur maximale du tunnel sous la roche: 2300 m
- Durée des travaux (sans sondages): 17 ans
- Perçement des tubes principaux avec des tunneliers (à 80%) et des explosifs (à 20%)
- Déchets d'excavation: 28,2 millions de tonnes
- Coût du tunnel de base du St-Gothard: 9,7 milliards de francs (prix de 1998, hors renchérissement, TVA et intérêts intercalaires; coût effectif: 12,2 milliards de francs)

12,2 milliards de Francs Suisse
soit au change actuel
11,19 milliards d'Euros

Une valorisation du tunnel de base de 57 km à 8,6 Milliards d'euros, bien inférieure aux coûts de tunnels comparables, certifiée par des sociétés liées commercialement et juridiquement est douteuse.

Le tunnel sous la Manche de 50 kilomètres 11 Mrds d'€

9^e législature

Question écrite n° 07884 de M. Josselin de Rohan (Morbihan - UMP)
publiée dans le JO Sénat du 18/01/1990 - page 95

M. Josselin de Rohan expose à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer que des audits réalisés à la demande de la société concessionnaire du tunnel sous la Manche ont fait ressortir un surcoût de travaux de 70 milliards de francs par rapport aux 50 milliards de francs initialement prévus. L'existence de ces surcoûts conduirait le concessionnaire à emprunter auprès des banques les financements complémentaires nécessaires à l'achèvement des travaux. Il lui demande si compte tenu de l'importance de ces augmentations et de la possibilité d'une nouvelle dérive des coûts le risque n'apparaît pas dans un proche avenir de la mise en jeu de la garantie des deux Etats riverains du tunnel. Il souhaiterait en pareil cas connaître l'attitude du Gouvernement français s'il était sollicité par la société concessionnaire.

Réponse du ministre : Équipement
publiée dans le JO Sénat du 12/04/1990 - page 790

Réponse. - Les négociations conclues le 9 janvier dernier entre Eurotunnel, société concessionnaire du tunnel sous la Manche, et T.M.L., le consortium regroupant les entreprises constructrices, ont abouti à une réévaluation du coût global du projet à 72 milliards de francs maximum (en francs courants et y compris les imprévus du projet). Cette estimation réactualisée fait l'objet d'une expertise définitive de la part du maître d'oeuvre indépendant et du "conseiller technique" des banques prêteuses. Elle s'accompagne de dispositions destinées à réduire de façon significative les risques de nouveaux dépassements. Par ailleurs, il importe de rappeler que le traité concernant la construction et l'exploitation par des sociétés concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, dans son article 1er, comme la concession concernant la conception, le financement, la construction et l'exploitation de cette même liaison fixe, dans son article 2, disposent qu'elle sera financée "sans qu'il soit fait appel à des fonds des gouvernements ou à des garanties gouvernementales de nature financière ou commerciale". S'il devait être sollicité par le concessionnaire, le Gouvernement français ne pourrait donc que les renvoyer aux dispositions de la concession.

9) Perpignan-Figueras : un exemple à ne pas suivre.



Perpignan-Figueras devait permettre, dès 2012, le report des marchandises (10.000 camions/jour sur la route au Perthus) pour un coût de 24,77 M€/km et une croissance du trafic voyageurs est en faillite depuis juillet 2015

Malgré la faillite déclarée en 2015 et l'obligation inscrite dans les Code des Transports (article L1511-6), l'évaluation socio-économique n'est pas disponible.

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.com) (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, détenteur 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.

Lyon-Turin représente 3 fois moins de camions (3000/jour) que la circulation sur l'axe de Perpignan-Figueras et coûterait 6 fois plus cher (150 M€/km). Comment prétendre que le projet Lyon-Turin n'est pas voué à la faillite inéluctable et n'enfreint pas les règles européennes sur la dette publique.

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 540 M€, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 150 M€ de l'Union européenne.

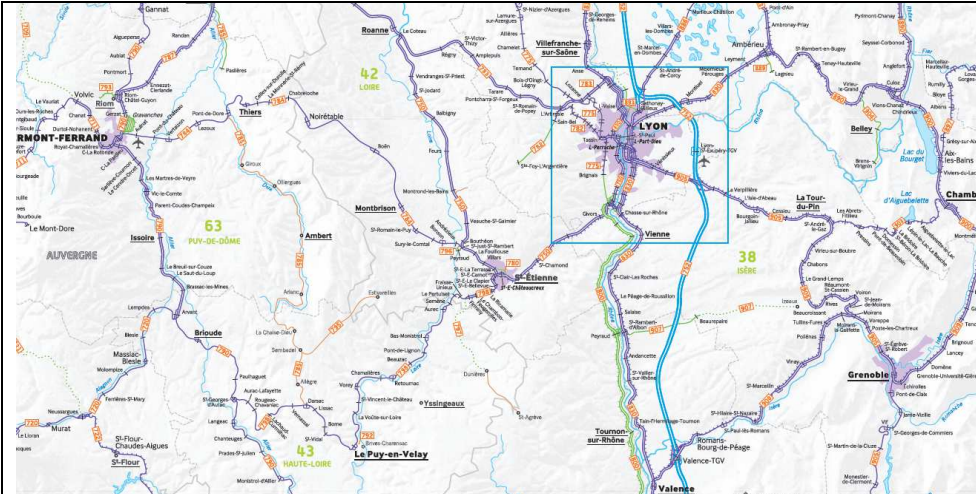
Le projet en détail

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) Des travaux utiles et nécessaires en Auvergne Rhône-Alpes



Que dit la SNCF (Mobilicités du 18/3/2016)

En privé, le président de la SNCF Guillaume Pepy s'inquiète de l'argent que la France va devoir consacrer au projet, probablement pris sur les budgets de l'AFITF, durant une quinzaine d'années. "Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant"

"Il n'y a pas de bassin de population suffisant entre Lyon et Turin/Milan ou entre Paris et Turin/Milan pour faire exploser le trafic. Ce n'est comme Paris-Londres relié par le tunnel sous la Manche, explique ce cadre dirigeant de SNCF Mobilités. Nous exploitons trois TGV quotidiens sur l'Italie, nous en mettrons peut être cinq ou six au total mais pas davantage, car le coût fonctionnement de l'ouvrage et l'aménagement des abords vont faire exploser le prix des péages, exactement comme cela se passe sur la LGV SEA Tours-Bordeaux."

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

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

11) Une utilisation douteuse des fonds européens

Avances acquies versés sur commandes			
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 673 656
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	415 603 691	971 705	414 632 186
472 427			
Avances acquies versés sur commandes			
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	495 450 912	1 204 602	414 632 186
Avances et acomptes versés sur commandes			
Avances acquies 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			
Avances acquies 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
529 788 369			
Avances et acomptes versés sur commandes			
Avances acquies versés s/ co. Immobilisations corp.	17 545 837	17 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	693 934 393	1 908 389	561 723 536

Sur cinq années consécutives (2007 à 2011), on découvre à l'Actif des bilans de LTF 7 545 837€ comptabilisés comme "Avances et acomptes versés sur commandes". Un acompte sans contrepartie est dans les faits un prêt injustifiable en comptabilité publique.

Malgré les demandes, aucune réponse n'a été apporté par les dirigeants de LTF/TELT.

On découvre également au bilan 2014 que l'investissement par salarié en mobilier et matériel informatique est 6,52 fois supérieur en Italie qu'en France avec un montant d'investissement depuis la création en Italie de 941 613€ pour 18,83 salariés en moyenne contre 256 961€ pour 33,5 salariés en moyenne en France.

Plusieurs entreprise liées à la mafia ont bénéficié de marchés sur le chantier Lyon-Turin et des livraisons s'avèrent non conformes aux commandes. Le signataire des dites commandes ayant été promu directeur général de Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) en mars 2014.

Le directeur général de LTF en poste jusqu'en 2011 a été condamné à 8 mois de prison en 1^{ère} instance et le directeur des travaux à 1 an de prison en 1^{ère} instance.

Rapport financier 2014



Page 31

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

12) Le président de LTF le déclare :

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 aurions tout faux. Aujourd'hui, l'argument initial ne permet plus la justification du projet.



Propos recueillis par Maxime Hanssen | 22/01/2015,

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.