

# ***LYON-TURIN***

***DES FAITS POUR DÉCIDER***

***DECIDE WITH FACTS***

# Transparence : Daniel Ibáñez

- Mes analyses sont notamment influencées par les sources utilisées:
- J'habite dans une commune de Savoie concernée par le projet.



- *Je n'ai aucune relation d'affaires ou d'intérêts avec ces sources.*

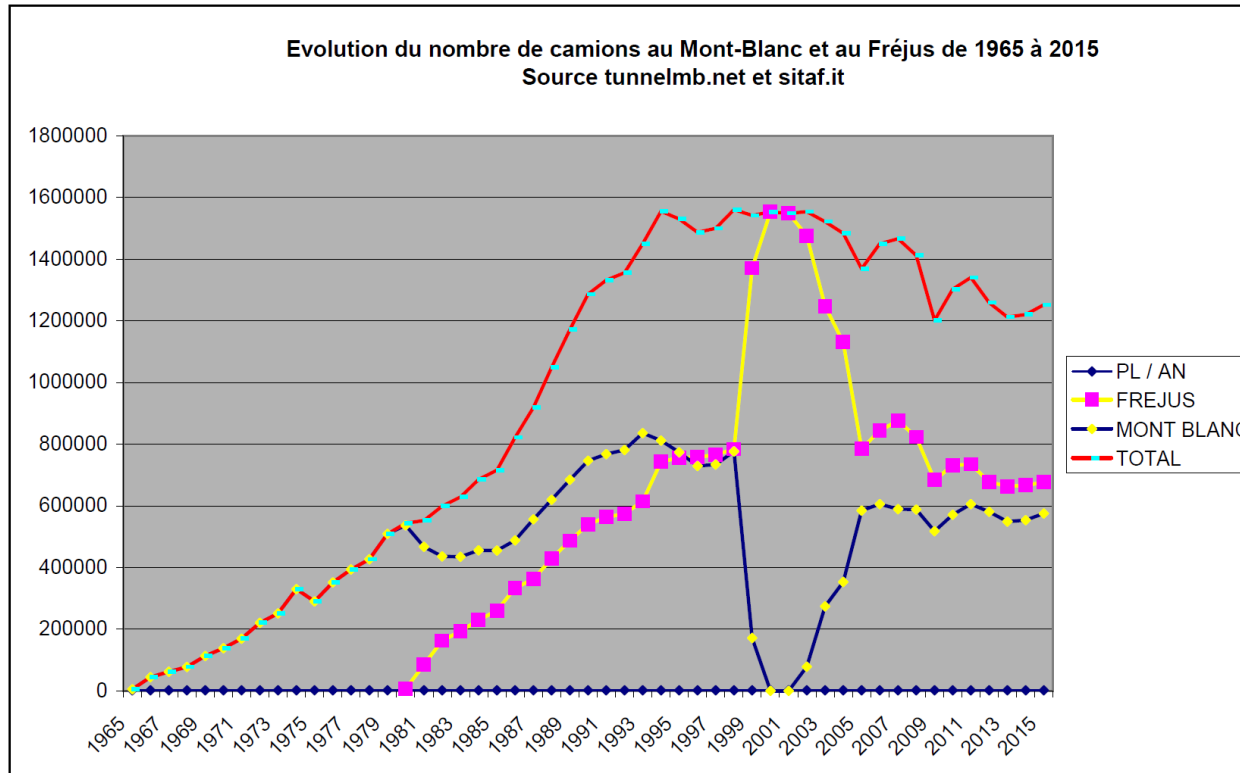
# ***DES CHIFFRES - NUMBERS***

- LYON ..... Zone URB : 2.2 million pers
- TURIN ..... Zone URB : 1.7 million pers
- **TOTAL ..... Zone URB : 4.0 million pers**

Compare to

- PARIS (12.4h) + LONDRES (11.9)
- **TOTAL 24.4 million pers**

# Des flux routiers inférieurs à ceux de 1990 en baisse depuis 1994 avant la crise de 2007



## Repères Fret routier

Trafic 2015 < à 1990

1994 : Baisse du trafic .

2000 : ouverture autoroute et diminution du trafic.

**La crise de 2008 n'est pas à l'origine des baisses de trafic**

PL / AN	1990	1994	1997	1998	2000	2005	2006	2007	2008	2011	2013	2015
FREJUS	540 084	743 131	766 121	784 250	1 553 252	784 518	844 225	876 358	823 607	734 670	662 995	676 956
MONT BLC	746 523	812 113	734 306	776 604	0	584 838	606 176	589 904	588 438	605 955	549 175	575 411
<b>TOTAL</b>	<b>1 286 607</b>	1 555 244	1 500 427	1 560 854	1 553 252	1 369 356	1 450 401	1 466 262	1 412 045	1 340 625	1 212 170	<b>1 252 367</b>

# Fret : France Suisse Autriche des situations différentes



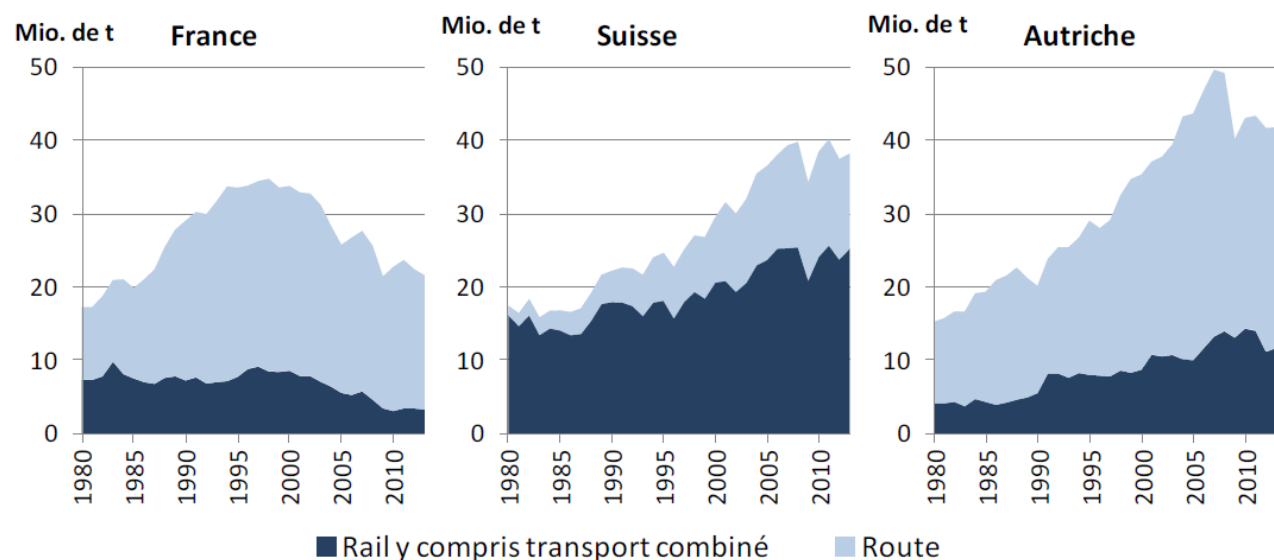
Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC  
Office fédéral des transports  
Division Financement

## Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

### Trafic marchandises à travers les Alpes 1980-2013

Mont-Cenis / Fréjus – Brenner (arc Alpin A) Millions de tonnes nettes-nettes/an



	2013		2013		2013	
Route	18,3 mio. t	84,9 %	12,8 mio. t	33,7 %	30,1 mio. t	72,0 %
Rail	<u>3,2 mio. t</u>	<u>15,1 %</u>	25,2 mio. t	66,3 %	11,7 mio. t	28,0 %
<b>Total</b>	<b>21,6 mio. t</b>		<b>38,0 mio. t</b>		<b>41,8 mio. t</b>	

***UNE LIGNE FERROVIAIRE  
EXISTE ENTRE  
LYON ET TURIN***

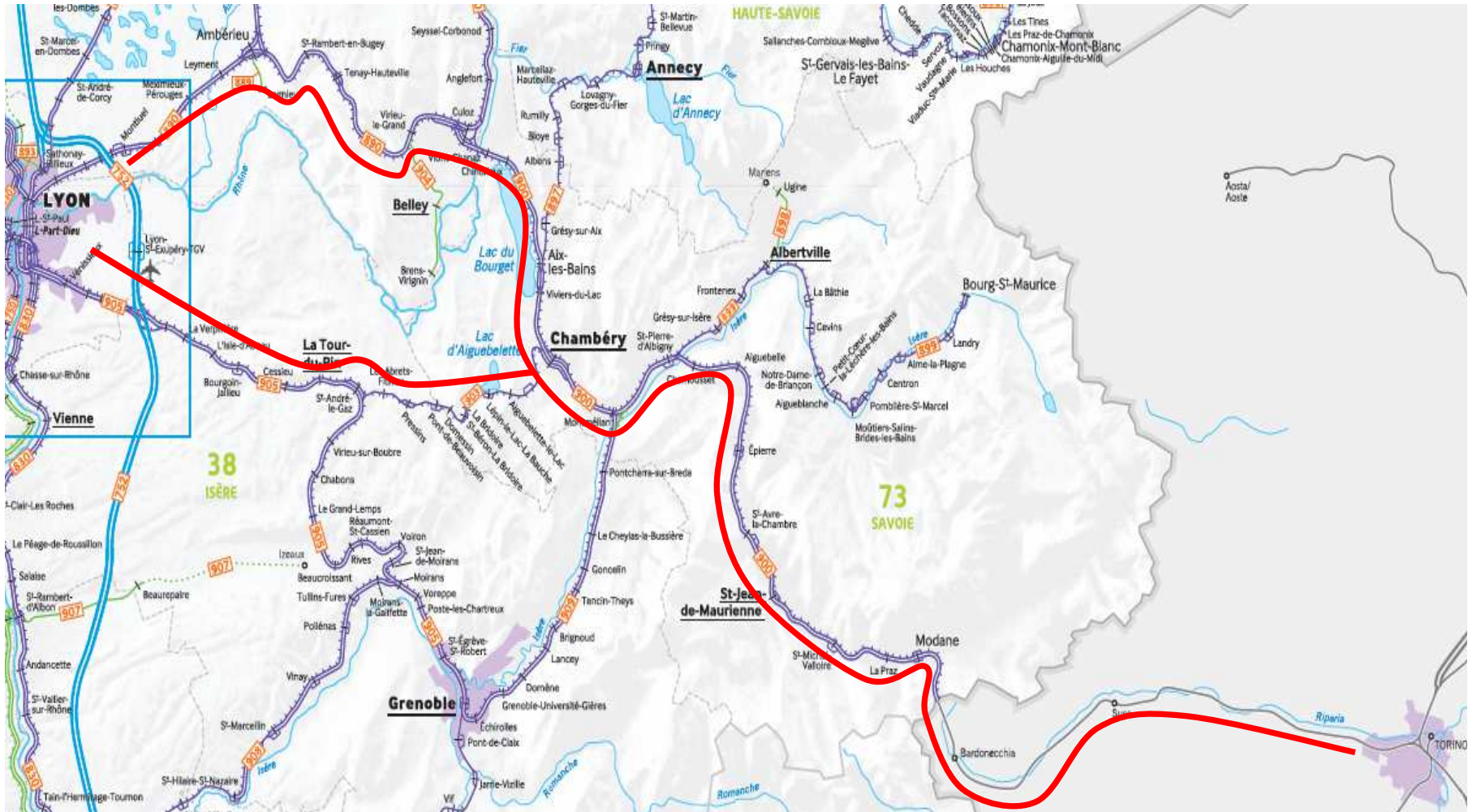
**-**

***EXISTING RAILWAY  
BETWEEN LYON AND TURIN***

# LE RÉSEAU FERRÉ EN FRANCE



## 2 railways Lyon-Chambéry (58 000 habitants) And 1 railway from Chambéry to Torino



# LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE RÉNOVÉE



- 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.



REPÈRES le chantier Mise au gabarit GB1 adapté aux trains de fret de grande dimension (jusqu'à 4,18 mètres de haut et 2,66 mètres de large). Maîtrise d'ouvrage : Réseau ferré de France. Coût pour la partie française : 107,8 millions d'euros. REPÈRES environnement Évacuation de 7 500 traverses en bois (les nouvelles sont béton) traitées par une entreprise spécialisée. 11 000 m<sup>3</sup> de matériaux excavés sur la première voie réutilisés (réfection de chaussées, enrochement sur l'Arc, etc.). REPÈRES l'axe Entre Ambérieu et la frontière italienne, 19 tunnels ont été passés au gabarit GB1, longs de 32 mètres (Record à Saint-Pierre-d'Albigny) à 6 937 mètres (partie française du Mont-Cenis).

Par La Rédaction du DL | Publié le 21/11/2009 à 06:03 | Vu 260 fois

> ledauphine.com > société

MAURIENNE

**Le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis ouvert au gabarit B1**

Traitement  
acoustique





**Des capacités existantes  
mais inutilisées**

-

***Existing Capacities  
but unused***

# Partie intégrante du RFC6 et du RFC2



## Rail Freight Corridor 6 Implementation Plan | 2016



Line	Length (km)	France	Spain	Italy	Slovenia	Hungary	Other	Frequency	Frequency	Frequency	Frequency	Frequency	Frequency
MODANE - LYON	231	X					X	45/364	45/364		X		30   30
MODANE - ST. JEAN DE MAURIBNE	28	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		30   30
ST. JEAN DE MAURIBNE - ST PIERRE D'ALBIGNY	23	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		18   6
ST PIERRE D'ALBIGNY - CHAMBERY	48	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		10   10
CHAMBERY - CULOZ	36	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		10   10
CULOZ - AMBERIEU	50	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		12   12
AMBERIEU - LYON (PART DIEU)	46	X		X	X		X	45/364	45/364	X	X		10   8

# Capacité fret reconnue par LTF/TELT



Le Lyon Turin vise à transférer sur le rail une partie significative du trafic de marchandises (fret conventionnel, transport combiné et Autoroute ferroviaire).

A l'horizon 2030, la capacité du tunnel de base devrait permettre d'accueillir plus de 40 millions de tonnes/an de marchandises par chemin de fer (la capacité opérationnelle et commerciale de la ligne actuelle entre la Savoie et le Piémont est d'environ 14 Mt + 3,5 Mt pour l'autoroute ferroviaire).



8

**120 trains** par jour de 20 remorques par train sur 350 jours représentent :  
**840 000 camions de moins sur la route**

ET

**60% du tonnage marchandises France / Italie sur le rail**  
**Mais il ne circule aujourd'hui que 20 trains de fret par jour**

**L'OBJECTIF EUROPÉEN DE 2050**  
**EST POSSIBLE AUJOURD'HUI**

# Des lignes comparables en Autriche et en Suisse où circulent le fret

Autriche Brenner 1370 m Alt 14,4 MT

Suisse Gothard 1150 m Alt 16,8 MT



Trafic marchandises total à travers les Alpes (interne+import+export+transit)

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail de Ventimiglia à Vienne	2000							2006							2012							2013*						
	Route		Route+ Rail	Total	Rail			Route		Route+ Rail	Total	Rail			Route		Route+ Rail	Total	Rail			Route		Route+ Rail	Total	Rail		
	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACC	TCNA	AR	PLM 1000	t(mio)	t(mio)	t(mio)	WACC	TCNA	AR
France																												
Ventimiglia	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0	1411	18.9	19.5	0.6	0.6	0.0	1282	17.1	17.4	0.4	0.4	0.0	1295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0				
Montgenèvre							66	0.7	0.7				48	0.5	0.5			52	0.5	0.5								
Mont-Cenis			8.6	8.6	5.0	3.6			5.2	5.2	3.0	1.8	0.4			3.4	3.4	2.2	0.7	0.5				3.2	3.2	2.0	0.6	0.6
Fréjus	1527	25.2	25.2				844	12.5	12.5				678	10.2	10.2			663	10.0	10.0								
Mont-Blanc			0.0				606	9.0	9.0				581	8.8	8.8			549	8.3	8.3								
Suisse																												
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4				58	0.6	0.6				55	0.6	0.6			48	0.6	0.6								
Simplon	27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1	82	0.9	9.9	9.0	3.3	4.2	1.5	85	1.0	10.8	9.8	2.5	5.8	1.4	78	1.0	11.1	10.1	2.3	6.1	1.7	
Gothard	1187	7.6	24.4	16.8	6.9	8.9	1.0	856	9.3	25.5	16.2	5.2	10.6	0.4	886	10.0	23.9	13.9	4.3	9.4	0.2	766	9.3	24.4	15.0	4.6	10.2	0.2
San Bernardino	138	0.8	0.8				185	2.0	2.0				182	2.0	2.0			156	1.9	1.9								
Autriche																												
Reschen	93	1.2	1.2				125	1.8	1.8				92	1.0	1.0			90	1.0	1.0								
Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	2085	33.3	45.0	11.6	3.6	5.8	2.3	1966	29.5	40.6	11.2	2.4	5.8	3.0	1936	29.0	40.7	11.7	2.2	6.4	3.1

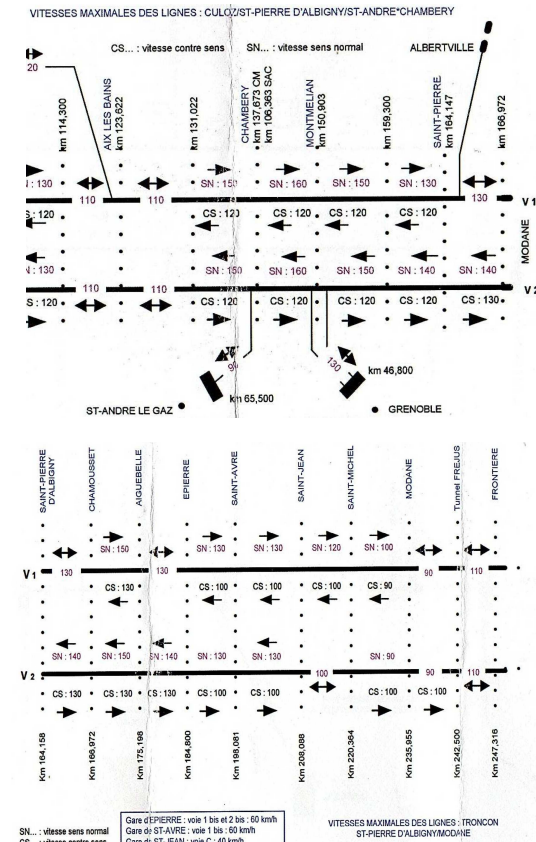
# VOYAGEURS : 4H AU LIEU DE 7H = FAUX



Il est possible aujourd'hui de faire PARIS – MILAN en 5h25'

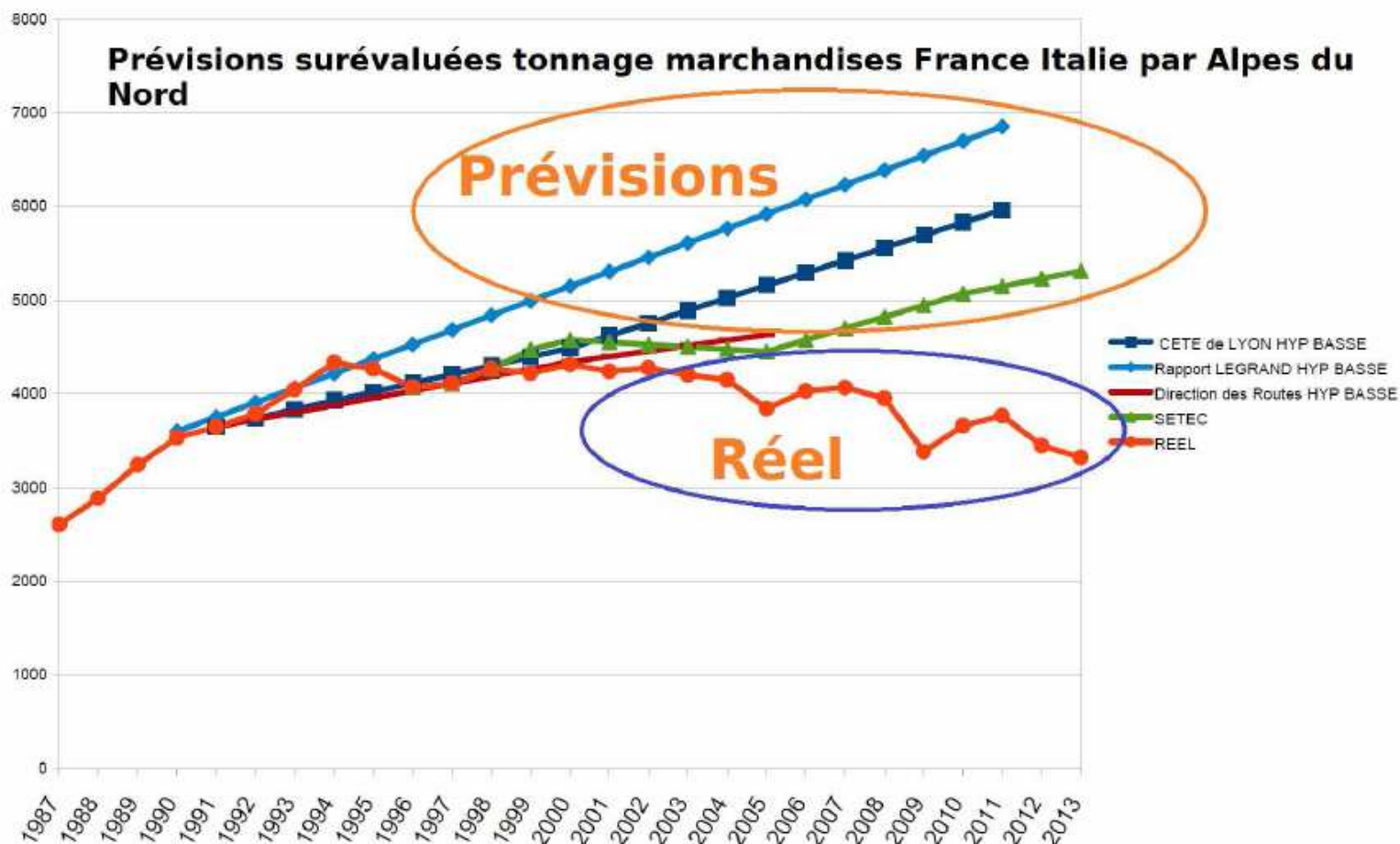
Le projet prévoit 4h14' à la mise en service de la totalité du projet

- La construction tunnel de base permettrait un gain d'une demi-heure sur le trajet.
- Le TGV Paris-Milan met 7 heures aujourd'hui car il s'arrête 9 fois
- Et n'utilise pas la voie rapide entre Turin et Milan



***DES PRÉVISIONS OPTIMISTES***

# Prévision marchandises à l'origine

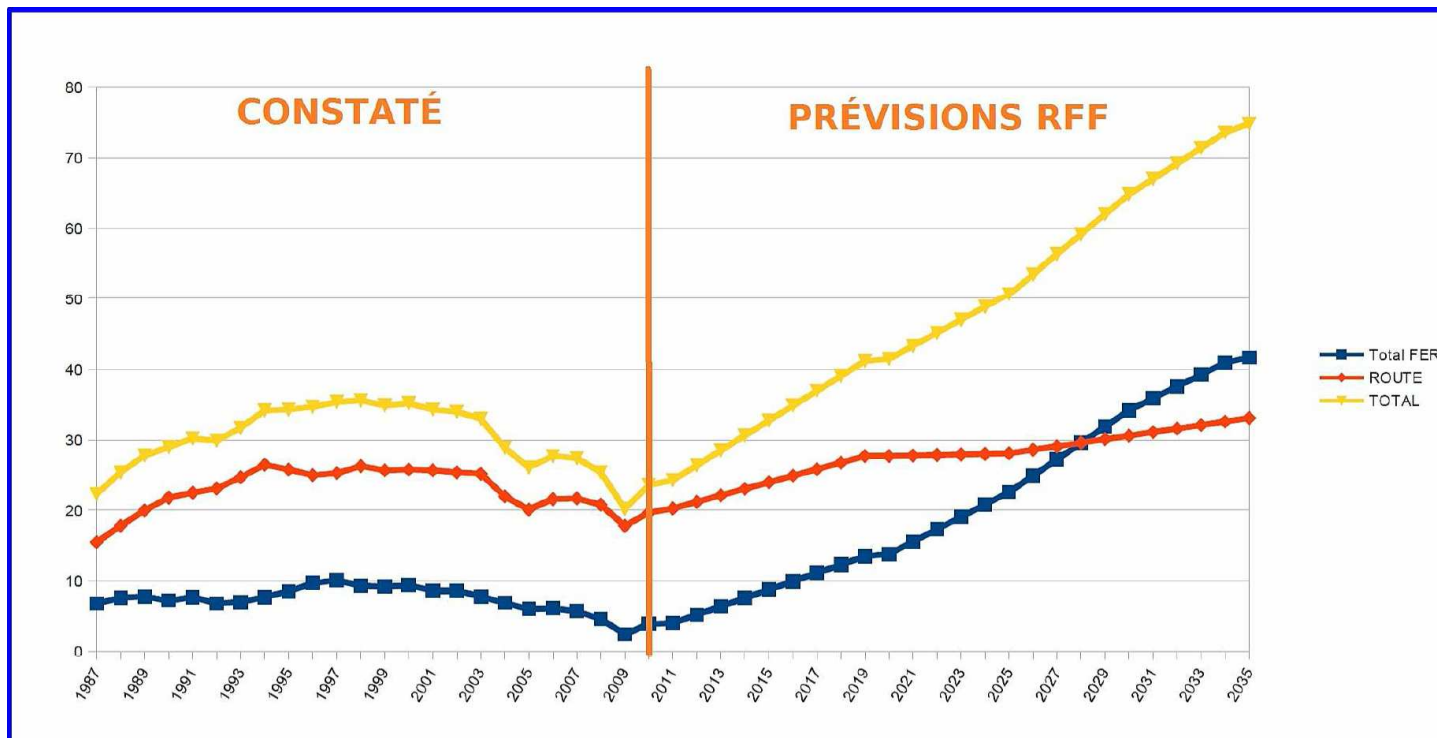


**La réalité invalide les prévisions**

# 2012 Prévision marchandises actualisées

## Rail 41.6 M T + Route 33.1 M T

### TOTAL ≈ 75 M tonnes




We conclude that the transport forecast, in particular for freight, seems to be on the optimistic side and that implementing the base tunnel alone will not be sufficient to attract such demand to rail. However, the examples of other countries, in particular Switzerland, reveal that three to six times higher rail modal shares than observed on the French-Italian



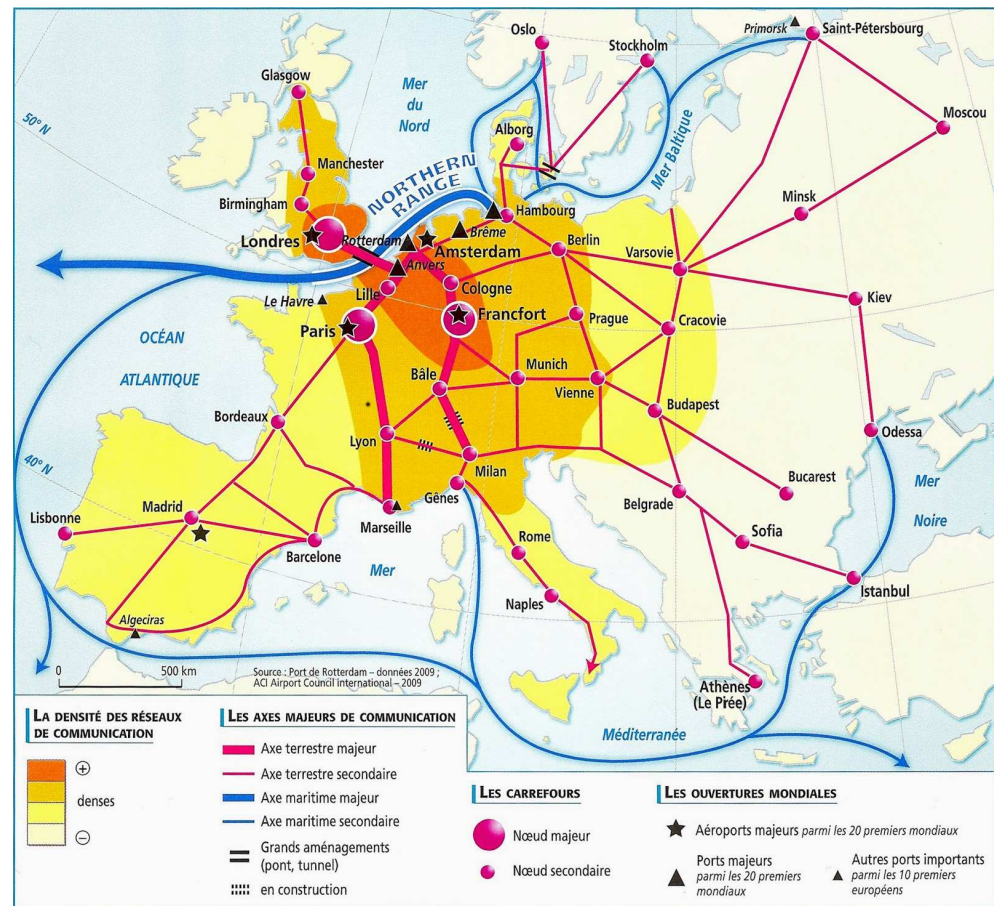
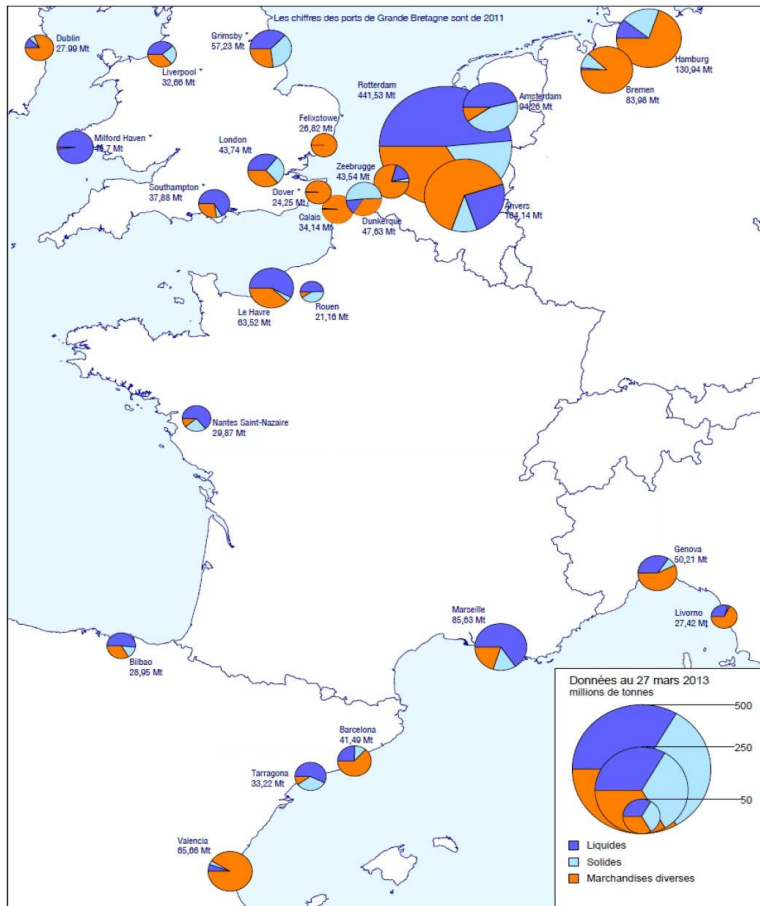
# Après 20 ans Eurotunnel ≈ 20 MT marchandises/an

## Trafic au cours des 10 dernières années

	 NAVETTES EUROTUNNEL					TRAINS A GRANDE VITESSE	TRAINS DE MARCHANDISES	
	Camions	Equivalent en tonnes de marchandises (en millions)	Voitures	Autocars	Equivalent passagers (en million)	Passagers <sup>1</sup>	Tonnes de marchandises (en millions)	Nombre de trains de marchandises
2015	1 483 741	<b>19,3</b>	2 572 263	58 387	<b>10,5</b>	10 399 267	1,42	2 421
2014	1 440 214	<b>18,7</b>	2 572 263	63 059	<b>10,6</b>	10 397 894	1,65	2 900
2013	1 362 849	<b>17,7</b>	2 481 167	64 507	<b>10,3</b>	10 132 691	1,36	2 547
2012	1 464 880	<b>19</b>	2 424 342	58 966	<b>10</b>	9 911 649	1,23	2 325
2011	1 263 327	<b>16,4</b>	2 262 811	56 095	<b>9,3</b>	9 679 764	1,32	2 388
2010	1 089 051	<b>14,2</b>	2 125 259	56 507	<b>7,5</b>	9 528 558	1,13	2 097
2009	769 261	<b>10,0</b>	1 916 647	54 547	<b>6,9</b>	9 220 233	1,18	2 403
2008	1 254 282	<b>14,2</b>	1 907 484	55 751	<b>7,0</b>	9 113 371	1,24	2 718
2007	1 414 709	<b>18,4</b>	2 141 573	65 331	<b>7,9</b>	8 260 980	1,21	2 840
2006	1 296 269	<b>16,9</b>	2 021 543	67 201	<b>7,8</b>	7 858 337	1,6	3 786

# Délocalisations: Conséquences sur les transports

Traffics de marchandises en 2012 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins



Les marchandises arrivent dans les ports au Nord et au Sud

Et circulent sur les axes Nord/Sud

# ***DES COÛTS VARIABLES***

# Le coût du Tunnel de base financé par l'Union Européenne

- Selon LTF/TELT en 2015

## TELT Tunnel Euralpin Lyon Turin I costi di realizzazione

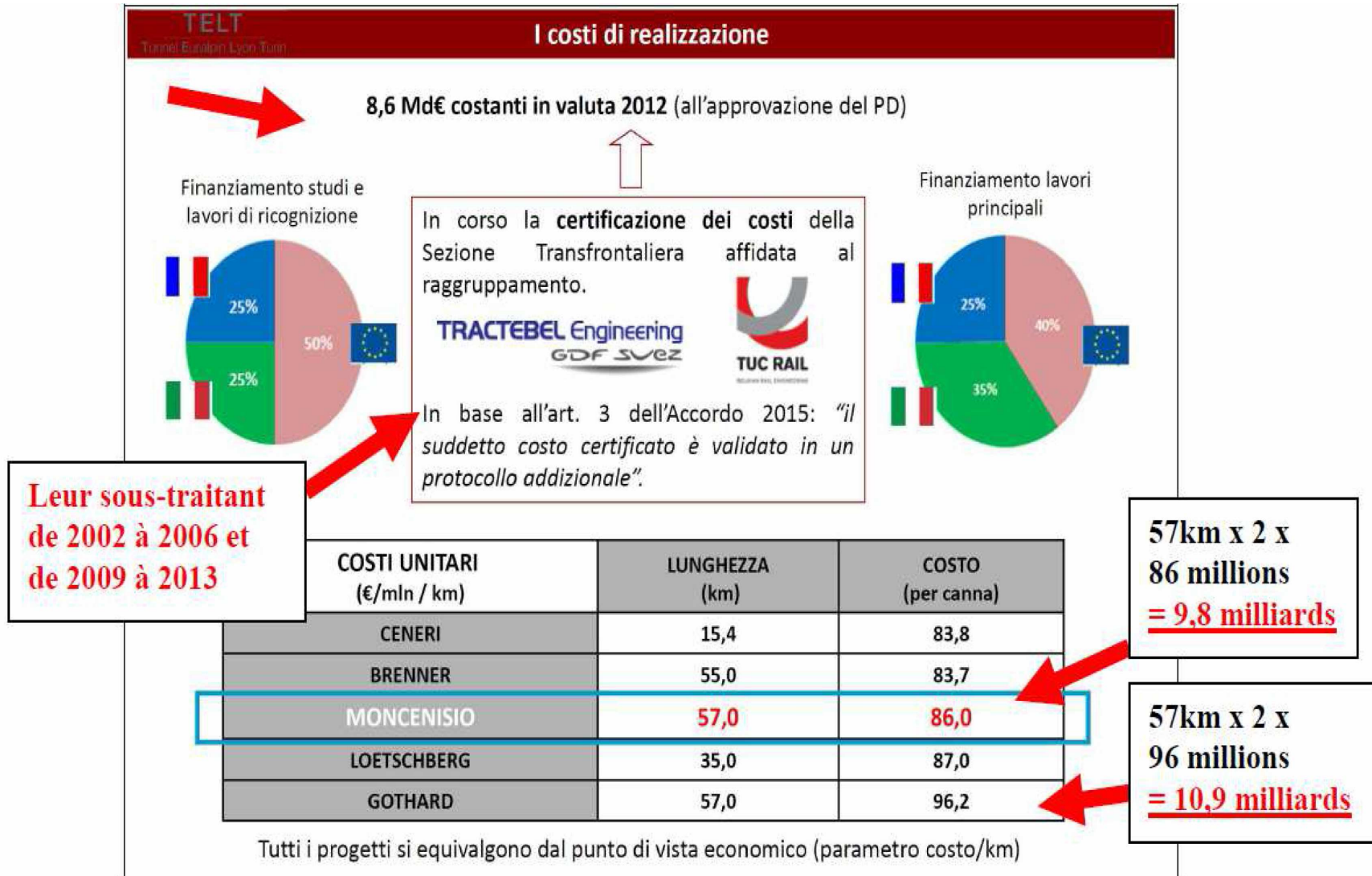
8,6 Md€ costanti in valuta 2012 (all'approvazione del PD)



COSTI UNITARI (€/mln / km)	LUNGHEZZA (km)	COSTO (per canna)
CENERI	15,4	83,8
BRENNER	55,0	83,7
<b>MONCENISIO</b>	<b>57,0</b>	<b>86,0</b>
LOETSCHBERG	35,0	87,0
GOTHARD	57,0	96,2

Tutti i progetti si equivalgono dal punto di vista economico (parametro costo/km)

# Des incohérences



# Des différences incompréhensibles

TRANSEUROPEEN  
2007-2013

## 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

## APPEL A PROPOSITIONS 2007

### PART B

Informations financières et techniques

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€**

Coût total du projet d'ensemble **en euros**  
**constants (valeur janvier 2006) :**

- Études et Reconnaissances : 342 M€
- Frais de maîtrise d'ouvrage : 445 M€
- Travaux : 9 033 M€
- **Total : 9 820 M€**



# LE SITE INTERNET DE LTF/TELT MODIFIÉ

11/03/2012 15:32

## La partie commune franco-italienne

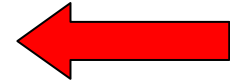
### Scénarios de réalisation

#### Coût des travaux

Les coûts du Lyon-Turin se divisent en deux parties : la première (et la plus importante) est consacrée aux investissements ; l'autre est liée au fonctionnement de l'ouvrage.

#### 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.



22/09/2012 17:02

## La partie commune franco-italienne

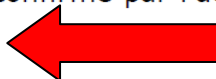
### Scénarios de réalisation

#### Coût des travaux

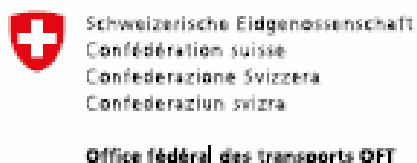
Les coûts du Lyon-Turin se divisent en deux parties : la première (et la plus importante) est consacrée aux investissements ; l'autre est liée au fonctionnement de l'ouvrage.

#### 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.



# **A COMPARER AVEC LE COÛT DU TUNNEL DU GOTHARD MÊME DIMENSION : 11 MILLIARDS D'EUROS**



- 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) ←
- Coûts totaux de la NLFA, incluant les tunnels de base du Loetschberg, du St-Gothard et du Ceneri: 18,2 milliards de francs (prix de 1998, hors renchérissement, TVA et intérêts intercalaires; coûts effectifs: 23 milliards de francs)



***D'AUTRES ANOMALIES***

# DES SOCIÉTÉS AVEC PEU D'HISTORIQUE



A.N.A.C.

Autorità Nazionale Anticorruzione

59975051B2	RÉALISATION DE PAROIS EN PLACOPLÂTRE ET DE PAROIS AMOVIBLES DANS LES LOCAUX DE LA SALLE DE RÉUNION ET DES BUREAUX TECHNIQUES DU SIÈGE DE LTF À TURIN	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	FORME E COSTRUZIONI S.R.L.	2014-10-21	21/10/2014	45.000	45.000	44.908
------------	--	--	----------------------------	------------	------------	--------	--------	--------

Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di TORINO

Registro Imprese - Archivio Ufficiale delle CCIAA

Visura storica di società di capitale

FORME E COSTRUZIONI S.R.L.

Documento n. A C502N0H5WD01M0011648

estratto dal Registro Imprese in data 13/04/2016

## DATI ANAGRAFICI

Sede legale	TORINO (TO) CORSO ORBASSANO 336 cap 10137
Indirizzo PEC	FORMEECOSTRUZIONI@LEGALMAIL.IT
Numero REA	TO - 1189196
Codice fiscale	11121510017
Partita IVA	11121510017
Forma giuridica	SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA
Data atto di costituzione	08/04/2014
Data iscrizione	11/04/2014
Data ultimo protocollo	20/11/2015
PRESIDENTE	LONGO SALVATORE
CONSIGLIO	<i>Rappresentante dell'Impresa</i>
AMMINISTRAZIONE	

## ATTIVITA'

Stato attività	attiva
Data inizio attività	14/05/2014
Attività prevalente	COMMERCIO ALL'INGROSSO DI PRODOTTI PER SISTEMI COSTRUTTIVI A SECCO E ISOLANTI TERMICI, ACUSTICI SISTEMI A SCOMPARSA, INFISSI IN GENERE, PAVIMENTAZIONI PER INTERNI ED ESTERNI ED IMPIANDI DI RAFFREDDAMENTO E RISCALDAMENTO...MATERIALE ...

## ATTIVITA'

Stato attività

attiva

Data inizio attività

14/05/2014

**Un avis de marché d'une journée  
Attribué à une société créée  
5 mois avant**

# DES MARCHÉS SURPRENANTS

599806931F	SUPPORT LOGISTIQUE AUX FORCES DE L'ORDRE POUR LA GALERIE DE RECONNAISSANCE DE LA MADDALENA.	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	FRANCO ALDO E FIGLI - S.N.C.	2014-10-22	16/04/2015	2.500.000	2.500.000	1.500.000
599806931F	SUPPORT LOGISTIQUE AUX FORCES DE L'ORDRE POUR LA GALERIE DE RECONNAISSANCE DE LA MADDALENA.	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	IMPRESA BORIO GIACOMO S.R.L.	2014-10-22	16/04/2015	2.500.000	2.500.000	1.500.000

**Les contribuables européens doivent-ils payer le maintien de l'ordre en Italie ?**

657270823A	FOURNITURE DE MOBILIER ET ÉLECTROMÉNAGER POUR L'AMÉNAGEMENT DU REZ DE CHAUSSÉE ET DU PREMIER ÉTAGE DU SIÈGE DE TURIN	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.		--	2015-12-29		85.000	85.000
6273015FB9	FORNITURA ARREDI UFFICIO PER LA SEDE DI TORINO	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	MUGART SRL	2015-04-30	20/05/2015	42.027	42.027	45.000
6436595E36	FORNITURA DI ARREDI E COMPLEMENTI DI ARREDI PER POSTAZIONI DI LAVORO DA COLLOCARE AL 1 <sup>A</sup> PIANO DELLA SEDE DI TORINO	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.		--	2015-10-08		80.000	80.000
6131995A58	FORNITURA POSTAZIONI DI LAVORO PER IL PERSONALE NON DIRIGENTE ED ARREDI SALE RIUNIONI PER LA SEDE DI TORINO	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	MUGART SRL	2014-12-01	21/01/2015		70.000	70.000
57159528CD	CONTRATTO DI LOCAZIONE PER LA SEDE UFFICIO DI TORINO. CANONE PER 72 MENSILITÀ + ONERI DI ADEGUAMENTO ALLE SPECIFICHE ESIGENZE DI LTF	LYON TURIN FERROVIARIE - L.T.F. S.A.S.	OGR-CRT - S.C.P.A.	2014-04-07	07/04/2014	757.000	757.000	757.000

**Des appels d'offre qui interrogent**

# DU MOBILIER ET MATÉRIEL INFORMATIQUE TRÈS COÛTEUX EN ITALIE

## IV. 1.1 - Actif Immobilisé - Valeurs brutes

Montants en euros

Exercice du 01/01/14 au 31/12/14

Rubriques	Valeurs brutes au 31/12/13	Augmentations	Diminutions et transferts	Valeurs brutes au 31/12/14
<i>Matériel de bureau et informatique :</i>				
- France	172 635	8 832		181 467
- Italie	446 117	365 670		811 787
	<b>618 752</b>	<b>374 503</b>		<b>993 255</b>
<i>Mobilier :</i>				
- France	75 494	0		75 494
- Italie	124 419	5 407		129 826
	<b>199 913</b>	<b>5 407</b>		<b>205 320</b>

Le personnel est réparti comme suit :

Personnel	Exercice 2014 (du 1er janvier au 31 décembre 2014)		
	Effectif moyen du personnel (équivalent temps plein)	Dont Dirigeants	Autres personnels
Salariés France	32	2	30
Salariés Italie	14	1	13
<b>Mis à disposition</b>			
Par RFI / Italferr	6	1	5
Par la SNCF	2	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>54</b>	<b>4</b>	<b>50</b>

Nota bene : Le personnel dirigeant correspond aux mandataires sociaux et au personnel exerçant une fonction de direction dans la Société

**Rapportées au nombre de salariés, les dépenses en Italie (49 997€) sont 6,52 fois supérieures à la France (7 670€)**

# L'ARGENT PUBLIC

Article 126 du TFUE (ex-article 104 TCE)

1. Les États membres évitent les déficits publics excessifs.

PROTOCOLE (N o 12)

— 3 % pour le rapport entre le déficit public prévu ou effectif et le produit intérieur brut aux prix du marché;

— 60 % pour le rapport entre la dette publique et le produit intérieur brut aux prix du marché.

SNCF Réseau – Comptes annuels au 31 décembre 2015

	31 décembre 2015	31 décembre 2014
<b>Sous - Total Dettes (A)</b>	<b>42 535</b>	<b>40 701</b>
Dettes PPP BPL et CNM	1 705	1 174
<b>Total Dettes hors dépôts et cautionnement</b>	<b>44 240</b>	<b>41 875</b>
Dépôts et cautionnements reçus	362	100
<b>Total Dettes au bilan (C)</b>	<b>44 602</b>	<b>41 975</b>
<b>Trésorerie - VMP (B)</b>	<b>2 561</b>	<b>3 274</b>
<b>Dettes financières nettes (A) - (B)</b>	<b>39 974</b>	<b>37 427</b>
<b>Dettes financières nettes hors ICNE</b>	<b>39 310</b>	<b>36 784</b>

## UN EXEMPLE À NE PAS SUIVRE

- Perpignan-Figueras idéalement situé sur le RFC6 avec 10 000 camions/jour sur la route un **coût de 25 M€/km**
- **Mise en service** Février 2009, **Faillite** Juillet 2015
- **Subvention 58%** France Espagne Europe
- Tunnel Lyon-Turin **6 fois plus cher 150 M€/km pour 3 fois moins de camions**



### 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.

## UNE FAILLITE INÉLUCTABLE

# ***DES OPPOSANTS AU PROJET***

- La Cour des Comptes en France
- La SNCF
- Le Conseil Général des Ponts et Chaussées
- L'Inspection Générale des Finances
- ...

# **DÉCLARATIONS DES DIRIGEANTS DE LA SNCF**

- **Guillaume Pépy Président SNCF** (18 mars 2016 Mobilicités)
- *"Ce sera autant d'argent en moins pour moderniser le réseau ferroviaire existant"*
- **Un dirigeant SNCF** *"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."*
- **Un proche de Guillaume Pepy** de prédire au futur exploitant du tunnel franco-italien le même sort que celui du tunnel franco-espagnol de la ligne Perpignan-Figueras. *"Aujourd'hui le concessionnaire est en faillite car le trafic n'est pas au rendez vous", souligne-t-il avant de résumer, à ses yeux, la logique du Lyon-Turin : "c'est une affaire qui sert d'avantage les bétépistes que les entreprises ferroviaires".*



# DES DÉCLARATIONS

**Hubert du Mesnil** (le 22 janvier 2015 [acteursdeleconomie.latribune.fr](http://acteursdeleconomie.latribune.fr))

- 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. 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.

**Pouvez-vous ainsi acter que l'argument avancé depuis de nombreuses années sur l'augmentation des flux européens n'existe plus ?**

Absolument, ce n'est plus un argument, en tout cas pour l'instant. Mais nous ne pouvons pas reprocher aux gens d'avoir pensé cela, car à l'époque nous résonnions en croissance continue. Ainsi, les opposants du projet avancent désormais le fait que, puisqu'il n'y a plus de croissance, il n'y a plus d'utilité au projet.