

11/ Eine fragwürdige Nutzung der europäischen Geldmittel

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

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

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

Avances et acomptes versés sur commandes				
Avances acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	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 acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	17 545 837	17 545 837	17 545 837	17 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	593 934 393	1 908 389	561 723 536	561 723 536

In der Bilanz von 2014 ist festzustellen, dass die Investitionen pro Arbeitnehmer für Informatik-Möbel und –Material seit Gründung in Italien 6,52 Mal höher ist als in Frankreich: im Durchschnitt **in Italien 941 613 € für 18,83 Arbeitnehmer, in Frankreich 256 961 € für 33,5 Arbeitnehmer.**

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	

12/ Der Präsident der LTF erklärt selbst

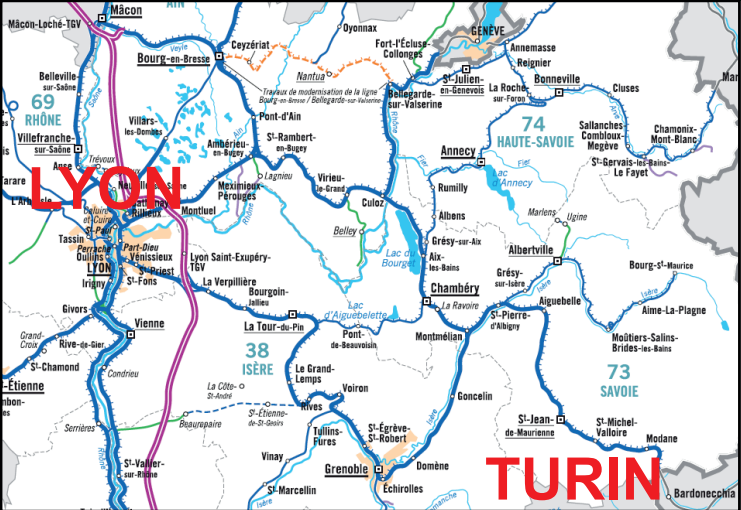
Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes 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.** 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.



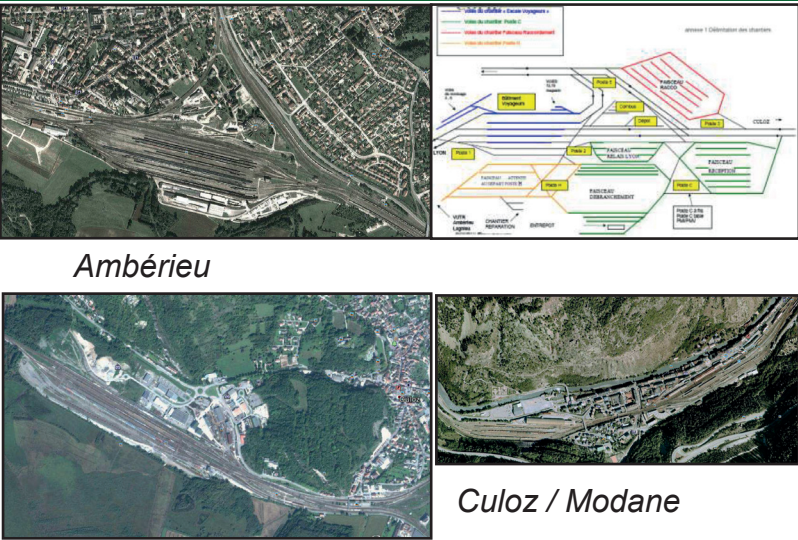
Interview von Maxime Hanssen die 22 Januar 2015

DAS TGV-LYON-TURIN-PROJEKT ENSCHIEDEN NACH FAKTENLAGE

1/ Eine Infrastruktur besteht bereits



Eine Bahnlinie Lyon-Turin gibt es schon.



2/ Kapazitäten auf den bestehenden Strecken - bereits heute ohne Kosten

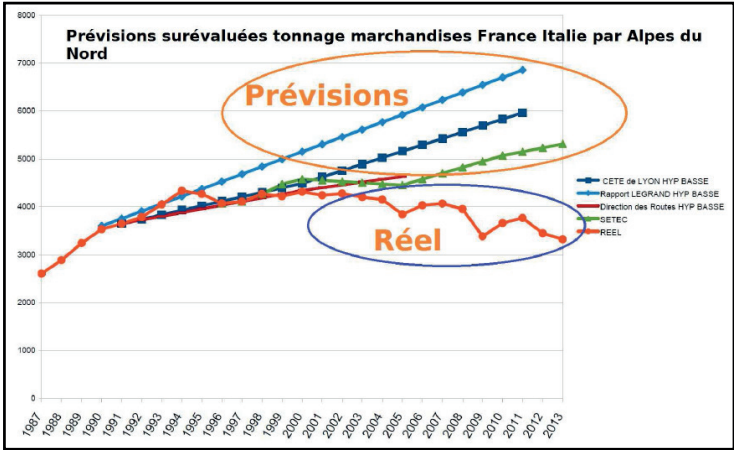
Reisende :
Paris-Chambéry: **2 Std.49**
Paris-Mailand: **5 Std.25 / 5 Std.15**
Lyon-Turin: **2 Std.40**
Paris-Turin: **4 Std.50**

Bevölkerung Lyon-Turin: **4,5 Mio Bewohner**
Bevölkerung Paris-London: **27 Mio Einwohner**

Anerkannte Möglichkeiten:
- **120 Güterzüge oder Schienenauto** pro Tag zusätzlich zu den Personenzügen
- **17,5 Mio Tonnen / Jahr.**

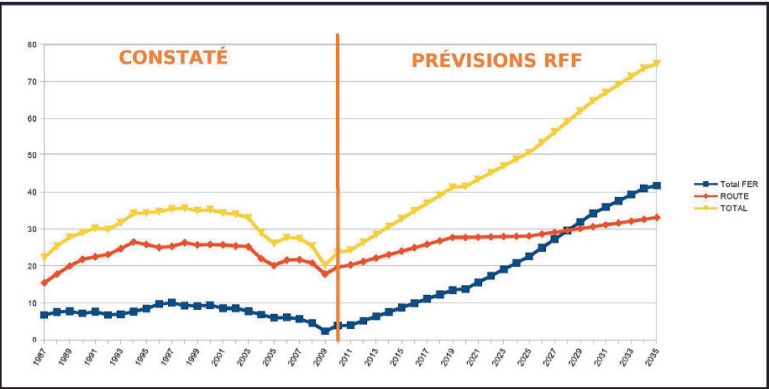
3/ Gegenwärtiger Verkehr Frankreich <-> Italien durch die Nordalpen

Überblick und ursprüngliches Vorhaben



Reiseverkehr Frankreich <-> Italien
3 TGV Paris-Mailand täglich in jede Richtung
- Kein Regionalzug durch Busverkehr ersetzt

Überblick und aktualisierte Planung 2012



Güterverkehr Frankreich <-> Italien
20 Güterzüge pro Tag, davon :
- 23 % > 1200 t mit Schubmaschine
- 7 % < 400 t Züge ohne Fracht

4/ Des comparaisons possibles : Suisse, France, Italie et Autriche

9/ Perpignan-Figueras: kein nachahmenswertes Beispiel

	Montcenis (Italien – Frankreich)			Gothard (Italien - Schweiz)			Brenner (Italien - Österreich)		
Höhe	1150 m (Baujahr 1872)			1150 m (Baujahr 1874)			1370 m (Baujahr 1867)		
Fracht (jahr)	2000	2007	2013	2000	2007	2013	2000	2007	2013
Straße+Schiene (Mt*)	33.8	27.6	21.5	24.4	26.4	24.3	34.1	48.3	40.7
Schiene (Mt*)	8.6	5.7	3.2	16.8	15.5	15	8.7	13.3	11.7
Schiene (%)	25.4	20.7	14.9	68.9	59.1	61.7	25.51	27.54	28.75

* Mt : Millionen tonnen

Mit einer Kapazität von 17,5 Millionen Tonnen erreicht die bestehende Eisenbahnstrecke , die Ziele Würfel Europäer heute.

Italien - Frankreich	Jahr 2000 : 51,8% von 33,8 Mt*	Jahr 2007 : 63,4% von 27,6 Mt*	Jahr 2013 : 81,4% von 21,5 Mt*
----------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

* Mt : Millionen tonnen

Ziele des Transport-Weißbuchs für den Gütertransport: 30 % auf die Schiene bis 2030 und 50% bis 2050

Hinsichtlich der anerkannten Kapazität von 17,5 Mt pro Jahr auf der bestehenden Eisenbahnlinie beträgt die gegenwärtige Nutzung 18,28 %.

5/ Rollmaterialien für den direkten Transfert Straße -> Schiene

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 MOBILER® transfère le conteneur 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.

Auffahrbahnen in Italien, der Schweiz, Österreich, Deutschland...

Das System Polyrail von Palfinger

Keines dieser Systeme benötigt dafür eine besondere Infrastruktur, besondere Bahnsteige oder sonstige Ausrüstung; sie können ohne weitere Investitionen eingesetzt werden.

Die EU genehmigt Frankreich seit 2003 per Beschluss Nr. C(2003)/664 die Subventionierung dieser Systeme. Trotz der positiven Entscheidung nutzt Frankreich diese Systeme immer noch nicht, obwohl ihre Vergabe liegt in der Hand von ECORAIL, einer Filiale der SNCF, liegt!

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/. 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

Die Linie Perpignan-Figueras zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene von 2012 an – zum Preis von 24,77 Mio € / km (bei 10.000 LKWs pro Tag auf der Straße von Le Perthus) - und für vermehrten Personenverkehr ist seit Juli 2015 bankrott

Trotz der Bankrotterklärung von 2015 und der Verpflichtung im Transport-Gesetz (Artikel L1511-6) ist die sozio-ökonomische Evaluation nicht verfügbar.

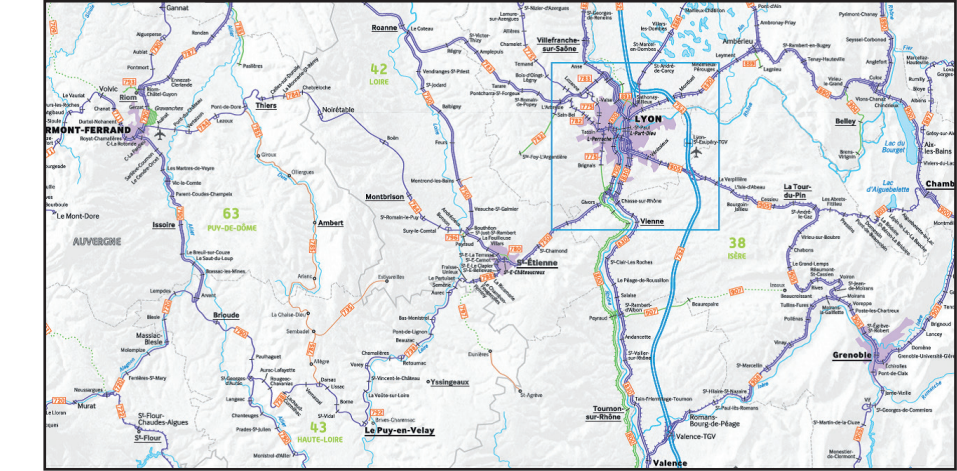
Le concessionnaire de la ligne TGV Barcelone-Paris dépose le bilan

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.

Auf der Strecke Lyon-Turin herrscht (mit 3000 LKW pro Tag) nur 1/3 des Verkehrs der Achse Perpignan-Figueras, aber sie würde 6x mehr kosten (150 Mio € / km). Wie kann man behaupten, das Projekts Lyon-Turin würde nicht unausweichlich bankrott gehen, und es verstoße nicht gegen die europäischen Regeln der Staatsverschuldung?

10/ Nützliche und notwendige Arbeiten der Region Auvergne Rhône-Alpes



Dringender Bedarf: Zweispurigkeit aller Gleise für die Sicherheit und die Wegzeiten

Aix les Bains - Annecy - Genf - Grenoble - Valence

- Saint Etienne - Clermont-Ferrand - Lyon - Chambéry

- Saint Etienne - Le Puy en Velay - Lyon - Rives - Grenoble

Diese Bauarbeiten können auf einer 10Mios Euro Basis pro Kilometer der doppelten Schienenweg geschätzt werden, das heisst eine Beteiligung von 2,5 bis 3 Mrd Euros, also kaum mehr als die Anteilnahme Frankreichs für den einzelnenTunnel

Was sagt die SNCF ? (Mobilicités vom 18.3.2016)

Privat ist Guillaume Pepy, Generaldirektor bei der SNCF, beunruhigt über die Summe, die Frankreich für das Projekt verwenden wird, sicherlich über 15 Jahre aus dem Budget von Frankreichs Verkehrsinfra-strukturfinanzierung-sagentur AFITF. " Für die Modernisierung des bestehenden Bahnnetzes ist dann entsprechend weniger Geld da." Für die Strecke Lyon–Turin/Mailand oder Paris–Turin/Mailand ist das Bevölkerungsreservoir nicht ausreichend, um den Verkehr so wie beim Ärmelkanal-Tunnel für Paris-London genügend stark anzukurbeln,“, erklärt der Chef der Einrichtung SNCF Mobilités. „Wir haben jetzt drei TGV pro Tag nach Italien, danach werden wir vielleicht fünf oder sechs insgesamt einsetzen, aber mehr nicht, denn die Betriebs- und die Unterhaltskosten werden genauso wie auf der TGV-Strecke SEA Tours-Bordeaux die Gebühren in die Höhe treiben.“