6/ Work performed on the existing railroad track

Rail-bridge of Chindrieux

FERROVIAIRE CET ÉDIFICE CONCERNE LES AXES ANNECY-CHAMBÉRY-AIX-LES-BAINS-LYON ET CHAMBÉRY-GENÈVE

Le nouveau pont-rail de 250 tonnes posé sur le déversoir de Châtillon

19 tunnels GB1 Loading gauge enhancement

Bridge over the Rhône in Culoz 215 m 5.500 tons

According to RFF, thanks to the existing railroad track modernization and its enhancement to GB1 loading gauge, **it is possible to put on trains 80 % of the lorries** going across the northern Alps since 2011

GB1 Loading gauge enhancement cross border tunnel

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 renouveau 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 du Fréjus ;

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

*****

DÉCLARATION DE PROJET
OPERATION DE MODERNISATION DU TUNNEL FERROVIAIRE DU FRÉJUS MONT-CENIS ET TRAVAUX CONNEXES

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale de l'opération

La liaison ferroviaire Dijon – Modane – Turin via la vallée de la Maurienne et le tunnel transfrontalier du Fréjus 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 (Bénélux, 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 Fréjus 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'Aiton-Bourgneuf et d'Orbassano, 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.

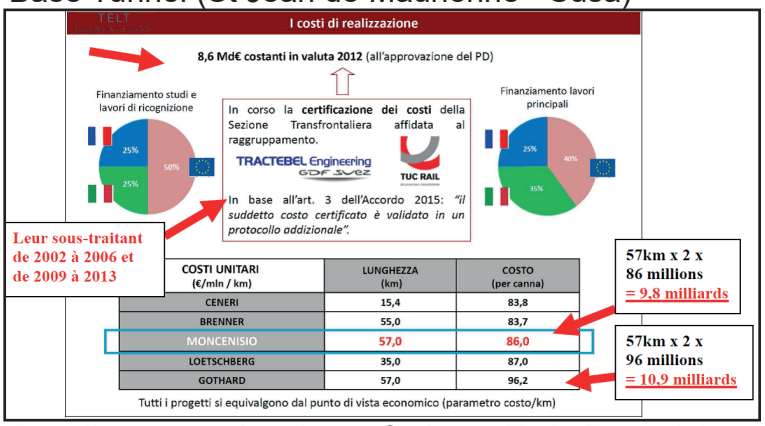
Les travaux de modernisation envisagés permettront de :

- 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.

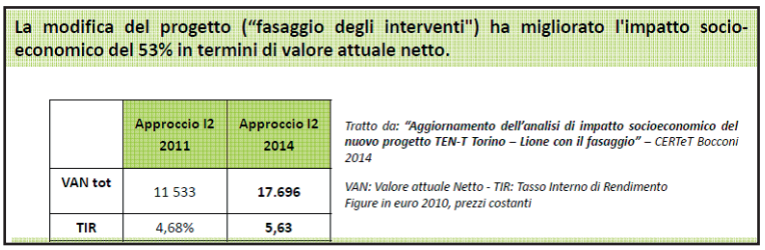
- autoriser la prise en charge par l'Autoroute Ferroviaire Alpine d'environ 80 % du parc de camions existant,
- permettre l'acheminement des grands containers sur l'axe Nord - Italie,
- équiper le tunnel ferroviaire du Fréjus d'équipements de sécurité,
- réduire la pollution atmosphérique d'origine routière,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

7/ Lyon-Turin project cost

Base Tunnel (St Jean de Maurienne - Susa)



Puzzling approximations of « Lyon-Turin Ferroviaire » / TELT



The same document has a favorable cost / benefit analysis conclusion !
This cost / benefit study was carried out by one of the administrators of TELT/Lyon Turin Ferroviaire and just like the cost certification, it is everything but independant despite government comitments.

Projected costs certified by companies with self interest in the project

- **Client:** Lyon-Turin-Ferroviaire 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 and TUC Rail

Mandats

De 2002 à 2004, Luc Lallemand était administrateur à Eurofima (Société européenne pour le financement de matériel ferroviaire), TUC RAIL, Eurostation, Thalys 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

Despite the french « Cour des Comptes » request on 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 au regard des suites du projet.»

Despite the french prime minister comitment on 8/10/2012

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

The whole project evaluated by « Direction du Trésor France » (French ministry of the Treasury)

«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 euroos courant de 12 Md€ en 2002 à plus de 20 Md€ (présentation du dossier d'avant-projet sommaire des accès) en 2009, puis à 24Md€ (évaluationsocio-économique de février 2011), voire 26,1 Md€ selon les dernières données communiquées par la direction générale du Trésor.»

8/ Representative comparisons to evaluate base tunnel costs

Gothard tunnel is 57 km long and costed 11,19 Billion €

12,2 Billion swiss Francs i.e. 11,19 billion euros at today's exchange rate

An 8.6 billion euros cost evaluation of the 57 km long tunnel, largely under the cost of similar tunnels, certified by firms with commercial interests in the project is juridically questionable.

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
- Percement des tubes principaux avec des tunneliers (à 80%) et des explosifs (à 20%)
- Débris 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)