

LE BETISIER 2012

LYON - TURIN

**Les promesses n'engagent ...
... que ceux qui y croient**

DES EMPLOIS AUTANT QUE VOUS EN VOULEZ !

13 mars 2012 – Louis BESSON

Juillet 2012 – Magazine Rhône
Alpes (Conseil Régional)

2 Quelles répercussions sur l'emploi ?

L.B. : « C'est difficile à dire. Les plus optimistes vont jusqu'à 10 000 personnes sur le chantier. Il est plus raisonnable de parler de 3 000 ».

**Le chantier
devrait générer
quelque 30 000
emplois directs
entre 2014 et
2021.**

DES EMPLOIS AUTANT QUE VOUS EN VOULEZ !

La suite ...

Juillet 2012 – Magazine Rhône Alpes (Conseil Régional) encore...



Annecy et Grenoble. Enfin, ce chantier est une bouffée d'oxygène pour notre région, avec au moins 4000 emplois supplémentaires durant les travaux.

Novembre 2012 – La Transalpine (Les Lobbyistes)



EMPLOI – La cerise sur le Gâteau ?

LesEchos.fr

La SNCF se prépare à une année 2013 difficile

Par **Lionel Steinmann** | 19/12 | 07:00

millions en 2013. La progression de la masse salariale de l'établissement public serait, par ailleurs, limitée à 2 %, pour un effectif quasi stable (moins 500 postes, avec notamment à nouveau un millier de suppressions de postes chez Fret SNCF). Cela laisserait, du fait

L'argent c'est pas un problème !

En 2007 le prix du Tunnel international

**Le 25 janvier 2012
LTF annonce**

FORMULAIRE DE DEMANDE

Pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport

Programme de travail pluriannuel 2007-2013

Coût total du projet d'ensemble en euros courants :

- Études et Reconnaissances : 378,6 M€
- Frais de maîtrise d'ouvrage : 550 M€
- Travaux : 13 020 M€
- **Total : 13 948,6 M€**



Planning et coût

Estimation : 10,5 milliards € (valeur 2010) y-compris frais de maîtrise d'ouvrage et une provision pour aléas et imprévus de 1,1 milliards €

Délais de réalisation : Environ 10 ans pour la totalité du Génie Civil et des Equipements

L'argent c'est pas un problème !

Site Internet LTF le 12 mars 2012

Coût d'investissement :

La section transfrontalière a été évaluée à un coût de construction (aléas et imprévus compris) de **9 975 M €** en valeur 1er janvier 2010.

Site Internet LTF le 22 septembre 2012

Coût d'investissement :

Le coût de la section transfrontalière, confirmé par l'accord intergouvernemental du 30/01/12, a été évalué à **8,5 milliards d'euros**.

L'argent c'est toujours pas un problème !

LES ACCÈS FRANÇAIS

Enquête Publique Janvier/Février/Mars 2012

ESTIMATION TECHNIQUE	3 357	2 314	5 671
Somme A Valoir (SAV)	379	291	678
ESTIMATION BRUTE	3 736	2 605	6 341
Provision pour Risques (PR)	352	378	738
ESTIMATION NETTE	4 479	3 248	7 726

Coût annoncé 7,726 Milliards €

L'argent c'est toujours pas un problème !

4 Milliards de plus qu'annoncé par RFF !

La Cour des Comptes le 2 juillet 2012

En matière ferroviaire, le programme privilégie l'extension du réseau à grande vitesse avec 14 nouvelles lignes (2 000 km) à construire d'ici 2020 et 2 500 km mis à l'étude. Les opérations déjà lancées ne concernent que trois des 14 lignes prévues. **D'autres projets très coûteux sont en passe d'être engagés comme les liaisons Lyon Turin (dont le coût global pour la seule partie française est supérieur à 11 Md€) ou, en matière fluviale, le canal Seine-Nord (4,2 Md€).**

La Commission d'enquête, elle, n'a pas eu de remarque ...

ÇA VA VITE, ÇA VA TRÈS VITE !

Paris - Milan, combien d'arrêts actuellement ?



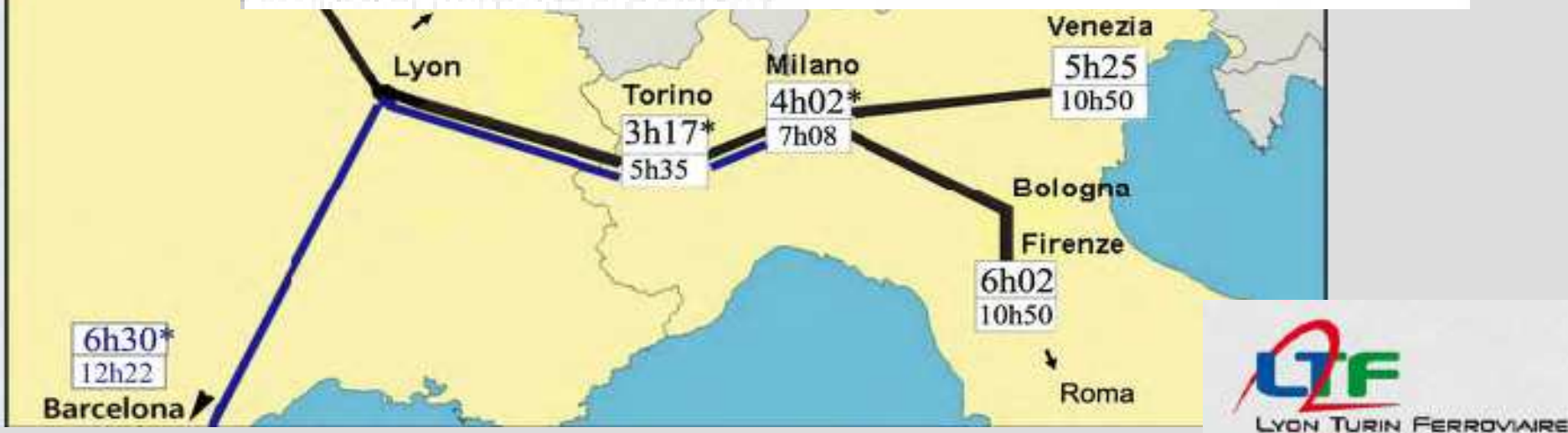
9

ÇA VA VITE, ÇA VA TRÈS VITE !

Bruxelles / Arr
London
Paris

Temps de parcours à l'horizon 2030 selon les études
d'implémentation de l'Agence Nationale Opérationnelle de l'ETC

et RFF. (* dans ces temps de parcours ne sont pas pris en compte les futurs arrêts intermédiaires)



L'Élysée va encore plus vite !

Conseil des ministres 28/11/12

La ligne ferroviaire Lyon-Turin doit permettre de basculer de la route vers le fer le trafic de marchandises traversant les Alpes entre la France et l'Italie et d'améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines des deux pays. Il réduira également le temps de trajet Paris-Milan à 4 heures (7 heures aujourd'hui).

Trajet 4 heures : aucun arrêt

Trajet 7 heures : 9 arrêts

Comparaison trompeuse !

ÇA VA VITE, ÇA VA TRÈS VITE !



Article L121-8

▶ Modifié par LOI n°2011-525 du 17 mai 2011 - art. 45

Toute publicité qui met en comparaison des biens ou services en identifiant, implicitement ou explicitement, un concurrent ou des biens ou services offerts par un concurrent n'est licite que si :

1° Elle n'est pas trompeuse ou de nature à induire en erreur ;

2° Elle porte sur des biens ou services répondant aux mêmes besoins ou ayant le même objectif ;

3° Elle compare objectivement une ou plusieurs caractéristiques essentielles, pertinentes, vérifiables et représentatives de ces biens ou services, dont le prix peut faire partie.

La Commission d'Enquête

2.3 L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Concernant les observations du public sur la rentabilité de l'ouvrage, il faut rappeler que l'exploitation en elle-même sera réalisée par un opérateur distinct de RFF.

*Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.
Conclusions motivées de la Commission d'enquête publique.*

Page 9 / 17

Cette question est étrangère à l'utilité publique proprement dite de l'ouvrage. Il suffit que cet ouvrage rassemble les potentialités d'une exploitation rationnelle pour que l'utilité publique ne soit pas contredite. Or, les infrastructures prévues sont bien de nature à offrir un service optimal au futur exploitant.

De vrais économistes de la CRISE !

La Commission d'Enquête et conflit d'intérêt

La Commission invite RFF à étudier le mémoire de l'entreprise TRUCHET TP qui propose de mettre à disposition du projet un terrain de 9 hectares dans la zone artisanale d'ARBIN, pour y stocker de manière définitive 950 000 m³ de déblais, après autorisation d'extraction de matériaux alluvionnaires.

**Le frère du dirigeant de TRUCHET TP
est l'un des commissaires enquêteurs**

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE :

Pierre-Yves FAFOURNOU, Président, Anne MITAULT remplaçant le Président en cas d'empêchement

Pierre BLANCHARD, Raymond ULLMANN, Guy DE VALLEE, Claude CHEVRIER, Gérard BLONDEL

Guy TRUCHET, Yves CASSAYRE, Philippe GAMEN, Alain KESTENBAND, Guy GASTALDI, Jean-Paul GOUT



La Commission d'Enquête Très informée ...

Enquête Publique CFAL Nord (avril à juin 2011) :

Président : Gérard BLONDEL, Commissaire : Pierre-Yves FAFOURNOUX

ce calcul ne prend en compte qu'une partie de l'investissement (54 % du cout du CFAL Nord et 82 % du cout du CFAL Sud), le solde étant imputé dans les coûts d'investissement du LYON - TURIN.

Synthèse sur les aspects socio-économiques

Le résultat du calcul du TRI du CFAL Nord apparaît très dépendant de l'ensemble du projet fret sur le Sud-Est de la France et en particulier de la réalisation de la voie LYON-TURIN.

Enquête Publique LYON-TURIN (janvier à mars 2012) :

Président : Pierre-Yves FAFOURNOUX, Commissaire : Gérard BLONDEL

AVIS toujours FAVORABLE ...

LYON TURIN FERROVIAIRE

L'argent public en sécurité avec des gens de confiance

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**

**Paolo Comastri, Directeur Général de LTF de 2003
à 2010 : 8 mois de prison**

**Walter BENEDETTO, Directeur des travaux de
LTF : 1 an de prison**

Pour trucage d'appel d'offre

LYON TURIN FERROVIAIRE

En termes de coûts directs, les travaux déjà réalisés par LTF pour la galerie de Venaus figurent au bilan de la Société au 31 décembre 2010 pour un montant de 10.322.473 euros en immobilisations en cours et de 7.545.837 euros en avances et acomptes versés sur immobilisations.

La galerie de Venaus n'a jamais été percée et le projet a été abandonné depuis 2005.
Où sont passés les 17,868 millions d'€uros ?

Le LYON TURIN

**Ils ont bien dit que c'est
pour notre bien ...**

**En pleine crise,
vous pensez encore
qu'on en a besoin ?**