

Liaison ferroviaire Lyon Turin

Partie commune franco-italienne
AFGC - 25 janvier 2012 - Lyon





NUOVA LINEA
NOUVELLE LIGNE

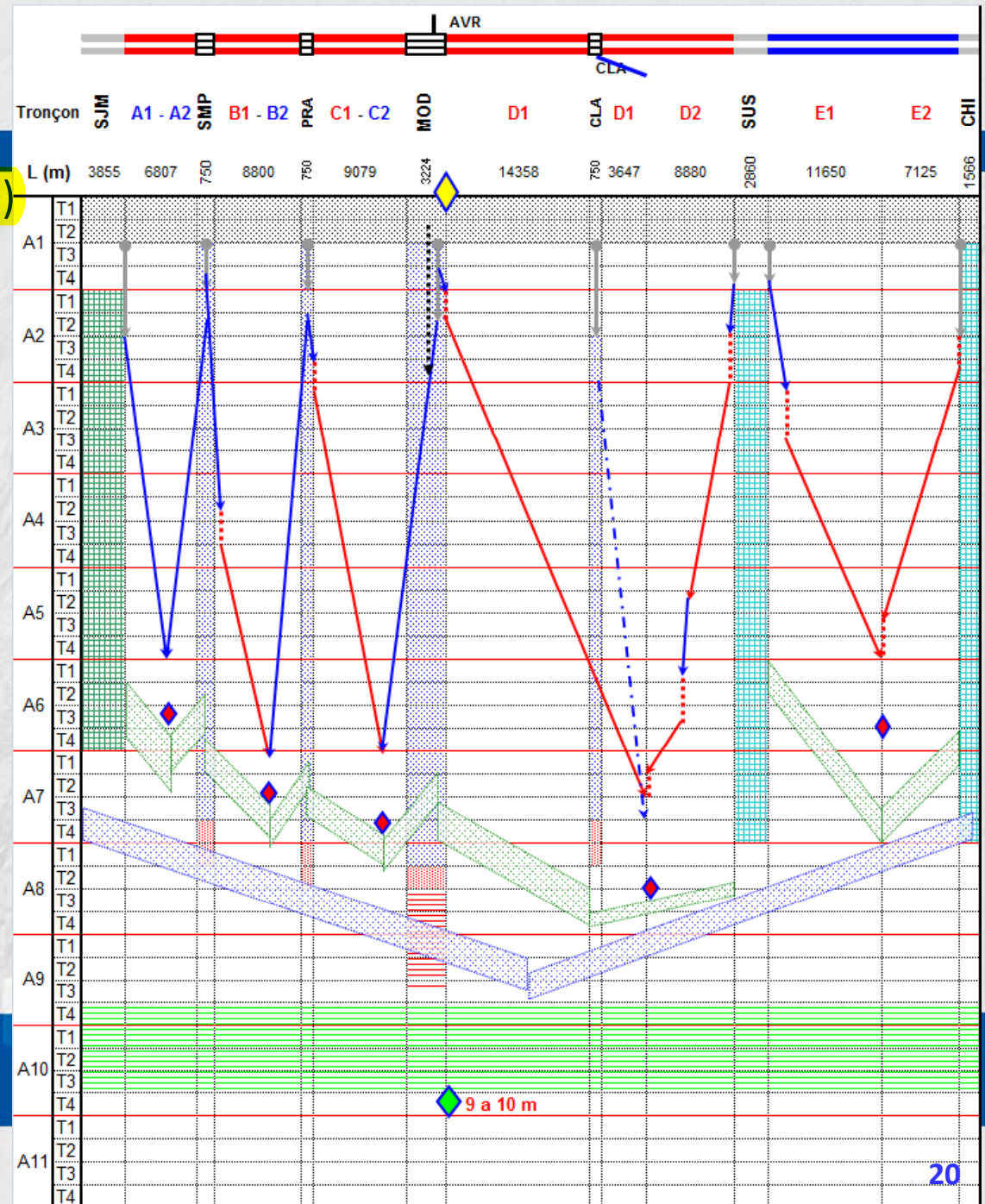
TORINO LIONE
LYON TURIN

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

-  Installations de chantier
-  Creusement au tunnelier
-  Creusement en traditionnel
-  Equipements
-  Essais et marche à blanc



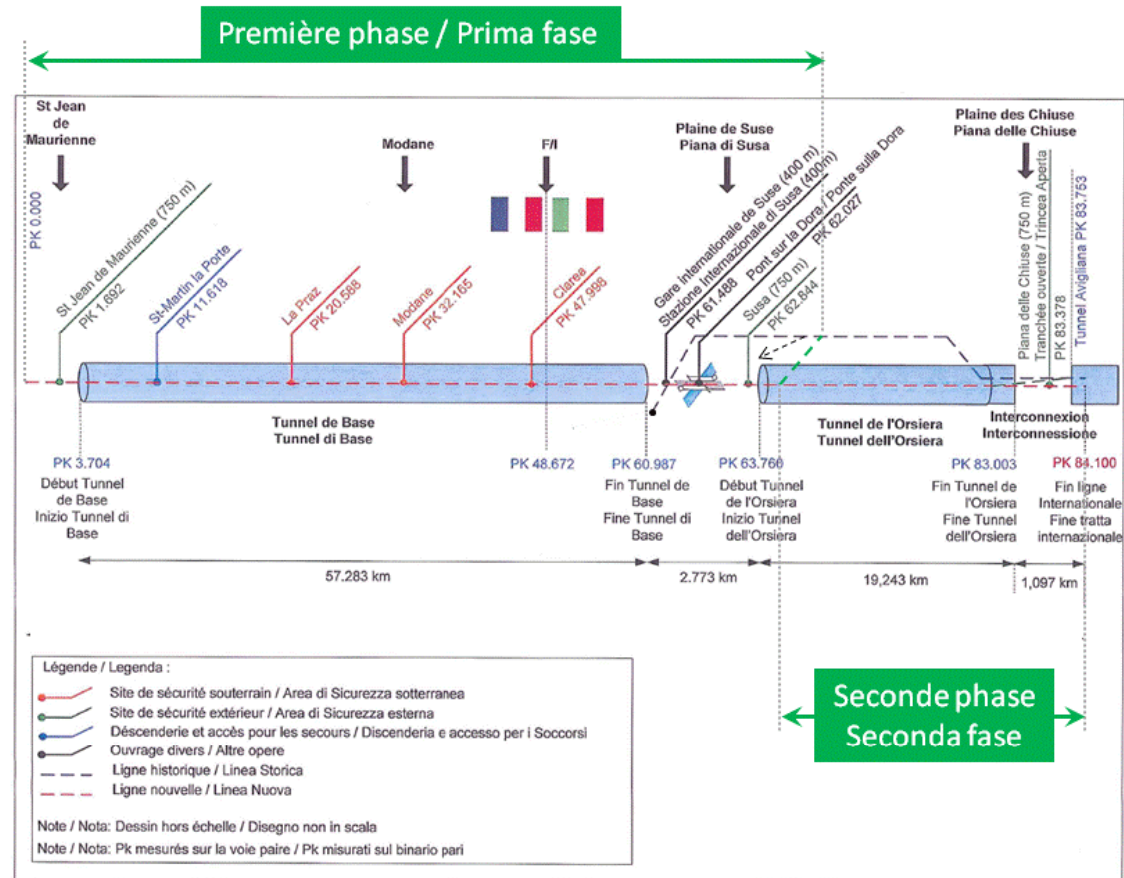
En parallèle du processus d'approbation, la CIG a demandé d'étudier la possibilité d'un **phasage de l'opération**

Les études de phasage ont été menées au premier semestre 2011.

Elles ont conduit à proposer :

- Une **première phase** comprenant le tunnel de base, les gares de Suse et de Saint-Jean de Maurienne avec un raccordement sur la ligne historique à Bussoleno

- Une **seconde phase** pour la construction du tunnel de l'Orsiera



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.

Coût de fonctionnement de la future liaison transfrontalière :

En phase d'exploitation, les estimations réalisées pour ce poste font état de **34 millions d'euros par an** pour le renouvellement des équipements, **8,3 millions par an** pour l'exploitation (sur la base d'un effectif de 130 personnes) et enfin de **22 millions par an** pour effectuer la maintenance.

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.**

Coût de fonctionnement de la future liaison transfrontalière :

En phase d'exploitation, les estimations réalisées pour ce poste font état de **34 millions d'euros par an** pour le renouvellement des équipements, **8,3 millions par an** pour l'exploitation (sur la base d'un effectif de 130 personnes) et enfin de **22 millions par an** pour effectuer la maintenance.

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

TITRE DU PROJET

<p>Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin Partie commune franco-italienne de la section internationale</p> <p><i>(section transfrontalière du Projet Prioritaire VI)</i></p>	<p>Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione Parte comune italo-francese della tratta internazionale</p> <p><i>(sezione e transfrontaliera del Progetto Prioritario VI)</i></p>
--	--

MODE DE TRANSPORT

<p>Ferroviaire Ligne conventionnelle</p>	<p>Ferrovioario Linea convenzionale</p>
---	--

CANDIDATS (-s)

N.	Denomination	Etat Membre	Status légal
1a	Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables	France	État Membre
1b	Ministero delle Infrastrutture	Italie	Stato Membro

Cadre réservé à la DG TREN

Reçu le :

Numéro:



7. INFORMATIONS FINANCIERES

7.1 Indiquez les sources de financement prévues pour le “**projet d’ensemble**” et complétez le tableau en conséquence (les montants sont donnés en millions d’euros):

Les informations disponibles sur le financement de la partie commune franco-italienne (le « **Projet d’ensemble** » objet du présent document) sont présentées ci après.

Plusieurs montages sont envisagés et en cours d’évaluation pour la réalisation de la partie commune : un montage public et différents montages en Partenariat Public Privé (PPP) reposant sur le versement d’une redevance de disponibilité de l’infrastructure au partenaire privé en phase d’exploitation.

Les financements proviennent :

- des banques (prêts accordés par la BEI et d’autres établissements financiers) pour la part qui sera remboursable grâce aux péages attendus ;
- des deux États français et italien ;
- des concours accordés par l’Union Européenne au titre du réseau transeuropéen de transport RTE-T.

Dans tous les cas, la contribution des péages d’infrastructure au financement de l’ouvrage est limitée. Les plans de financement ont été établis en considérant une contribution des péages d’environ 10%. Cette contribution, raisonnable dans le cadre actuel, pourrait être augmentée grâce à la mise en place de mesures de transfert modal, par exemple dans le cadre de l’application de la Directive Eurovignette.

Les tableaux des sources de financement donnés ci-après sont établis dans l’hypothèse d’un financement de l’Union Européenne à hauteur de :

- 50% pour la phase d’études et de reconnaissances
- 30% pour la phase de travaux (la partie commune étant définie comme projet transfrontalier).

Compte tenu de l’envergure exceptionnelle du projet, que ce soit en terme de durée des travaux ou de montant mis en œuvre, ces financements couvriront trois périodes budgétaires européennes : 2007 – 2013 ; 2014 –

Le informazioni disponibili sul finanziamento della parte comune italo-francese (il “**Progetto d’insieme**” oggetto del presente documento) sono presentate di seguito.

Per la realizzazione della parte comune sono stati ipotizzati e sono in corso di valutazione diversi montaggi: un montaggio pubblico e diversi montaggi in Partenariato Pubblico Privato (PPP) che si basano sulla corresponsione, in fase di esercizio, di un canone di disponibilità dell’infrastructure al partner privato.

I finanziamenti provengono:

- dalle banche (prestiti concessi dalla BEI e da altri istituti finanziari) per la parte che sarà rimborsabile con i pedaggi previsti;
- dagli Stati francese ed italiano;
- dai contributi concessi dall’Unione Europea nell’ambito della Rete Transeuropea dei Trasporti RTE-T.

Comunque, il contributo dei pedaggi d’infrastructure al finanziamento dell’opera è limitato. Nell’elaborazione dei piani di finanziamento si è considerato un contributo dei pedaggi del 10% circa. Tale contributo, ragionevole allo stato attuale, potrebbe essere incrementato a seguito della messa in opera di misure di trasferimento modale, per esempio nell’ambito dell’attuazione della Direttiva “Eurovignette”.

Le tabelle sulle fonti di finanziamento riportate di seguito sono compilate nell’ipotesi di un finanziamento dell’Unione Europea nella misura del :

- 50 % per la fase di studi e indagini geognostiche
- 30 % per la fase di lavori (dato che la parte comune è definita come un progetto transfrontaliero).

Data la portata eccezionale del progetto, sia in termini di durata dei lavori che di importo messo in opera, questi finanziamenti copreranno tre periodi di bilancio europeo: 2007 – 2013, 2014 – 2020, 2021 – 2027.

2020 ; 2021 - 2027.

Les coûts sont donnés d'une part en Euros constants (valeur janvier 2006), d'autre part en Euros courants. Le taux retenu pour l'actualisation des coûts de construction est de 4,30% jusqu'à fin 2009 puis 3,50% par an au delà.

Ne sont pris en compte que les coûts éligibles au-delà du 1^{er} janvier 2007 (coûts engagés après cette date).

Les coûts ci-après distinguent les études et reconnaissances, d'une part, et les travaux d'autre part.

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€

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€

I costi sono dati, da un lato, in euro costanti (valuta gennaio 2006), dall'altro in euro correnti. Per l'attualizzazione dei costi di costruzione è assunto un tasso del 4,3% fino al 2009 e del 3,50% l'anno al di là.

Sono presi in conto solo i costi ammissibili al di là del 1° gennaio 2007 (costi impegnati dopo questa data).

I costi riportati di seguito distinguono gli studi e le indagini geognostiche, da una parte, ed i lavori da un'altra parte.

Costo totale del progetto d'insieme in euro costanti (valuta gennaio 2006):

- Studi e indagini geognostiche: 342 M€
- Spese di committenza : 445 M€
- Lavori: 9 033 M€
- Totale : 9 820 M€

Costo totale del progetto d'insieme in euro correnti:

- Studi e indagini geognostiche: 378,6 M€
- Spese di committenza : 550 M€
- Lavori: 13 020 M€
- Totale : 13 948,6 M€