11/ Une utilisation douteuse des fonds européens

Avces acptes versés sur commandes				
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837		7 545 637	7 673 656
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	415 603 851	971 705	414 632 105	330 672 427

Avces acptes versés sur commandes			
Av. et acomptes versés s/ co. Immobilisations corp.	7 545 837	7 545 837	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	495 450 012	1 204 602	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
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	531 224 997	1 436 627		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
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	7 545 837
TOTAL ACTIF IMMOBILISE	593 934 393	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.**

Rapport financier 2014 — LTF Lyon Turin Ferroviaire — *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

Plusieurs entreprises 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 1ère instance et le directeur des travaux à 1 an de prison en 1ère instance.

12/ Le président de LTF reconnait que le projet n'est plus justifié

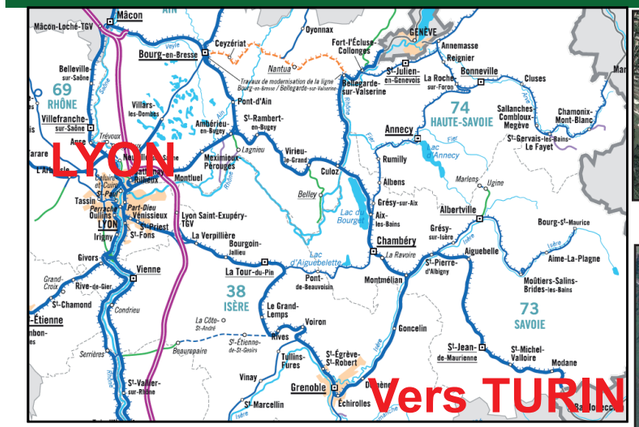
Au départ, nous sommes effectivement partis sur l'idée d'une ligne à grande vitesse. Dans le contexte de l'époque, la concentration intellectuelle était focalisée sur ce type d'infrastructures. C'était la pensée dominante. Actuellement, en France, il y a un débat sur la politique des lignes à grandes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

LA TRIBUNE Acteurs de l'économie — *Propos recueillis par Maxime Hanssen le 22 Janvier 2015*

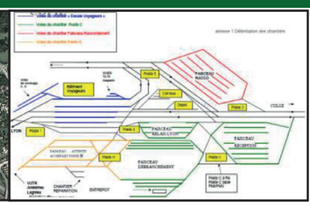
PROJET LYON-TURIN
DÉCIDER AVEC LES FAITS

1/ Une infrastructure existante



Des voies ferrées existent déjà entre Lyon et Turin

Ambérieu



Culoz / Modane

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

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

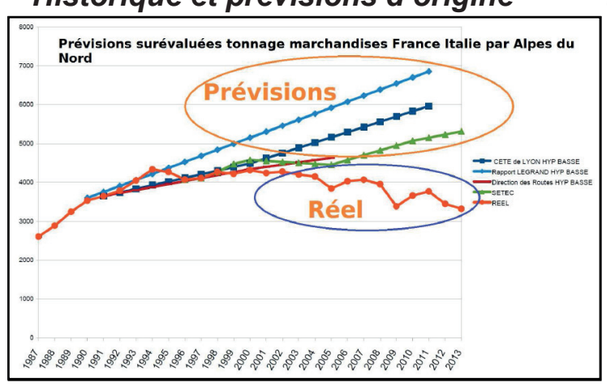
Population : - Lyon-Turin *4,5 millions habitants*
- Paris-Londres *27 millions d'habitants*

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

Possibilités reconnues pour le transport de marchandise :
- **120 trains de marchandises** ou Autoroute Ferroviaire/par jour en plus des trains voyageurs
- **17,5 Millions de tonnes / an**

3/ Les trafics actuels entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord

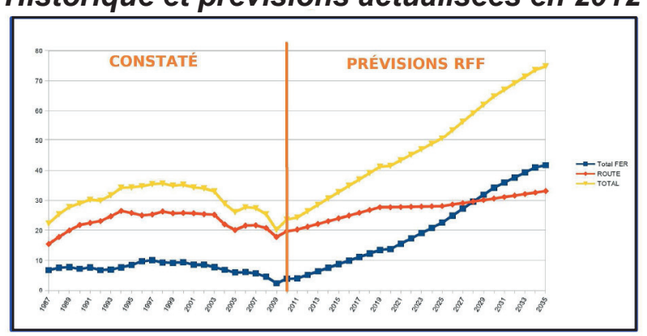
Historique et prévisions d'origine



Voyageurs entre France et Italie

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

Historique et prévisions actualisées en 2012



Marchandises entre France et Italie

20 trains de marchandises par jour dont :
- 23% supérieur à 1200 tonnes nécessitant motrice de pousse
- 7% inférieur à 400 tonnes circulant à vide

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

	Montcenis (Italie – France)			Gothard (Italie - Suisse)			Brenner (Italie - Autriche)		
Altitude	1150 mètres (construit en 1872)			1150 mètres (construit en 1874)			1370 mètres (construit en 1867)		
Fret (année)	**2000**	**2007**	**2013**	**2000**	**2007**	**2013**	**2000**	**2007**	**2013**
Route + 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 de tonne*

Avec la capacité de **17,5 Millions de tonnes**, la voie ferrées existante permet d'atteindre les objectifs Européens dés **aujourd'hui**.

Italie - France	Année 2000 : 51,8% de 33,8 Mt*	Année 2007 : 63,4% de 27,6 Mt*	Année 2013 : 81,4% de 21,5 Mt*

** Mt : Million de tonne*

Les objectifs du Livre Blanc des Transports : Faire passer **30% du fret d'ici à 2030** vers les réseaux ferroviaires et fluviaux et **50% d'ici à 2050**

RAPPEL

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 seulement **18,28% !**

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

Le système Polyrail de Palfinger

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

Le système Multiberce pour camions avec remorque Ampliroll

Aucun de ces systèmes présentés ci-dessus ne nécessite d'infrastructures tel que 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.

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

9/ Perpignan-Figueras : un exemple à ne pas suivre

Perpignan-Figueras qui devait permettre, dès 2012, le report des marchandises (10.000 camions/jour sur la route du 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 (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.

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€, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne.

Le projet en détail

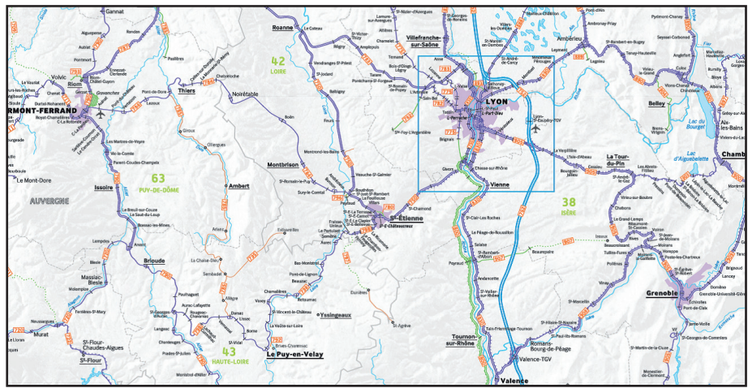
Type de transport : voyageurs TGV et fret dans le cadre d'une concession.

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		

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 européenne sur la dette publique.

10/ Des travaux utiles et nécessaires en Auvergne Rhône-Alpes



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

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

Ces travaux peuvent être évalués sur une base de 10 millions d'€uros par kilomètre de voie ferrée doublée soit un budget de 2,5 à 3 milliards d'€uros, guère supérieur à l'engagement de la France pour le seul tunnel de base.

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 l**e 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."***