

L'Action vise donc à développer et à construire une nouvelle infrastructure de transports laquelle constitue un chainon manquant ayant une valeur ajoutée européenne et présentant de grands avantages pour la société, c'est-à-dire :

contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive, conformément à la stratégie Europe 2020, dans le but de développer un réseau transeuropéen moderne et hautement performant qui tienne compte des flux de transport futurs escomptés, bénéficiant ainsi à l'ensemble de l'Union en termes d'amélioration de la compétitivité au sein du marché mondial et de cohésion économique, sociale et territoriale au sein du marché intérieur, et créant un environnement plus favorable aux investissements privés, publics ou issus de partenariats public-privé ;

permettre à l'Union d'atteindre ses objectifs en termes de développement durable consistant notamment, d'ici à 2020, à réduire au minimum de 20 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990, à accroître de 20 % l'efficacité énergétique et à parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020, contribuant ainsi aux objectifs de l'Union de décarbonisation à moyen et à long terme, tout en assurant une plus grande solidarité entre les États membres.

L'Action se situe dans le cadre d'un Projet d'intérêt commun dans la mesure où ce dernier contribuera à supprimer l'important goulet d'étranglement constitué par la barrière alpine entre la France et l'Italie, à renforcer l'interopérabilité ferroviaire et à établir la liaison manquante entre les réseaux ferroviaires grande vitesse/grande capacité français et italien à travers l'amélioration du tronçon transfrontalier de la ligne ferroviaire Lyon-Turin, lequel date de plus d'un siècle et demi.

Le Projet doit permettre en effet de :

garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme, en vue de se préparer aux flux de transport futurs escomptés, et permettre la décarbonisation de tous les modes de transport par le passage à des technologies de transport innovantes à faibles émissions de carbone et à haut rendement énergétique, tout en optimisant la sécurité (réduction du nombre de victimes sur le réseau routier alpin, et notamment dans les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus) ;  
optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport, tout en assurant l'accessibilité des infrastructures de transport.

### 3.2. Contribution of the proposed Action to TEN-T priorities

L'Azione è quindi volta a sviluppare e a costruire una nuova infrastruttura di trasporto che rappresenta l'anello mancante con un valore aggiunto europeo e che presenta dei grandi vantaggi per la società, ossia:

contribuire a una crescita intelligente, durevole e inclusiva, in conformità con la strategia Europa 2020, al fine di sviluppare una rete transeuropea moderna ed estremamente efficiente che prenda in considerazione i futuri flussi di trasporto previsti, a vantaggio di tutta l'Unione in termini di miglioramento della competitività nel mercato mondiale e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato interno e creando pertanto un contesto più propizio agli investimenti privati, pubblici o legati a partenariati pubblico-privato;

permettere all'Unione di raggiungere i suoi obiettivi in materia di sviluppo sostenibile ossia in particolare, entro il 2020, ridurre almeno del 20% le emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990, incrementare del 20% l'efficienza energetica e raggiungere il 20% di energie rinnovabili nel suo consumo finale di energia entro il 2020, contribuendo pertanto agli obiettivi dell'Unione in materia di decarbonizzazione a medio e lungo termine, garantendo nel contempo una maggior solidarietà tra gli Stati membri.

L'Azione si inserisce nel quadro di un Progetto d'interesse comune in quanto contribuirà a sopprimere l'importante collo di bottiglia costituito dalla barriera alpina tra la Francia e l'Italia, a rafforzare l'interoperabilità ferroviaria ed a realizzare il collegamento mancante tra le reti ferroviarie ad alta velocità/grande capacità francese e italiana tramite il miglioramento della sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione, che risale a più di un secolo e mezzo.

Il Progetto deve in effetti permettere di:

garantire dei sistemi di trasporto durevoli ed efficienti a lungo termine, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e permettere la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto tramite il passaggio a tecnologie innovative di trasporto a basse emissioni di carbonio e ad alta efficienza energetica, ottimizzando nel contempo la sicurezza (riduzione del numero di vittime sulla rete stradale alpina e in particolare nei trafori del Monte Bianco e del Frejus);  
ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto e rafforzare l'interoperabilità dei servizi di trasporto, assicurando nel contempo l'accessibilità delle infrastrutture di trasporto.

Rappelons en introduction les objectifs du projet tels qu'ils ont été synthétisés par Mme De Palacio, coordinateur européen du Projet Prioritaire n°6, dans son Rapport de juillet 2006 :

*« La réafisation de ce dernier [l'axe prioritaire Lyon – Turin – Budapest] doit contribuer à réduire de façon significative /es temps de parcours pour /es trains de voyageurs sur l'ensemble de l'axe, a/ors que pour le fret, la capacité sera plus que doublée par rapport à la situation actuelle. Dans un même temps, la nouvelle infrastructure garantira une qualité de service et une fiabilité nettement supérieures en comparaison avec l'actuelle situation.*

*En particulier, la réalisation du tronçon transalpin, entre la France et l'Italie s'inserii dans une optique de transfert moda/ – de la route vers le rail – dans une zone sensible du point de vue environnemental. À terme, un service d'autoroute rou/ante est prévu sur une grande échelle, de la région /yonnaise jusqu'en Lombardie, afin d'offrir une alternative compétitive au transport routier ».*

Dans cette optique, M. Barrot précisait au cours de son intervention le 10 mai 2007 à Bruxelles, lors des journées « Ten-T Days », que les « financements européens devaient être concentrés sur /es sections transfrontalières notamment /es passages d'obstacles (dont /es pants ou tunne/s) » car considérés comme de véritables « goulets d'étranglement des réseaux transeuropéens ».

Le livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010, intitulé « l'heure des choix », publié le 12 septembre 2001 par la Commission, recommande la mise en place d'un réseau européen de grands axes de communication se développant sur environ 65 000 kilomètres et ayant plusieurs objectifs :

- Objectif 1. améliorer les échanges intra-européens ;
- Objectif 2. contribuer au rééquilibrage géographique de l'Union ;
- Objectif 3. lutter contre la congestion des voies de communication, qui pénalise la compétitivité de l'Union Européenne ;
- Objectif 4. assurer un développement durable et soucieux des équilibres écologiques.

Dans son rapport publié en octobre 2013, l'actuel coordinateur européen du Projet Prioritaire n°6 (Corridor Méditerranéen), Monsieur Laurens Jan Brinkhorst, rappelait que :

Come premessa, ricordiamo gli obiettivi del progetto così come sono stati sintetizzati dalla Sig.ra De Palacio, coordinatore europeo del Progetto Prioritario n. 6, nella relazione di luglio 2006:

*“La realizzazione di quest'ultimo [l'asse prioritario Lione – Torino – Budapest] deve contribuire a ridurre significativamente i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori sull'insieme dell'asse, mentre per il trasporto merci, la capacità sarà più che raddoppiata rispetto alla situazione attuale. Simultaneamente, la nuova infrastruttura garantirà una qualità di servizio ed un'affidabilità di gran lunga superiore a quelle della situazione attuale.*

*In particolare, la realizzazione della tratta transalpina tra la Francia e l'Italia rientra in un'ottica di trasferimento modale – dalla strada alla rotaia – in una zona sensibile dal punto di vista ambientale. A termine, è previsto un servizio di autostrada viaggiante su grande scala, dalla regione di Lione fino alla Lombardia, per offrire un'alternativa concorrenziale al trasporto stradale”.*

In questa ottica, il Sig. Barrot precisava, durante un suo intervento del 10 maggio 2007 a Bruxelles, durante i giorni "Ten-T Days" che i "finanziamenti europei dovrebbero essere concentrati sulle sezioni trasfrontaliere, in particolare il superamento di ostacoli (tra cui i ponti o le gallerie)" perché considerati come dei veri "colli di bottiglia delle reti transeuropee".

Il libro bianco sulla politica europea dei trasporti all'orizzonte 2010, intitolato "l'ora delle scelte", pubblicato il 12 settembre 2001 dalla Commissione, raccomanda la messa in opera di una rete europea di grandi assi di comunicazione che si sviluppano su circa 65.000 chilometri e che hanno diversi obiettivi:

- Obiettivo 1- migliorare gli scambi intraeuropei;
- Obiettivo 2 – contribuire al riequilibrio geografico dell'Unione;
- Obiettivo 3 – combattere la congestione delle vie di comunicazione, che penalizza la competitività dell'Unione Europea;
- Obiettivo 4 – garantire uno sviluppo sostenibile ed attento agli equilibri ecologici.

Nella sua relazione pubblicata in ottobre 2013, l'attuale coordinatore europeo del Progetto Prioritario n°6 (Corridoio Mediterraneo), il Signor Laurens Jan Brinkhorst, ricordava che:

« Le PP6 est le seul corridor est-ouest au sud des Alpes qui sera capable d'attirer un trafic significatif de la péninsule ibérique vers /es pays du projet, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie, et vice versa. Son achèvement offrira également, sur plusieurs tronçons, des options de repli pour le trafic ferroviaire nord-sud et sud-nord.

La raison sous-jacente du PP6 est la nécessité d'une politique de co-modalité, visant à ce que chaque mode de transport soit utilisé de manière optimale du point de vue environnemental et économique. Le caractère sensible de l'environnement alpin et la croissance insoutenable du trafic routier sur ce corridor rendent sa réalisation d'autant plus urgente. Un autre argument en faveur de ce projet est l'effet positif qu'il aura sur l'emploi dans /es régions qu'il traverse, en particulier depuis que l'Italie, comme la France, ont choisi une approche des travaux maximisant /es avantages pour !es territoires traversés par la tige. »

Il rappelait également que :

« Le 8 juin 2010, lors des journées du RTE-T à Saragosse, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie ont signé un protocole d'accord sur le projet. Le vice-président Kallas et le coordinateur ont signé une déclaration de soutien au nom de la Commission européenne. Dans le protocole, !es pays ont réaffirmé la priorité politique que constitue pour eux l'achèvement du PP6. 1/s ont également pris des engagements spécifiques pour assurer l'avancement du projet, notamment sur /es tronçons transfrontaliers. La France et l'Italie ont renforcé leur engagement au projet en signant, le 30 janvier 2012, un amendement au traité de Turin de 2001. Ce nouvel accord établit le promoteur public pour la phase des travaux du tronçon commun et définit le tracé et la part relative des couts à supporter par chaque pays ».

A nouveau, le 5 novembre 2014, à travers un communiqué de presse diffusé par la Direction Générale Mobilité et Transport de la Commission européenne, le Coordinateur européen confirmait que: "**La Commission européenne soutient pleinement la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin**".

Le communiqué rappelait en outre que:

«Ce projet clé du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) constitue le mail/on central du Corridor méditerranéen. Le projet du tunnel de base Lyon-Turin est éligible d'un co-financement européen à hauteur de 40%.

Depuis le lancement de la politique RTE-T de l'Europe, ce projet figure parmi les projets d'infrastructure les plus importants et reçoit le soutien entier de l'Europe. En effet, le Lyon-Turin représente le seul passage est-ouest ou ouest-est dans

« Il PP6 è l'unico corridoio est-ovest a sud delle Alpi che sarà in grado di attirare un traffico significativo dalla penisola iberica verso i paesi interessati dal progetto, la Francia, l'Italia, la Slovenia e l'Ungheria, e viceversa. Il suo completamento offrirà inoltre, su diverse tratte, delle soluzioni alternative per il traffico ferroviario nord-sud e sud-nord.

La motivazione di base del PP6 è la necessità di una politica di co-modalità finalizzata all'utilizzo ottimale di ogni modalità di trasporto da un punto di vista sia ambientale che economico. Il carattere sensibile dell'ambiente alpino e la crescita insostenibile del traffico stradale su questo corridoio rendono la sua realizzazione ancora più urgente. Un altro argomento a favore di questo progetto è l'effetto positivo che avrà a livello occupazionale nelle regioni che attraversa, in particolare sin da quando l'Italia come la Francia hanno scelto un approccio riguardo ai lavori che massimizza i vantaggi tratti dai territori attraversati dalla linea. »

Ricordava inoltre che:

«L'8 giugno 2010, durante le giornate del TEN-T a Saragozza, la Francia, l'Italia, la Slovenia e l'Ungheria hanno firmato un protocollo di accordo sul progetto. Il vicepresidente Kallas e il coordinatore hanno firmato una dichiarazione di sostegno in nome della Commissione europea. Nel protocollo, i paesi hanno riaffannato la priorità politica che costituisce per loro la conclusione del PP6. Hanno inoltre assunto specifici impegni per garantire l'avanzamento del progetto, in particolare sulle tratte transfrontaliere. La Francia e l'Italia hanno confermato il proprio impegno per il progetto firmando in data 30 gennaio 2012, un emendamento al trattato di Torino del 2001. Questo nuovo accordo definisce il promotore pubblico per la fase dei lavori relativi alla tratta comune e definisce il tracciato e la relativa parte dei costi da sostenere da parte di ogni paese".

Di nuovo, il 5 novembre 2014, in un comunicato stampa diffuso dalla Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea, il Coordinatore europeo ribadiva che: "**La Commissione europea sostiene pienamente il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione**".

Il comunicato ricordava inoltre che:

«Questo progetto chiave della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T) costituisce l'anello centrale del Corridoio Mediterraneo. Il progetto del tunnel di base Lione-Torino può beneficiare di un cofinanziamento europeo fino al 40%.

Dal lancio della politica TEN-T in Europa, questo è uno dei più grandi progetti di infrastrutture e riceve il pieno sostegno dell'Europa. In effetti, la Torino-Lione è l'unico passaggio Est-Ovest od Ovest-Est nelle Alpi, che permette non solo lo

/es Alpes qui permet ainsi, non seulement l'échange de biens entre la France et l'Italie du Nord mais aussi entre l'Espagne et l'Italie, reliant la péninsule ibérique et le Midi de la France à l'est de l'Europe.

Le Lyon-Turin est le seul moyen de mettre en œuvre un report modal significatif de la route vers le rail en franchissant les Alpes via le corridor méditerranéen: le tunnel de base rendra possible un transfert de deux millions de poids de lourds de la route vers le rail entre la France et l'Italie ainsi réduisant considérablement les nuisances environnementales.

Le coût actuel du tunnel de base Lyon-Turin, 8,5 milliards d'euros (en euros constants 2010), a peu varié depuis le début du projet, et est comparable aux coûts des autres grands tunnels alpins, tels que le tunnel de Gothard en Suisse ou le tunnel du Brenner entre Autriche et Italie.

Les chantiers de la section transfrontalière entre Lyon et Turin progressent : des études et des travaux à hauteur de plus d'un milliard d'euros ont été déjà effectués. En Italie, les travaux avancent bien avec la percée de la galerie de reconnaissance de la Maddalena. La signature récente du marché pour la réalisation d'un important ouvrage de reconnaissance à partir de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte marque la reprise des travaux en France.

Les voies d'accès amélioreront davantage ce maillon crucial que constitue le tunnel de base. Il est donc nécessaire et correct de continuer avec toute l'urgence possible la réalisation du tunnel de base et d'entreprendre dans un phasage logique la réalisation des voies d'accès ».

Enfin, le Coordinateur résumait: "Je suis optimiste qu'en ensemble, nous réussirons à réaliser ce projet d'infrastructure d'une importance majeure, non seulement pour la France et l'Italie, mais pour l'Europe entière. La question n'est donc plus de savoir si le Lyon-Turin sera réalisé mais quand et dans quelles conditions."

La nouvelle liaison doit donc être replacée dans le contexte du grand espace européen au sein duquel prévaut le principe de la libre circulation des personnes et des biens. Cet espace représente aujourd'hui plus de 500 millions d'habitants sur une surface de 4,5 millions de km<sup>2</sup>. La chaîne des Alpes introduit dans cet espace un obstacle important qui sépare l'Italie du reste de l'Union Européenne. Par sa largeur et son altitude, ce massif montagneux constitue un frein au développement des échanges intra-européen, non seulement entre la France et l'Italie mais aussi entre la péninsule ibérique et le sud-est de l'Europe. La nouvelle liaison effacera cette barrière.

scambio di merci tra la Francia e l'Italia settentrionale, ma anche tra la Spagna e l'Italia, tra la penisola iberica e la Francia meridionale verso l'Europa orientale.

La Torino-Lione è l'unico modo per realizzare un trasferimento modale significativo dalla strada alla ferrovia attraverso le Alpi con il Corridoio Mediterraneo: il tunnel di base permetterà di trasferire due milioni di TIR dalla strada alla ferrovia tra Francia e Italia, riducendo in modo significativo l'inquinamento ambientale.

Il costo attuale del tunnel di base Torino-Lione di 8,5 miliardi di euro (in euro costanti del 2010), è cambiato poco dall'inizio del progetto, ed è paragonabile al costo di altri grandi trafori alpini, come ad esempio il tunnel Gottardo in Svizzera o il tunnel del Brennero tra Italia ed Austria.

I cantieri della sezione transfrontaliera tra Torino e Lione avanzano: sono già stati impegnati studi e lavori per più di un miliardo di Euro. In Italia, i lavori stanno procedendo bene con l'avanzamento del cunicolo esplorativo della Maddalena. La recente firma del contratto per la costruzione di un importante lavoro geognostico nella discenderia di Saint-Martin-la-Porte segna la ripresa dei lavori in Francia.

Le opere di accesso consentiranno di migliorare questo anello cruciale che costituisce il tunnel di base. E' dunque necessario e corretto continuare con tutta l'urgenza possibile la realizzazione del tunnel di base e di intraprendere in un fasaggio coerente la realizzazione delle opere collegate".

Il Coordinatore riassumeva infine: "Sono ottimista sul fatto che insieme riusciremo a realizzare questa infrastruttura di grande importanza, non solo per la l'Italia e la Francia, ma per tutta l'Europa. La domanda non è più se la Torino-Lione sarà realizzata, ma quando e in quali condizioni" .

Il nuovo collegamento va posto nel contesto del grande spazio europeo nel quale prevale il principio della libera circolazione delle persone e dei beni. Questo spazio rappresenta oggi più di 500 milioni di abitanti su una superficie di oltre 4,5 milioni di km<sup>2</sup>, nel quale la catena delle Alpi introduce un ostacolo importante che separa l'Italia dal resto dell'Unione Europea. Data la sua larghezza e la sua altitudine, tale catena montuosa rappresenta un freno allo sviluppo degli scambi intraeuropei, non solo tra la Francia e l'Italia, ma anche tra la penisola iberica ed il sud est dell'Europa. Il nuovo collegamento cancellerà questa barriera.

En ce qui concerne l'objectif de rééquilibrage du territoire européen, il s'agit d'aboutir à une distribution plus équilibrée des échanges dans l'espace européen, mettant un terme à un risque de polarisation au nord et à l'est de l'Europe. Avec l'élargissement de l'Union aux pays de l'est, le centre de gravité économique de l'Europe tend à se déplacer vers l'est. Il est donc souhaitable que se constitue un contrepoids sur un axe sud-européen s'étendant de la péninsule ibérique à l'Europe centrale, qui fédère une quarantaine de régions (parmi lesquelles, Piémont, Lombardie, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Catalogne) parmi les plus riches d'Europe, et qui facilite le développement au sud du continent, qui se heurte à la double barrière des Pyrénées et des Alpes.

La liaison Lyon - Turin se trouve à l'intersection de deux axes fondamentaux du développement européen. Elle constitue le maillon clé du corridor méditerranéen Séville – Frontière ukrainienne, dont de nombreuses sections sont déjà réalisées en Espagne (Madrid – Barcelone), en France (Perpignan - Figueras) et en Italie (Turin - Milan). De ce fait, elle offrira une alternative ferroviaire pour les échanges entre l'est et l'ouest, au sud du continent européen. En outre, elle contribuera à assurer les relations entre le nord et le sud de l'Europe, en reliant les axes Londres – Lyon et Turin – Naples (déjà desservis par des lignes à grande vitesse).

La liaison ferroviaire Lyon – Turin est donc essentielle au développement européen et au rééquilibrage des échanges au sein de l'Union.

La réalisation de la liaison Lyon – Turin permettra de lutter contre la congestion croissante des infrastructures de communication transalpine. Le trafic transalpin, de Vintimille à Tarvisio (Italie Vs reste de l'Europe), a plus que doublé depuis 1984. Bien que l'on constate une relative stabilité depuis une dizaine d'année, en raison notamment de la grave crise économique enregistrée en Europe, les prévisions confirment la persistance, à moyen/long terme, d'une croissance des échanges de marchandises à travers les Alpes.

Au sein de ces échanges, il y a une forte prépondérance du transport routier par rapport au mode ferroviaire. Sur la période la plus récente (2002-2012), les échanges de marchandises sur l'arc alpin Vintimille - Tarviso sont réalisés à 68% par la route contre 32% par le fer. La construction des tunnels transalpins routiers et la réalisation d'accès aux normes autoroutières a en effet apporté aux transporteurs routiers des gains de productivité considérables par rapport aux routes de montagne qu'ils devaient emprunter auparavant, ce qui a eu pour effet de favoriser le mode routier. Les passages routiers à travers les Alpes étant peu nombreux, la croissance du trafic se traduit par une concentration des poids lourds dans quelques vallées, ce qui non seulement rend ce trafic peu

Per quanto riguarda l'obiettivo di riequilibrio del territorio europeo, si tratta di giungere ad una distribuzione più equilibrata degli scambi nello spazio europeo, ponendo un termine al rischio di polarizzazione a Nord e ad Est dell'Europa. Con l'allargamento dell'Unione ai paesi dell'Est, il centro di gravità economico dell'Europa tende a spostarsi verso Est. E' dunque auspicabile che si costituisca un contrappeso su un asse sud europeo esteso dalla penisola iberica all'Europa centrale , che federi una quarantina di regioni (tra cui Piemonte, Lombardia , Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Catalogna) tra le più ricche di Europa e faciliti lo sviluppo a Sud del continente, che urta con la doppia barriera dei Pirenei e delle Alpi.

Il collegamento Torino - Lione si trova all'intersezione di due assi fondamentali dello sviluppo europeo. Costituisce l'anello chiave del corridoio Mediterraneo Siviglia – Frontiera ucraina, del quale numerose sezioni sono già realizzate in Spagna (Madrid – Barcellona), in Francia (Perpignan – Figueras) e in Italia (Torino - Milano). Pertanto, offrirà un'alternativa ferroviaria al Sud del continente europeo per gli scambi tra Este Ovest. Inoltre, contribuirà a garantire le relazioni tra Nord e Sud dell'Europa, collegando gli scambi Londra – Lione e Torino – Napoli (già serviti da linee ad alta velocità).

Il collegamento ferroviario Torino – Lione è dunque essenziale per lo sviluppo europeo ed il riequilibrio degli scambi in seno all'Unione.

La realizzazione del collegamento Torino – Lione permetterà di combattere la congestione crescente delle infrastrutture di comunicazione transalpina . Il traffico transalpino da Ventimiglia a Tarvisio (Italia Vs resto dell'Europa) è più che raddoppiato dal 1984. Anche se si nota una relativa stabilità da una decina d'anni, in particolare per via della grave crisi economica riscontrata in Europa, le previsioni confermano la persistenza, a medio/lungo termine, di una crescita degli scambi merci attraverso le Alpi.

In seno a questi scambi, il trasporto stradale prevale fortemente su quello ferroviario. Nel periodo più recente (2002-2012), gli scambi di merci sull'arco alpino Ventimiglia – Tarviso vengono effettuati al 68 % per la strada mentre al 32 % per la ferrovia. La costruzione dei trafori stradali transalpini e la realizzazione di accessi conformi alla normativa autostradale hanno generato, per i trasportatori stradali, notevoli guadagni in termini di produttività rispetto alle strade di montagna che dovevano percorrere prima; questo ha avuto la conseguenza di favorire il traffico su strada. Considerato il numero ridotto dei valichi stradali attraverso le Alpi, la crescita del traffico si traduce in una concentrazione dei veicoli pesanti in alcune valli. Pertanto, non solo tale traffico

supportable par les populations concernées, mais encore crée dès aujourd'hui des difficultés de circulation aux périodes de pointe. En l'absence de la liaison nouvelle Lyon – Turin, la part du trafic routier demeurera largement supérieure au trafic ferroviaire.

Quant à la ligne ferroviaire de Modane, elle présente de très fortes limitations de capacité dans les secteurs de Chambéry, de Modane et à l'approche de Turin. Sa capacité (à l'issue des travaux en cours ou programmés) est limitée à environ 14 millions de tonnes de fret (à quoi s'ajoutent environ 3,5 Mt d'autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano). La nouvelle liaison Lyon – Turin ajouterait une capacité d'environ 40 Mt au corridor existant.

En matière de protection de l'environnement, il convient de rappeler les objectifs retenus par les pays de l'arc alpin, avec l'appui de l'Union Européenne, dans le cadre du protocole « transports » de la Convention alpine de 1991 en faveur de la protection des écosystèmes. Le transfert d'une partie des trafics de la route vers le fer exige de mettre en place des infrastructures nouvelles de grande échelle, assurant des services fiables et de qualité. En parallèle, l'Union Européenne a décidé d'œuvrer dans le sens d'une revitalisation du rail.

La nouvelle liaison permettra d'augmenter la capacité de transport du corridor ferroviaire d'environ 40 millions de tonnes (trafic fret plus autoroute ferroviaire) et contribuera à une distribution plus équilibrée des trafics sur l'ensemble de l'Arc alpin, dans des conditions soucieuses de la sécurité des transports et du respect des écosystèmes de montagne.

### 3.3. Contribution of the proposed Action to the objectives of the priority under which the proposal is submitted.

L'Action fait partie des priorités, classées « priorité n°1 » (projets pré-identifiés sur les corridors du réseau central), de l'objectif n°1 des financements destinés au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Les objectifs de l'Action sont notamment de :

- permettre à terme la réalisation de la section transfrontalière franco-italienne du Corridor Méditerranéen, identifiée comme telle par l'Union européenne dans l'Annexe I du Règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ;

- finaliser les études techniques, économiques, juridiques et financières

è difficilemente sopportabile per le popolazioni interessate ma crea già attualmente delle difficoltà di circolazione nei periodi di punta. Senza il collegamento Torino – Lione, la proporzione del traffico stradale rimarrà notevolmente superiore a quella del traffico ferroviario.

Per quanto riguarda la linea ferroviaria di Modane, essa presenta forti limiti di capacità nei settori di Chambéry, Modane e in prossimità di Torino. La sua capacità (al termine dei lavori in corso o programmati) è limitata a circa 14 milioni di tonnellate di merci (ai quali si aggiungono circa 3,5 Mt dell'autostrada ferroviaria tra Aiton e Orbassano). Il collegamento Torino – Lione aggiungerà una capacità di circa 40 Mt al corridoio esistente.

In materia di protezione ambientale, è opportuno ricordare gli obiettivi assunti dai paesi dell'arco alpino, con il sostegno dell'Unione Europea, nell'ambito del protocollo "trasporti" della Convenzione alpina del 1991 a favore della tutela degli ecosistemi. Il trasferimento di parte dei traffici dalla strada verso la rotaia richiede la messa in opera di nuove infrastrutture di grande portata, che garantiscono dei servizi affidabili e di qualità. In parallelo, l'Unione Europea ha deciso di operare nel senso di un rilancio della ferrovia.

Il nuovo collegamento permetterà di aumentare la capacità di trasporto del corridoio ferroviario di circa 40 milioni di tonnellate (traffico merci più autostrada ferroviaria) e contribuirà ad una distribuzione più equilibrata dei traffici sull'insieme dell'Arco alpino, in condizioni che tengano conto della sicurezza dei trasporti e del rispetto degli ecosistemi montani.

L'Azione fa parte delle priorità, classificate « priorità n.1 (progetti pre-identificati sui corridoi della rete centrale), dell'obiettivo n.1 dei finanziamenti destinati al Meccanismo per l'Interconnessione in Europa (MIE).

Gli obiettivi dell'Azione sono in particolare di:

- permettere, a lungo termine, la realizzazione della sezione transfrontaliera italo-francese del Corridoio Mediterraneo, identificata come tale dall'Unione europea nell'Allegato I del Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che costituisce il meccanismo per l'interconnessione in Europa;
- finalizzare gli studi tecnici, economici, giuridici e finanziari che devono

qui doivent permettre l'engagement définitif des travaux de réalisation, en définissant le coOt, les modalités de financement et les retombées du Projet d'ensemble (pour plus de détails sur les résultats obtenus à ce jour, voir réponses aux questions 3.5, 4.8 à 4.10 et 5.3 à 5.8). Ces études ont été engagées conjointement par les Etats membres, avec le concours financier de l'Union européenne, et réalisées à travers la société binationale Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin), laquelle a engagé à fin 2014 plus d'1,2 milliards d'euros d'études et de reconnaissances ;

- **supprimer un goulet d'étranglement majeur sur ce même Corridor**, puisqu'il permettra à terme de relier les réseaux ferroviaires français et italien et donc l'Union européenne sur les axes est-ouest et nord-sud, via une infrastructure durable et efficace à long terme qui permettra le transport des voyageurs et des marchandises dans des conditions de sécurité optimales et avec un impact limité sur l'environnement (réduction des gaz à effet de serre) ;

- **renforcer l'interopérabilité**, puisque les études du Projet d'ensemble ont été menées en respectant tout particulièrement les Spécificités techniques d'interopérabilité (STI), conformément aux directives européennes en vigueur.

### **3.4. Contribution of the proposed Action to the internal market, the cohesion policy and the Europe 2020 strategy**

#### **3.4.1 Les enjeux européens du projet**

La nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin, qui répond à de grandes ambitions de politique des transports et de protection de l'environnement, est un projet essentiel pour l'aménagement du territoire, tant au niveau européen qu'à l'échelle nationale et régionale. L'Union Européenne, ainsi que la France et l'Italie se sont prononcés à de multiples reprises en faveur du projet.

L'Accord du 29 janvier 2001 rappella les principaux objectifs de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon -Turin :

- favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transport, en particulier dans la zone sensible que constituent les Alpes ;
- développer les larges possibilités du mode ferroviaire, jusqu'à présent insuffisamment exploitées ;
- contribuer à la mise en œuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg et de son Protocole transport signé à Lucerne en octobre 2000 ;
- mettre en œuvre, pour ce qui concerne le franchissement des Alpes, les objectifs et orientations inscrits dans les schémas multimodaux de

permettere il definitivo inizio dei lavori di realizzazione, definendo il costo, le modalità di finanziamento e le ricadute del Progetto d'insieme (per maggiori dettagli sui risultati ottenuti ad oggi, si rimanda ai punti 3.5, 4.8 a 4.10 e 5.3 a 5.8). Questi studi sono stati avviati congiuntamente dagli Stati membri con il contributo finanziario dell'Unione Europea e realizzati tramite la società binazionale Lyon Turin Ferroviaire (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin), che ha impegnato a fine 2014 oltre 1,2 miliardi di euro di studi e di lavori esplorativi;

- **sopprimere un collo di bottiglia maggiore sullo stesso Corridoio**, in quanto permetterà a lungo termine di collegare le reti ferroviarie francese e italiana e quindi l'Unione europea sugli assi est-ovest e nord-sud, tramite un'infrastruttura durevole ed efficace a lungo termine che permetterà il trasporto di viaggiatori e di merci in condizioni ottimali di sicurezza e con un limitato impatto sull'ambiente (riduzione dei gas a effetto serra);

- **rafforzare l'interoperabilità**, in quanto gli studi del Progetto d'insieme sono stati condotti rispettando particolarmente le Specificità tecniche d'interopérabilité (STI), in conformità con le direttive europee vigenti.

#### **3.4.1 Le sfide europee del progetto**

Il nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, che risponde a grandi ambizioni in materia di politica dei trasporti e di tutela dell'ambiente, è un progetto essenziale per l'assetto del territorio, sia a livello europeo che nazionale e regionale. L'Unione Europea, come la Francia e l'Italia si sono espresse in varie occasioni a favore del progetto.

L'Accordo del 29 gennaio 2001 ricorda i principali obiettivi del nuovo collegamento ferroviario tra Torino - Lione:

- Favorire un migliore equilibrio tra le varie modalità di trasporto, in particolare nella zona sensibile costituita dalle Alpi;
- Sviluppare le ampie possibilità del trasporto ferroviario, fino ad oggi insufficientemente sfruttate;
- Contribuire all'attuazione della Convenzione alpina firmata il 7 novembre 1991 a Salisburgo e del relativo Protocollo relativo al trasporto firmato a Lucerna in ottobre 2000;
- Realizzare, per quanto riguarda l'attraversamento delle Alpi, gli obiettivi e attuare gli orientamenti riportati negli schemi multimodali dei servizi

services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises en France et dans le Pian général des transports et de la logistique en Italie.

La réalisation de la NLTL s'inscrit parfaitement dans l'une des sept initiatives phares de la stratégie EUROPE 2020 de la Commission Européenne : « Une Europe efficace dans l'utilisation de ses ressources ».

En effet, cette initiative vise à pousser les projets répondant aux critères suivants :

- **Favoriser le passage à une économie à faible émission de carbone** : la réalisation de la section internationale (tunnel de base) permettra après son ouverture une économie annuelle moyenne d'environ 3 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> ;
- **Moderniser le secteur des transports** : La mise en service de la section internationale de la NLTL permettra de proposer aux entreprises ferroviaires une ligne de plaine entre la France et l'Italie, ce qui permettra d'éliminer les conditions difficiles du franchissement actuel des Alpes par les trains de fret, avec des pentes de l'ordre de 30 pour mille ;
- **Promouvoir l'efficacité énergétique** : la mise en service d'une ligne de plaine entre la France et l'Italie, dotée d'une distance plus courte entre Lyon et Turin, engendre un coût d'exploitation réduit du fait de caractéristiques de dénivellé et de tracé similaires à celles des voies ferrées de plaine (disparition des locomotives de pousse pour les trains lourds de fret) ainsi qu'une économie d'énergie significative (réduction de l'ordre de 40% des coûts d'exploitation ferroviaire entre St Jean de Maurienne et Susa) ;
- **S'attaquer aux principaux blocages, notamment les sections transfrontalières** : la réalisation de la nouvelle section transfrontalière entre St Jean de Maurienne et Susa va lever un des principaux obstacles naturels du corridor méditerranéen, ce qui va fluidifier les échanges de marchandises entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

#### **3.4.2 Un projet qui accroît la cohésion entre les Etats de la zone alpine**

La nouvelle liaison ferroviaire permettra d'offrir une réponse concrète à plusieurs exigences formulées par la Commission Européenne :

- améliorer la sécurité des personnes ;
- maîtriser le trafic de poids lourds et favoriser le transfert modal ;
- revitaliser le trafic ferroviaire de marchandises ;
- améliorer la sécurité des échanges commerciaux ;
- ouvrir en faveur du développement durable sur une zone et des

collettivi di trasporto viaggiatori e di trasporto merci in Francia e nel Piano generale dei trasporti e della logistica in Italia.

La realizzazione della NLTL si inserisce perfettamente in una delle sette iniziative faro della strategia EUROPE 2020 della Commissione Europea: <<Una Europa efficace nell'utilizzo delle proprie risorse».

In effetti, questa iniziativa mira a promuovere i progetti che rispondono ai seguenti criteri:

- **Favorire il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio**: la realizzazione della sezione internazionale (tunnel di base) permetterà dopo la sua apertura un risparmio annuo medio di circa 3 milioni di tonnellate di equivalente CO<sub>2</sub>;
- **Modernizzare il settore dei trasporti**: La messa in servizio della sezione internazionale della NLTL permetterà di proporre agli operatori ferroviari una linea di pianura tra la Francia e l'Italia, il che permetterà di eliminare le condizioni difficili dell'attuale attraversamento delle Alpi dai treni di trasporto merci, con pendenza pari al 30 per mille;
- **Promuovere l'efficienza energetica** : la messa in servizio di una linea di pianura tra la Francia e l'Italia, con una minor distanza tra Lione e Torino, implica un costo di esercizio ridotto per via di caratteristiche di dislivello e di tracciato simili a linee ferroviarie di pianura (scomparsa delle locomotive di spinta per i treni merci pesanti) e un risparmio energetico significativo (riduzione pari al 40% dei costi di esercizio ferroviario tra St Jean de Maurienne e Susa);
- **Affrontare i principali ostacoli, in particolare le sezioni transfrontaliere**: la realizzazione della nuova sezione transfrontaliera tra St Jean de Maurienne e Susa eliminerà uno dei principali ostacoli naturali del corridoio mediterraneo, il che favorirà la fluidità degli scambi di merci tra l'Est e l'Ovest dell'Europa.

#### **3.4.2 Un progetto che incrementa la coesione tra gli Stati della zona alpina**

Il nuovo collegamento ferroviario permetterà di offrire una risposta concreta a diverse esigenze formulate dalla Commissione Europea:

- Migliorare la sicurezza delle persone ;
- Controllare il traffico mezzi pesanti e favorire il trasferimento modale;
- Rivitalizzare il traffico merci ferroviario ;
- Migliorare la sicurezza degli scambi commerciali;
- Operare in favore dello sviluppo sostenibile su una zona e degli

- écosystèmes alpins reconnus fragiles ;
- contribuer à respecter les engagements internationaux de la France.

Ces objectifs appellent une politique publique résolument volontariste. Elle doit concilier les exigences de l'efficacité économique des différents modes de transports, de la sécurité des déplacements à travers l'arc alpin, et de la préservation environnementale d'un espace d'une extrême sensibilité.

#### **3.4.2.1 Améliorer la sécurité des déplacements des personnes**

De nombreux accidents ont marqué les tunnels routiers alpins ces dernières années. L'accident dramatique du tunnel du Mont Blanc, le 14 mars 1999 (39 morts) a été suivi quelques semaines plus tard par celui du tunnel autrichien du Tauern (12 morts), puis en 2001 par celui du tunnel suisse du Saint-Gothard (14 morts), enfin en juin 2005 par celui du tunnel du Fréjus (2 morts). Ces accidents tragiques ont fait prendre conscience de la vulnérabilité des tunnels routiers et de la nécessité de les sécuriser.

Par ailleurs, l'importance du trafic de poids lourds sur les routes et autoroutes alpines est également un important facteur d'insécurité pour la circulation des véhicules légers.

Cette série de catastrophes a certes conduit à un renforcement des mesures de sécurité des grands tunnels routiers. Les mesures de régulation mises en place, notamment les systèmes dits du « compte-goutte », comme au Gothard, ou la limitation rigoureuse des interdistances et des vitesses, comme au Mont Blanc et au Fréjus, constituent effectivement un instrument de limitation du trafic dans ces tunnels. Mais elles n'excluent pas la survenue de nouveaux graves accidents, comme en a malheureusement témoigné en 2005 l'accident du tunnel du Fréjus. De surcroit, ces accidents graves ont toujours entraîné la fermeture totale de l'axe pour des périodes allant de 2 mois (au Gothard) à 3 ans (au Mont-Blanc). Si la fermeture d'un tunnel ne peut être comparée à l'impact dramatique d'un accident pour les victimes et leurs proches, elle n'en est pas moins un signe révélateur de la vulnérabilité des axes routiers transalpins, et en définitive des grands itinéraires qui s'entrouvent dépendants.

Le mode ferroviaire est reconnu comme l'un des plus sûrs, et il est beaucoup plus sûr que le mode routier. Pourtant, les tunnels ferroviaires alpins existants ne sont pas exempts de risques non plus : en juin 2003, le tunnel de Monaco a dû être fermé 8 mois pour réparation, et en avril 2005, un déraillement de train dans le tunnel du Mont Cenis a gravement perturbé l'exploitation de la ligne. Malgré les travaux de sécurisation en cours, le principal tunnel ferroviaire existant entre la France et l'Italie, construit au XIX<sup>e</sup> siècle, pourrait être soumis à des contraintes d'exploitation susceptibles de limiter le développement

- ecosistemi alpini riconosciuti fragili;
- Contribuire al rispetto degli impegni internazionali della Francia.

Tali obiettivi implicano una politica pubblica decisamente proattiva. Deve conciliare le esigenze in materia di efficienza economica delle diverse modalità di trasporto, di sicurezza degli spostamenti attraverso l'arco alpino e di tutela ambientale di uno spazio di una estrema sensibilità.

#### **3.4.2.1 Migliorare la sicurezza delle persone**

Numerosi incidenti hanno colpito i trafori stradali alpini in questi ultimi anni. Il drammatico incidente del traforo del Monte Bianco, il 14 marzo 1999 (39 morti) è stato seguito qualche settimana dopo dall'incidente del traforo austriaco del Tauern (12 morti), poi nel 2001 da quello del traforo svizzero del San Gottardo (14 morti), infine nel giugno 2005 da quello del Frejus (2 morti). Questi tragici incidenti hanno fatto prendere coscienza della vulnerabilità dei trafori stradali e della necessità di renderli sicuri.

Inoltre, l'importanza del traffico mezzi pesanti sulle strade ed autostrade alpine costituisce anche un importante fattore di insicurezza per la circolazione dei veicoli leggeri.

Questa serie di catastrofi ha quindi indotto un rafforzamento delle misure di sicurezza dei grandi trafori stradali. Le misure di regolazione attuate, in particolare i sistemi detti del « contagocce », come al Gottardo, o la rigorosa limitazione delle interdistanze e delle velocità, come al Monte Bianco e al Frejus, costituiscono di fatto uno strumento di limitazione del traffico in questi trafori. Ma non escludono il verificarsi di nuovi gravi incidenti, come purtroppo dimostrato nel 2005 dall'incidente del traforo del Frejus.

Inoltre, questi gravi incidenti hanno sempre indotto la chiusura totale dell'asse per periodi da 2 mesi (al Gottardo) a 3 anni (al Monte Bianco). Se la chiusura di un traforo non è confrontabile al drammatico impatto di un incidente per le vittime ed i loro familiari, costituisce comunque un segnale rivelatore della vulnerabilità degli assi stradali transalpini e in definitiva dei grandi itinerari che ne dipendono.

Il modo ferroviario viene considerato uno dei più sicuri, ed è molto più sicuro del modo stradale. Eppure neanche i trafori ferroviari alpini esistenti sono esenti da rischi : nel giugno 2003, il tunnel di Monaco è stato chiuso 8 mesi per riparazione e nell'aprile 2005, il deragliamento di un treno nel traforo del Frejus ha gravemente perturbato l'esercizio della linea. Nonostante i lavori di messa in sicurezza in corso, il principale traforo ferroviario esistente tra la Francia e l'Italia, costruito nel secolo XIX, potrebbe essere sottoposto a vincoli di esercizio che potrebbero limitare lo sviluppo del traffico.

des trafics.

La réalisation d'un nouveau tunnel ferroviaire entre la France et l'Italie, qui répondra à des normes extrêmement strictes de sécurité, permettra de développer en sécurité le transport ferroviaire et de faire face ainsi à la demande croissante de trafics de marchandises et de voyageurs.

### 3.4.2.2 Maitriser le trafic de poids lourds et favoriser le transfert modal

L'un des défis majeurs sur l'ensemble de l'arc alpin est de maîtriser le trafic de transit routier, et de promouvoir des transports alternatifs à la route pour les déplacements à l'intérieur de l'espace alpin. C'est vrai pour les marchandises comme pour la mobilité des personnes, avec un enjeu tout particulier pour les premières.

Dans le passé, la croissance du trafic de fret transalpin a en effet été très rapide, beaucoup plus que celle du trafic général : le trafic transalpin a ainsi été multiplié par 4 entre 1970 et 1995. Malgré une chute de trafic en 2008, les données statistiques confirment le retour, dans la période récente, d'une croissance régulière des échanges de marchandises à travers les Alpes.

Au sein de ces échanges, la prépondérance du transport routier reste toujours marquée par rapport au mode ferroviaire. La construction des tunnels transalpins routiers et la réalisation d'accès aux normes autoroutières a apporté aux transporteurs routiers des gains de productivité considérables par rapport aux routes de montagne qu'ils devaient emprunter auparavant, ce qui a eu pour effet de faire littéralement exploser le trafic transalpin par la route.

Les passages routiers à travers les Alpes étant peu nombreux, la croissance du trafic se traduit par une concentration des poids lourds dans les quelques vallées qui assurent les passages internationaux, ce qui rend ce trafic peu supportable par les populations concernées.

Les plus forts traffics sont enregistrés sur les passages autrichiens, surtout au Brenner, et au sud de l'arc alpin, le passage de Vintimille drainant une part substantielle des échanges générés par la péninsule ibérique. Le trafic routier sur les passages nord-alpins demeure élevé et pourrait croître à nouveau, du fait de la grande volatilité observée dans le choix des itinéraires.

En particulier, les trafics de transit se distribuent sur les axes qui correspondent le mieux à leur logique géoéconomique, en fonction des conditions du moment. L'évolution des politiques suisse et autrichienne a attiré sur leurs passages des trafics qui passaient auparavant sur les passages franco-italiens. La croissance régulière des échanges européens, et la saturation progressive des passages suisses et autrichiens, devraient conduire à des évolutions affectant les trafics poids lourds dans les vallées alpines franco-italiennes.

Les pays alpins sont à la recherche de solutions visant à réguler le transit

La realizzazione di un nuovo traforo ferroviario tra la Francia e l'Italia, che risponderà a norme di sicurezza estremamente rigorose, permetterà di sviluppare in modo sicuro il trasporto ferroviario e di soddisfare pertanto la crescente domanda di traffico merci e viaggiatori.

### 3.4.2.2 Controllare il traffico mezzi pesanti e favorire il trasferimento modale

Una delle sfide maggiori sull'insieme dell'arco alpino è di controllare il traffico di transito stradale e di promuovere trasporti alternativi rispetto alla strada per gli spostamenti all'interno dello spazio alpino. Ciò vale per le merci come per la mobilità delle persone, con un particolare impegno per le prime.

In passato, la crescita del traffico merci transalpino è stata effettivamente molto rapida, molto di più di quella del traffico generale: il traffico transalpino è quindi stato moltiplicato per 4 tra il 1970 e il 1995. Nonostante un calo del traffico nel 2008, i dati statistici confermano il ritorno, negli ultimi tempi, di una crescita regolare degli scambi di merci attraverso le Alpi.

In questi scambi, la preponderanza del trasporto stradale rimane sempre significativa rispetto al modo ferroviario. La costruzione dei trafori transalpini stradali e la realizzazione di accessi conformi alle norme autostradali hanno indotto per gli autotrasportatori notevoli guadagni di produttività rispetto alle strade di montagna che dovevano percorrere in precedenza, il che ha portato all'effetto difar letteralmente esplodere il traffico transalpino su strada.

Dato il numero ridotto dei passaggi stradali attraverso le Alpi, la crescita del traffico si traduce in una concentrazione di mezzi pesanti nelle poche valli che assicurano i passaggi internazionali, il che rende questo traffico difficilmente sopportabile dalle popolazioni interessate.

I traffici più forti sono registrati sui passaggi austriaci, soprattutto al Brennero, e a sud dell'arco alpino, dato che il passaggio di Ventimiglia drena una gran parte degli scambi generati dalla penisola iberica. Il traffico strada le sui passaggi nordalpini rimane alto e potrebbe aumentare ulteriormente per via della notevole volatilità osservata nella scelta degli itinerari.

In particolare, i traffici di transito si distribuiscono sugli assi che più corrispondono alla loro logica geo-economica, in base alle condizioni del momento. L'evoluzione delle politiche svizzera e austriaca ha attirato sui propri passaggi dei traffici che precedentemente circolavano sui passaggi italo-francesi. La crescita regolare degli scambi europei e la progressiva saturazione dei passaggi svizzeri e austriaci, dovrebbero indurre delle evoluzioni con impatto sul traffico mezzi pesanti nelle valli alpine italo-francesi.

I paesi alpini sono in cerca di soluzioni destinate a regolare il traffico stradale e ad offrirgli alternative credibili per ferrovia o, in alcuni casi, per via marittima.

routier, et à lui offrir des alternatives crédibles par la voie ferroviaire ou, dans certains cas, maritime.

Le développement des mesures de sécurité des grands tunnels mises en place dans les dernières années, et les limitations de fait qu'elles introduisent, l'exaspération croissante des populations riveraines, tout concourt à une saturation progressive des itinéraires les plus chargés et à un report sur les autres axes si aucune alternative crédible n'est proposée.

Sans une politique active en faveur d'un transfert vers le rail, c'est la route qui continuera de supporter l'essentiel des trafics sur la frontière franco-italienne.

### 3.4.2.3 Revitaliser le trafic ferroviaire de marchandises

Le trafic ferroviaire connaît depuis 2000 une baisse que la France et l'ensemble des pays européens ont décidé d'enrayer. Parmi les leviers d'action figure la mise à disposition d'infrastructures modernes et performantes permettant d'améliorer les conditions économiques.

Toutes les grandes traversées ferroviaires transalpines ont été construites entre 1860 et 1922. Le premier grand tunnel a été celui du Mont Cenis, d'une longueur de 13,7 km, inauguré en 1871, au temps du royaume de Piémont - Sardaigne. Ont suivi ceux du Saint-Gothard (15 km) en 1882, du Simplon (20 km) en deux étapes en 1906 et 1922, et du Lotschberg (14 km) en 1913.

Tous ces tunnels ont pour caractéristiques d'être des tunnels d'altitude, avec des lignes au tracé sinuose comportant des rampes très importantes, qui limitent fortement la charge des trains et pénalisent lourdement le coût du transport ferroviaire. Par ailleurs leur gabarit réduit, conçu pour les dimensions des trains de l'époque, se révèle aujourd'hui inadapté.

Tous les pays alpins se sont donc progressivement engagés dans deux directions.

a) Ils ont d'abord cherché à optimiser la qualité du service sur les lignes existantes pour conforter ou promouvoir, selon les cas, leur capacité de trafic. Des plans concertés sont en cours de mise en œuvre sur les corridors du Simplon-Gothard et du Brenner, à l'initiative des différents pays concernés et des acteurs ferroviaires.

Les gestionnaires et opérateurs ferroviaires ont pris certaines mesures pour améliorer les conditions d'exploitation (mise en place d'un poste de commande binational unifié, etc.). La France et l'Italie, pour leur part, ont expérimenté à partir de novembre 2003 une autoroute ferroviaire entre Aiton et Orbassano, et d'importants travaux ont été menés jusqu'en 2012 afin de porter la ligne historique franco-italienne au gabarit GB1.

Depuis fin 2012, le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis dégage un gabarit

Lo sviluppo delle misure di sicurezza nei grandi trafori attuate negli ultimi anni e le limitazioni che di fatto inducono la crescente esasperazione delle popolazioni locali, tutto contribuisce alla progressiva saturazione degli itinerari più frequentati e a un trasferimento verso altri assi se nessun'alternativa credibile viene proposta.

Senza un'attiva politica a favore di un trasferimento verso la rotaia, la strada continuerà a sopportare la maggior parte del traffico sulla frontiera italo-francese.

### 3.4.2.3 Rivitalizzare il traffico ferroviario merci

Il traffico ferroviario ha subito dal 2000 un calo che la Francia e l'insieme dei paesi europei ha deciso di arrestare. Tra le leve di azione vi è la messa a disposizione d'infrastrutture moderne ed efficienti che permettono di migliorare le condizioni economiche.

Tutti i grandi attraversamenti ferroviari transalpini sono stati costruiti tra il 1860 e il 1922. Il primo grande traforo è stato quello del Moncenisio, con lunghezza di 13,7 km, inaugurato nel 1871, durante il regno di Piemonte-Sardegna. Hanno seguito poi il San Gottardo (15 km) nel 1882, il Sempione (20 km) in due fasi nel 1906 e nel 1922 e il Lotschberg (14 km) nel 1913.

Tutti questi trafori sono trafori di altitudine con linee dal tracciato sinuoso che comprendono delle pendenze molto importanti e che limitano fortemente il carico dei treni e penalizzano pesantemente il costo del trasporto ferroviario. Inoltre, la loro sagoma ridotta, progettata per le dimensioni dei treni dell'epoca, si rivela oggi inadeguata.

Tutti i paesi alpini si sono quindi progressivamente impegnati in due direzioni.

a) Hanno prima cercato di ottimizzare la qualità del servizio sulle linee esistenti per rafforzare o promuovere, secondo i casi, la loro capacità di traffico. Dei piani concertati sono in corso di attuazione sui corridoi del Sempione-Gottardo e del Brennero, su iniziativa dei diversi paesi interessati e degli attori ferroviari.

I gestori e gli operatori ferroviari hanno adottato alcuni provvedimenti per migliorare le condizioni di esercizio (messa in opera di un posto di comando binazionale unificato, ecc.). La Francia e l'Italia, dal canto loro, hanno sperimentato da novembre 2003, un'autostrada ferroviaria tra Aiton e Orbassano, ed importanti lavori sono stati condotti fino al 2012 al fine di condurre la linea storica italo-francese alla sagoma GB1.

Dalla fine del 2012, il traforo ferroviario del Moncenisio presenta una sagoma

permettant le ferrouillage (camions d'une hauteur de 4 mètres) et le transport des conteneurs maritimes au standard actuel (« High Cube »).

Cette ligne a de plus des conditions d'exploitation particulièrement difficiles qui sont source d'une forte dégradation de la ponctualité des trains et de la fiabilité du service. Il en résulte de plus des surcoûts importants pour les exploitants ferroviaires. Notons par ailleurs le conflit qui existe sur certaines sections de la ligne historique entre les trains internationaux et les trains nationaux, en particulier à l'approche de Turin. Tous ces facteurs pénalisent lourdement le service ferroviaire. En 2012, transitaient par le tunnel environ 3,4 millions de tonnes de marchandises par an.

Les travaux d'aménagement qui ont eu lieu ont permis d'augmenter légèrement le gabarit, les performances de la ligne et d'améliorer la sécurité du tunnel du Mont-Cenis (bien que celui-ci demeure mono-tube), mais n'amélioreront pas significativement les conditions économiques de l'exploitation.

Le réseau ferroviaire desservant la ligne historique présente lui-même de graves limitations. Ces facteurs affectent aussi, avec plus ou moins d'acuité, les autres lignes transalpines existantes.

**b)** C'est pourquoi tous les pays de l'arc alpin ont décidé la réalisation de nouvelles lignes ferroviaires qui devraient, à l'horizon d'une quinzaine d'années, améliorer la qualité, la performance et les coûts des services ferroviaires et libérer de nouvelles capacités dans l'arc Alpin. Il s'agit pour la Suisse du tunnel du Lötschberg, sur l'axe Lötschberg – Simplon (mis en service en juin 2007), et du tunnel du Gothard, qui devrait être ouvert en 2016, et pour l'Autriche et l'Italie du projet du tunnel du Brenner (mise en service prévue en 2026).

En France, seule la liaison Lyon Turin est en mesure de proposer à la fois un supplément d'alternative ferroviaire pour ces courants, et une alternative ferroviaire au transit routier du grand sud européen qui passe aujourd'hui par Vintimille.

Le développement du trafic ferroviaire de marchandises passe donc par la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin offrant des services attractifs en termes de qualité (fiabilité du service, sécurité), de charge transportée et de coûts d'exploitation.

#### **3.4.2.4 Sécuriser les échanges commerciaux**

L'expérience des incendies des tunnels routiers alpins a montré qu'un tel événement se traduit par une interruption du trafic sur l'itinéraire affecté pour des durées très importantes (de 2 mois à 3 ans). Les trafics routiers à travers les Alpes sont toujours à la merci d'un nouvel accident. Du fait du très petit nombre

che permette un trasporto combinato (camion con altezza di 4 metri) ed il trasporto dei container marittimi secondo lo standard attuale (" High Cube").

Questa linea dispone inoltre di condizioni di esercizio particolarmente difficili che inducono un importante deterioramento della puntualità dei treni e dell'affidabilità del servizio. Ne conseguono inoltre importanti sovraccosti per gli operatori ferroviari. Si nota d'altra parte il conflitto che esiste su alcune sezioni della linea storica tra i treni internazionali ed i treni nazionali, in particolare nell'avvicinarsi a Torino. Tutti questi fattori penalizzano fortemente il servizio ferroviario. Nel 2012, circa 3,4 milioni di tonnellate all'anno transitavano per il traforo.

I lavori di ristrutturazione condotti hanno permesso di leggermente aumentare la sagoma, migliorare le prestazioni della linea e la sicurezza del traforo del Moncenisio (anche se rimane a singolo fornace) ma non migliorano significativamente le condizioni economiche di esercizio.

La rete ferroviaria che serve la linea storica presenta gravi limitazioni. Questi fattori incidono anche, con più o meno acuità, sulle altre linee transalpine esistenti.

**b)** È per questo motivo che tutti i paesi dell'arco alpino hanno deciso la realizzazione di nuove linee ferroviarie che dovrebbero, fra una quindicina d'anni, migliorare la qualità, le prestazioni ed i costi dei servizi ferroviari e liberare nuove capacità nell'arco Alpino. Si tratta per la Svizzera del traforo del Lötschberg, sull'asse Léitschberg-Sempione (messo in servizio in giugno 2007) e del traforo del Gottardo, che dovrebbe essere aperto nel 2016, e per l'Austria e l'Italia del progetto del traforo del Brennero (messa in servizio prevista nel 2026).

In Francia, solo il collegamento Torino Lione è in grado di proporre sia un'alternativa ferrovia per questi traffici che un'alternativa ferrovia al transito stradale del "grande sud" europeo che passa oggi per Ventimiglia.

Lo sviluppo del traffico merci ferroviario implica quindi la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario Torino Lione che offre dei servizi attrattivi in termini di qualità (affidabilità del servizio, sicurezza) di carico trasportato e di costi diesercizio.

#### **3.4.2.4 Rendere sicuri gli scambi commerciali**

L'esperienza degli incendi nei trafori stradali alpini ha dimostrato che tale evento si traduce nell'interruzione del traffico sull'itinerario interessato per periodi molto importanti (da 2 mesi a 3 anni). I traffici stradali attraverso le Alpi sono sempre in balia di un nuovo incidente. Per via del ridotto numero di itinerari alternativi e

d'itinéraires alternatifs et de l'importance du trafic des poids lourds, une telle situation perturberait gravement les échanges commerciaux (augmentation des délais de livraison, réduction de la fiabilité, augmentation des coûts de transport), tous éléments qui pénaliserait les économies.

Une autre politique des transports, offrant une alternative au « tout - routier », permettrait de sécuriser les échanges commerciaux.

#### **3.4.2.5 Protéger l'environnement d'un espace alpin particulièrement fragile**

Le souci environnemental joue un rôle prépondérant dans le contexte alpin. Le Piémont et Rhône-Alpes bénéficient d'une desserte autoroutière dense, ce qui est une situation avantageuse d'un point de vue économique, scientifique, logistique, culturel et touristique, mais se révèle source de nuisances environnementales, en particulier dans les vallées : envahissement des camions, accroissement des accidents, bruit, pollution atmosphérique, etc.

En permettant le transfert de très nombreux poids lourds sur le train (y compris l'autoroute ferroviaire) et le développement du trafic ferroviaire de marchandises, la nouvelle liaison contribuera à réduire les émissions quotidiennes de polluants nocifs (dioxyde de carbone, composés organiques volatiles, particules). En outre, elle contribuera à une réduction des nuisances sonores dans les vallées concernées : la partie commune franco-italienne sera sur plus de 90% de sa longueur en tunnel ; les parties à l'air libre seront protégées par des écrans acoustiques, de manière à réduire au minimum les nuisances sonores ; enfin, les trains de voyageurs et d'autoroute ferroviaire seront équipés de matériel roulant moderne et seront donc plus silencieux que les matériels actuels.

#### **3.4.2.6 Contribuer à respecter les engagements internationaux de la France et de l'Italie**

Ces objectifs illustrent ainsi la contribution concrète apportée par la nouvelle liaison aux orientations de la Convention alpine et de son protocole d'application dans le domaine des transports. Ce protocole incite notamment à un transfert sur la voie ferrée d'une part croissante du trafic, en particulier celui de marchandises. Il précise en outre que les pays signataires s'engagent à ne pas construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin.

La réalisation de cette opération concorde, au plan multilatéral, avec les engagements de la France et de l'Italie dans le cadre de la convention de Kyoto (1997) et du sommet de Johannesburg (2002).

Enfin, le 30 novembre 2001, les pays alpins (Allemagne, Autriche, France, Italie, Suisse, rejoints ensuite par la Slovénie) ont également signé à Zurich une

dell'importanza del traffico mezzi pesanti, una tale situazione perturberebbe gravemente gli scambi commerciali (aumento dei termini di consegna, calo dell'affidabilità, aumento dei costi di trasporto), tutti gli elementi che penalizzerebbero i risparmi.

Un'altra politica dei trasporti che offrirebbe un'alternativa al « tutto - strada » permetterebbe di rendere sicuri gli scambi commerciali.

#### **3.4.5 Proteggere l'ambiente di uno spazio alpino particolarmente fragile**

La preoccupazione ambientale svolge una funzione preminente nel contesto alpino. Il Piemonte e la regione Rhône-Alpes usufrucono di un servizio autostradale denso, il che costituisce una situazione vantaggiosa da un punto di vista economico, scientifico, logistico, culturale e turistico, ma si rivela una fonte di inquinamento ambientale, in particolare nelle valli: invasione dei camion, incremento degli incidenti, rumore, inquinamento atmosferico, ecc.

Permettendo il trasferimento di numerosi mezzi pesanti su rotaia (compresa l'autostrada ferroviaria) e lo sviluppo del traffico merci ferroviario, il nuovo collegamento contribuirà a ridurre le emissioni quotidiane di inquinanti nocivi (biassido di carbonio, composti organici volatili, particolato). Inoltre, contribuirà a ridurre l'inquinamento acustico nelle valli interessate : la parte comune italo-francese sarà per oltre il 90% della lunghezza in galleria ; le parti all'aria aperta saranno protette da pannelli fonoassorbenti in modo da ridurre al minimo l'inquinamento acustico; infine, i treni viaggiatori e di autostrada ferroviaria saranno dotati di materiale rotabile moderno e saranno quindi più silenziosi degli attuali materiali.

#### **3.4.6 Contribuire al rispetto degli impegni internazionali della Francia e dell'Italia**

Questi obiettivi illustrano quindi il concreto contributo apportato dal nuovo collegamento agli orientamenti della Convenzione alpina e del relativo protocollo di applicazione nell'ambito dei trasporti. Questo protocollo incita in particolare a un trasferimento su ferrovia di una crescente parte del traffico, in particolare il traffico merci. Precisa inoltre che i paesi firmatari si impegnano a non costruire nuove strade a grande capacità per il traffico transalpino.

La realizzazione di questa operazione coincide, sul piano multilaterale, con gli impegni della Francia e dell'Italia nell'ambito della convenzione di Kyoto (1997) e del vertice di Johannesburg (2002).

Infine, il 30 novembre 2001, i paesi alpini (Germania, Austria, Francia, Italia, Svizzera, raggiunti quindi dalla Slovenia) hanno anche firmato a Zurigo una

Déclaration par laquelle ils s'engagent dans la voie de la concertation pour garantir la sécurité des passages transalpins, particulièrement les tunnels, pour trouver des solutions concrètes au développement du trafic routier transalpin, et pour promouvoir des solutions alternatives. C'est un pas important pour la définition de mesures communes permettant de réduire le trafic routier des marchandises et d'assurer la pleine efficacité des alternatives ferroviaires actuellement en cours d'étude ou de réalisation.

Dichiarazione con la quale si impegnano nella via della concertazione per garantire la sicurezza dei passeggeri transalpini, e in particolare i trafori, per trovare soluzioni concrete allo sviluppo del traffico stradale transalpino e per promuovere soluzioni alternative. È un passo importante nella definizione di misure comuni che permettano di ridurre il traffico stradale delle merci e di assicurare la piena efficacia delle alternative ferroviarie attualmente in corso di studio o di realizzazione.

### **3.5. Socio-economie benefits of the proposed Action at macro level**

#### **3.5.1 Les évaluations socio-économiques réalisées**

Le projet a fait l'objet de plusieurs évaluations coOts / bénéfices qui comprennent notamment :

- des évaluations économiques et socio-économiques, qui examinent les effets du projet en termes d'amélioration des conditions de transport ferroviaire pour les usagers et de réduction des externalités (pollution, accidentologie, encombrement des routes, etc.). Ces évaluations portent sur l'ensemble de la nouvelle liaison Lyon – Turin et intègrent donc l'effet des infrastructures d'accès à la section transfrontalière en France et en Italie, qui permettent au tunnel de base de dégager toutes ses potentialités ;
- une estimation des impacts en termes d'emplois en phase de construction et en phase d'exploitation ;
- des études de trafic, en particulier pour évaluer l'impact de divers types de mesures en faveur du transfert moda!.

Les bilans les plus récents sont ceux réalisés en 2010 lors des études de révision du projet préliminaire de la partie commune (PP2) et des accès italiens à la suite de la modification du tracé en Italie et en 2011 dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique des accès français menée sous la maîtrise d'ouvrage de RFF (devenu SNCF Réseau).

La principale évolution entre ces deux versions concerne essentiellement l'ajustement du phasage de construction des accès français de la liaison Lyon-Turin (Décision ministérielle du 10 novembre 2011). Ce changement n'a pas entraîné de modification substantielle des résultats économiques et socioéconomiques.

Par ailleurs, lors de l'approbation du PP2 par le gouvernement italien (via la délibération du CIPE en date du 3 août 2011), un nouveau phasage a été prescrit pour les accès italiens au tunnel de base : report du tunnel de l'Orsiera (ouvrage inclus dans la partie commune). Des études simplifiées ont été réalisées pour en évaluer l'impact sur le bilan socio-économique. Là encore, ces évolutions confirment substantiellement les résultats des précédents bilans, même si certaines hypothèses sur les capacités semblent conduire à une amélioration sensible.

On présente ci-dessous les indicateurs obtenus, la méthodologie utilisée, les

#### **3.5.1 Le valutazioni socio-economiche realizzate**

Il progetto è stato oggetto di diverse valutazioni costi/benefici che comprendono in particolare:

- delle valutazioni economiche e socio-economiche che analizzano gli effetti del progetto in termini di miglioramento delle condizioni di trasporto ferroviario per gli utenti e di riduzione delle esternalità (inquinamento, incidentalità, congestione delle strade, ecc.). Tali valutazioni riguardano l'insieme del nuovo collegamento Torino-Lione e integrano quindi l'effetto delle infrastrutture di accesso alla sezione transfrontaliera in Francia e in Italia che permettono al tunnel di base di dimostrare le sue potenzialità;
- una stima degli impatti occupazionali in fase costruttiva e in fase di esercizio;
- degli studi di traffico, in particolare per valutare l'impatto di diversi tipi di misure a favore del trasferimento modale.

I bilanci più recenti sono stati realizzati nel 2010 durante gli studi di revisione del progetto preliminare della parte comune (PP2) e degli accessi italiani in seguito alla modifica del tracciato in Italia e nel 2011 nell'ambito della procedura di dichiarazione di pubblica utilità degli accessi francesi svolta sotto la committenza di RFF (divenuta SNCF Réseau).

La principale evoluzione tra queste due versioni riguarda principalmente l'adeguamento del fasaggio della costruzione degli accessi francesi del collegamento Torino-Lione (Decisione ministeriale del 10 novembre 2011). Questo cambiamento non ha indotto nessuna modifica sostanziale dei risultati economici e socioeconomici.

Inoltre, al momento dell'approvazione del PP2 dal governo italiano (attraverso la delibera del CIPE in data 3 agosto 2011), un nuovo fasaggio è stato prescritto per gli accessi italiani al tunnel di base: rinvio nel tempo del tunnel dell'Orsiera (opera inclusa nella parte comune). Sono stati realizzati degli studi semplificati per valutarne l'impatto sul bilancio socioeconomico. Anche in questo caso, queste evoluzioni confermano sostanzialmente i risultati dei precedenti bilanci, anche se alcune ipotesi sulle capacità sembrano portare ad un miglioramento sensibile.

Si presentano nel seguito gli indicatori ottenuti, la metodologia utilizzata, le

hypothèses et les résultats de l'étude réalisée lors de la phase de révision du projet préliminaire (PP2) car cette étude est celle qui a donné lieu à la concertation la plus lourde, menée dans le cadre des travaux de l'Observatoire du Lyon-Turin. Ces travaux ont fait l'objet d'une publication sous la forme du « QUADERNO N°8 » de l'Observatoire ([http://www.palazzochigi.it/Presidenza/osservatorio\\_torino\\_lione/quaderni/quadrerno8.pdf](http://www.palazzochigi.it/Presidenza/osservatorio_torino_lione/quaderni/quadrerno8.pdf)).

ipotesi e i risultati dello studio realizzato in fase di rev1s1one del progetto preliminare (PP2) in quanto questo studio è quello che ha indotto alla concertazione più importante, svolta nell'ambito dei lavori dell'Osservatorio della Torino-Lione. Questi lavori sono stati pubblicati sotto forma del « QUADERNO N°8 » dell'Osservatorio ([http://www.palazzochigi.it/Presidenza/osservatorio\\_torino\\_lione/quaderni/quadrerno8.pdf](http://www.palazzochigi.it/Presidenza/osservatorio_torino_lione/quaderni/quadrerno8.pdf)).

### 3.5.2 Les principaux indicateurs utilisés

Une liste non exhaustive des études concourant à l'évaluation du projet est donnée ci-après. A chaque étude sont associés les indicateurs auxquels elle aboutit.

### 352 I principali indicatori utilizzati

Una lista non esaustiva degli studi destinati alla valutazione del progetto è riportata nel seguito. Ad ogni studio sono stati associati gli indicatori ai quali giunge.

Activité Attività	Études Studi	Indicateurs données par ces études <i>Indicatori forniti dagli studi</i>
Prévisions de traffic <i>Previsioni di traffico</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Études de trafic voyageurs / <i>Studi di traffico viaggiatori</i></li> <li>▪ Études de trafic fret / <i>Studi di traffico merci</i></li> <li>• Études de trafic sur l'Autoroute Ferroviaire / <i>Studi di traffico sull'Autostrada Ferroviaria</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafic aux différents horizons temporels et selon divers scénarios économiques et de politique des transports / <i>Traffico ai vari orizzonti e secondo diversi scenari economici e di politica dei trasporti</i></li> <li>• Niveau de transfert modal (en voyageur x km et en tonnes x km) / <i>Livello di trasferimento modale (in viaggiatori x km e in tonnellate x km)</i></li> </ul>
Analyse économique et socio-économique <i>Analisi economica e socioeconomica</i>	Evaluation économique et socio-économique <i>I Valutazione economica e socioeconomica</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TRI et VAN du projet au niveau global. / <i>TIR e VAN del progetto al livello globale</i></li> <li>• Détail de la VAN par acteurs (usagers, opérateurs ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, opérateur d'autoroute ferroviaire, opérateurs d'autoroutes, États, collectivités en ce qui concerne les effets externes) / <i>Dettaglio del VAN per soggetti (utenti, imprese ferroviarie, gestori d'infrastruttura, operatore di autostrada ferroviaria, Sfati, collettività per quanto riguarda gli effetti esterni)</i></li> <li>• Évaluation de la VAN par type d'activité (voyageurs, fret,...) / <i>Valutazione del VAN per tipo di attività (viaggiatori, merci...)</i></li> </ul>
Effets sociaux / <i>Effetti sociali</i>	Evaluation des impacts en terme d'emplois / <i>Valutazione degli impatti in termini occupazionali</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'emplois créés en phase de construction / <i>Numero di posti lavoro creati in fase di costruzione</i></li> <li>• Nombre d'emplois créés en phase d'exploitation / <i>Numero di posti lavoro creati in fase di esercizio</i></li> <li>• Effet des travaux sur l'emploi au niveau local / <i>Effetto dei lavori sull'occupazione al livello locale</i></li> </ul>

### 353 Méthodologie d'évaluation des retombées économiques et socio-sociales

### 3.5.3 Metodologia di valutazione delle ricadute economiche e sociali

## économiques du projet

### 3.5.3.1 Principe de l'analyse différentielle

L'évaluation économique et socio-économique du projet de la NLTL est basée sur l'analyse différentielle entre une situation de référence (en l'absence de projet, aux différents horizons temporels) et une situation de projet (avec la réalisation du projet d'ensemble et des accès tels que décrits dans la Partie D – Section 1, aux différents horizons temporels).

L'analyse différentielle permet donc de comparer l'impact du projet sur les acteurs économiques concernés avec les coûts d'investissement et d'exploitation de l'ouvrage. Cette comparaison est faite sur une durée conventionnelle de 50 ans après la mise en service et en tenant compte de l'actualisation.

Sont également pris en compte les travaux de remise en état de l'ouvrage au cours des 50 années après sa mise en service.

### 3.5.3.2 Hypothèses macroéconomiques

Les hypothèses de croissance économique retenues dans les études du PP2 réalisées en 2009-2010 sont basées sur les travaux menés par la Commission européenne sur l'évolution de la démographie en Europe, présentés dans le cadre du document « Ageing Report 2009 ». Dans ce document, trois hypothèses d'évolution du PIB sont proposées, c'est-à-dire :

- Un scénario optimiste : le « Rebond » ;
- Un scénario central : la « décennie perdue » ;
- Un scénario pessimiste : le « choc permanent ».

Les taux de croissance des PIB sont les suivants, pour la France et l'Italie, selon les trois scénarios :

Pays/ Paesi	Choc Permanent/ Choc permanente		06cennie perdue/ Decennio perduto		Rebond/ Rimbalzo	
	2009-25	2026-60	2009-25	2026-60	2009-25	2026-60
France/Francia	1,28%	1,54%	1,46%	1,80%	1,99%	1,80%
Italie/Italia	1,01%	1,03%	1,19%	1,29%	1,66%	1,29%

Scénarios de croissance du PIB de la France et de l'Italie

Le graphique ci-dessous présente les courbes d'évolution des PIB de l'Europe des 27 pays européens selon ces 3 scénarios.

## socioeconomiche del progetto

### 3.5.3.1 Principio dell'analisi differenziale

La valutazione economica e socioeconomica del progetto della NLTL si basa sull'analisi differenziale tra una situazione di riferimento (in assenza del progetto, ai diversi orizzonti temporali) e una situazione progettuale (con la realizzazione del progetto d'insieme e degli accessi come specificato nella Parte D -Sezione 1, ai diversi orizzonti temporali).

L'analisi differenziale permette quindi di confrontare l'impatto del progetto sugli attori economici interessati con i costi d'investimento e di esercizio dell'opera. Questo confronto viene realizzato prendendo in considerazione un periodo convenzionale di 50 anni dopo la messa in servizio e tenendo conto dell'attualizzazione.

Vengono inoltre presi in considerazione i lavori di ripristino dell'opera durante il periodo di 50 anni dopo la sua messa in servizio.

### 3.5.3.2 Ipotesi macroeconomiche

Le ipotesi di crescita economica considerate negli studi del PP2 realizzati nel 2009-2010 si basano sui lavori svolti dalla Commissione circa l'evoluzione demografica in Europa, presentati nell'ambito del documento « Ageing Report 2009 ». In questo documento, vengono proposte tre ipotesi di evoluzione del PIL europeo:

- Uno scenario ottimistico: il « Rimbalzo »;
- Uno scenario centrale: il « decennio perduto »;
- Uno scenario pessimistico: lo « shock permanente ».

I tassi di crescita del PIL sono i seguenti, per la Francia e l'Italia, secondo i tre scenari:

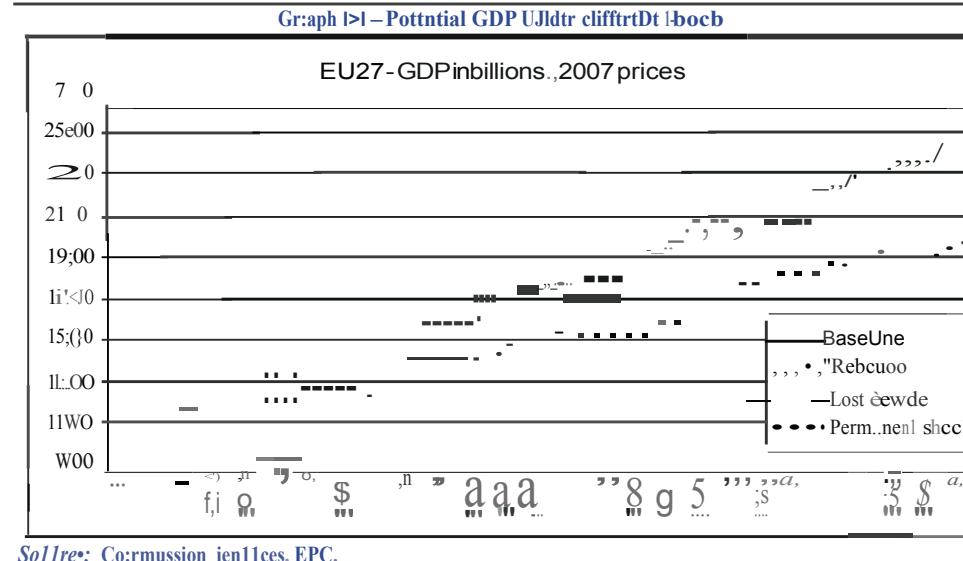
Pays/ Paesi	Choc Permanent/ Choc permanente		0écennie perdue/ Decennio perduto		Rebond/ Rimbalzo	
	2009-25	2026-60	2009-25	2026-60	2009-25	2026-60
France/Francia	1,28%	1,54%	1,46%	1,80%	1,99%	1,80%
Italie/Italia	1,01%	1,03%	1,19%	1,29%	1,66%	1,29%

Scenari di crescita del PIL della Francia e dell'Italia

Il seguente grafico presenta le curve di evoluzione dei PIL dell'Europa dei 27 paesi europei secondo questi 3 scenari.

L'hypothèse de croissance de la population en France et en Italie est celle préconisée dans le document « Ageing report 2009 ». Elle est de +0,02% par an sur la période 2001-2020. Au-delà de 2020, la croissance est nulle.

L'ipotesi di crescita della popolazione in Francia e in Italia è l'ipotesi preconizzata nel documento « Ageing report 2009 ». È pari allo +0,02% all'anno per il periodo 2001-2020. Dopo il 2020, la crescita è nulla.



Scénarios de croissance du PIB / Scenari di crescita del PIL

### 3.5.3 Effets pris en compte pour les bilans

L'analyse repose sur la valorisation des différents effets économiques du projet :

- Pour les trains de marchandises, sur la réduction des coûts d'exploitation ferroviaire résultant de la réalisation d'une ligne « de plaine » au lieu d'une ligne de montagne (avec pour conséquences la suppression de la poussée des trains lourds, l'augmentation de la longueur et du tonnage des trains, etc.), aux caractéristiques modernes permettant l'amélioration des performances ferroviaires (augmentation de la vitesse, suppression de certains arrêts techniques, etc.) et de la fiabilité ;
- Pour les trains d'autoroute ferroviaire, sur la substitution du transport routier par un transport ferroviaire plus économique (réduction des

### 3.5.3.3 Effetti presi in considerazione per i bilanci

L'analisi si basa sulla valorizzazione dei diversi effetti economici del progetto:

- Per i treni merci: sulla riduzione dei costi di esercizio ferroviario derivata dalla realizzazione di una linea « di pianura » invece di una linea di montagna (ne conseguono l'eliminazione della spinta dei treni pesanti, l'aumento della lunghezza e del tonnellaggio dei treni, ecc.), dalle caratteristiche moderne che permettono il miglioramento delle prestazioni ferroviarie (aumento della velocità, eliminazioni di alcune soste tecniche, ecc.) e dell'affidabilità;
- Per i treni di autostrada ferroviaria, sulla sostituzione del trasporto stradale da un trasporto ferroviario più economico (riduzione dei tempi di

- temps de conduite, des consommations de carburants, des charges liées à l'utilisation des poids lourds, etc.);
- Pour les trains de voyageurs, sur la réduction du temps de parcours et sur l'amélioration de la qualité de service.

Les gains de temps sont déterminés par les modèles de trafic. Ils comprennent :

- les gains pour le trafic (voyageurs et marchandises) qui était déjà sur le rail dans la situation de référence (sans projet) ;
- les gains pour le trafic (voyageurs et marchandises) transféré vers le rail grâce au projet ;
- ainsi que les gains pour le trafic (voyageurs et marchandises) restant sur la route mais bénéficiant d'une augmentation de vitesse grâce à la décongestion des routes résultant du transfert modal.

Sont également pris en compte, pour le bilan socio-économique, les effets dits externes, c'est-à-dire ceux qui correspondent à la réduction des nuisances environnementales (en particulier pour la pollution atmosphérique et l'effet de serre), des risques d'accidents et de la congestion routière.

La réduction des émissions polluantes est évaluée à partir de la variation du trafic des modes polluants (principalement la route et l'avion), compte tenu des facteurs d'émissions spécifiques à chaque mode. Pour le C02, la variation est calculée à partir de la variation de la consommation de carburant.

Ces effets, qui sont d'autant plus importants que le transfert de la route vers le rail est plus important, doivent engendrer des bénéfices à comparer aux coûts supplémentaires de construction et gestion du projet.

#### **3.5.3.4 Les « instructions cadres »**

La France et l'Italie disposent d'un cadre d'analyse économique et socio-économique des grands projets menés sur leur territoire et dans lesquels de l'argent public est investi.

Si le processus d'analyse est analogue quel que soit le pays, il n'en n'est pas de même en ce qui concerne la valorisation des gains de temps et les effets externes :

- Pollutions diverses (dont : gaz à effet de serre, bruit) ;
- Valeur de la vie (accidentologie) ;
- Congestion routière.

Chaque pays publie des « instructions cadres » qui stipulent les valeurs tutélaires accordées aux effets externes (valorisation financière des effets externes) à appliquer dans le cadre de l'évaluation des projets.

L'Europe propose également aux Etats membres ses propres instructions

guida, dei consumi di carburante, delle spese legate all'utilizzo di mezzi pesanti, ecc.);

- Per i treni viaggiatori, sulla riduzione del tempo di percorrenza e sul miglioramento della qualità del servizio.

I risparmi di tempo vengono determinati dai modelli di traffico. Comprendono:

- I risparmi per il traffico (viaggiatori e merci) che era già su rotaia nella situazione di riferimento (senza progetto);
- I risparmi per il traffico (viaggiatori e merci) trasferito su rotaia grazie al progetto;
- Così come i risparmi per il traffico (viaggiatori e merci) rimanente su strada ma che usufruisce di un aumento della velocità grazie alla decongestione delle strade risultante dal trasferimento modale.

Vengono inoltre considerati per il bilancio socioeconomico gli effetti cosiddetti esterni, ovvero che corrispondono alla mitigazione degli impatti ambientali (in particolare per l'inquinamento atmosferico e l'effetto serra), dei rischi d'incidente e della congestione stradale.

La mitigazione delle emissioni inquinanti viene valutata a partire dalla variazione del traffico dei modi inquinanti (principalmente stradale e aereo), tenuto conto dei fattori di emissioni specifici per ogni modalità. Per il C02, la variazione viene calcolata a partire dalla variazione del consumo di carburante.

Questi effetti, più importanti poiché il trasferimento dalla strada verso la ferrovia è più importante, devono indurre dei benefici da confrontare ai costi supplementari di costruzione e di gestione del progetto.

#### **3.5.3.4 Le « istruzioni quadro »**

La Francia e l'Italia dispongono di un quadro di analisi economica e socioeconomica dei grandi progetti condotti sul proprio territorio e nei quali viene investito il denaro pubblico.

Se il processo di analisi è analogo in qualsiasi paese, non lo si può dire per la valorizzazione dei risparmi di tempo e gli effetti esterni:

- Inquinamenti vari (tra cui :gas a effetto serra, rumore);
- Valore della vita (incidentologia);
- Congestione stradale.

Ogni paese pubblica delle « istruzioni quadro » che stipulano i valori tutelari attribuiti agli effetti esterni (valorizzazione finanziaria degli effetti esterni) da applicare nell'ambito della valutazione dei progetti.

L'Europa propone inoltre agli Stati membri le proprie istruzioni quadro per

cadres pour l'analyse économique et socio-économique des projets sur lesquels plusieurs pays membres interviennent.

Les valeurs peuvent varier d'un pays à l'autre. Dans certaines approches, les valeurs européennes sont retenues.

De même, chaque pays propose des hypothèses à utiliser en termes de taux d'actualisation.

En ce qui concerne la France, le taux varie dans le temps :

- 4% de 2005 à 2034 inclus ;
- 3,5% de 2035 à 2054 inclus ;
- 3% au-delà de 2054.

Pour l'Italie, le taux d'actualisation retenu est de 3,5% sur toute la durée.

### **3.5.3.5 Le bilan socio-économique du projet selon les approches nationales.**

S'agissant d'un projet intéressant deux pays limitrophes disposant chacun de leur propre cadre d'évaluation des projets, quatre approches ont été retenues (soit deux par pays) :

- l'approche française (F2), qui se base sur l'adoption pleine des dispositions des documents officiels en vigueur en France ("Instruction-Cadre") ;
- l'approche française (F1), qui intègre les paramètres de référence au niveau européen pour les pays considérés (source HEATCO), hormis les paramètres concernant les facteurs de dommage issus de l'Instruction-Cadre ;
- l'approche italienne (11), qui se base sur l'adoption pleine des dispositions des documents officiels en vigueur en Italie ("Linee Guida") et dans l'Union européenne ("Guide to Cost Benefit Analysis of investment projects", European Commission, DG Regio, 2008) et qui intègre tous les paramètres de références au niveau européen pour les autres pays (source HEATCO). Cette approche correspond également à l'approche Européenne ;
- l'approche italienne (12), qui intègre uniquement les paramètres Italiens (source HEATCO).

l'analisi economica e socioeconomica dei progetti sui quali diversi paesi intervengono.

I valori possono cambiare da paese a paese. In alcuni approcci, vengono ritenuti i valori europei.

Ogni paese propone altresì delle ipotesi da utilizzare in termini di tasso di attualizzazione.

Per quanto riguarda la Francia, il tasso varia nel tempo :

- 4% dal 2005 al 2034 incluso;
- 3,5% dal 2035 al 2054 incluso;
- 3% dopo il 2054.

Per l'Italia, il tasso di attualizzazione considerato è del 3,5% per tutto il periodo.

### **3.5.3.5 Il bilancio socioeconomico del progetto secondo gli approcci nazionali.**

Dato che il progetto riguarda due paesi limitrofi ognuno dotato del proprio quadro di valutazione dei progetti, sono stati considerati quattro approcci (ovvero due per paese):

- l'approccio francese (F2), basato sull'adozione piena delle disposizioni dei documenti ufficiali vigenti in Francia ("Istruzioni Quadro");
- l'approccio francese (F1), che integra i parametri di riferimento a livello europeo per i paesi considerati (fonte HEATCO), ad eccezione dei parametri relativi ai fattori di danno emanati dall'Istruzione-Quadro;
- l'approccio italiano (11), basato sull'adozione piena delle disposizioni dei documenti ufficiali vigenti in Italia ("Linee Guida") e nell'Unione europea ("Guide to Cost Benefit Analysis of investment projects", European Commission, DG Regio, 2008) e che integra tutti i parametri di riferimento a livello europeo per gli altri paesi (fonte HEATCO). Questo approccio corrisponde anche all'approccio Europeo;
- l'approccio italiano (12), che integra unicamente i parametri Italiani (fonte HEATCO).

	<b>F1•Bilancio secondo rapprocdo francese con parametr1del costesternl variabili per paese</b>	<b>11 - Bilancio secondo rapprocdo Italiano con parametri del costesternl vartabllper paesi</b>	<b>F2•Bilancio secondo l'approcdo francese (tutti i valori)</b>	<b>12-Bilancio secondo l'approccio Italiano(tutti i valori)</b>
<b>Parametri che Influenzano le funzioni di costo</b>	Stessi valori per i 4 bilanci			
<b>Valori di riferimento per il calcolo del costo esterni</b>	Parametri evalori di riferimento specifici diogni paese	Parametri evalori di riferimento francesi	Parametri evalori di riferimento Italiani	Parametri evalori di riferimento francesi
<b>Parametri economici</b>	Parametri evalori di riferimento francesi	Parametri e valori di riferimento Italiani	Parametri e valori di riferimento francesi	Parametri evalori di riferimento Italiani

Quatre bilans différenciés sur la base des différentes références nationales

Les résultats économiques sont similaires entre F1 et F2, et entre 11 et 12. Pour cette partie, les différences entre les approches françaises et italiennes concernent uniquement le taux d'actualisation et les valeurs du temps utilisées pour le calcul des gains de temps.

	<b>F1•Bilancio secondo rapprocdo francese con parametr1del cost esternl variabili per paese</b>	<b>11 - Bilancio secondo l'approcio Italiano con parametri del cost esternl vartabllper paesi</b>	<b>F2•Bilancio secondo l'approcdo francese (tutti 1 valori)</b>	<b>12 •Bilancio secondo l'approccio Italiano (tutti I valori)</b>
<b>Parametri che Influenzano le funzioni di costo</b>	Stessi valori per i 4 bilanci			
<b>Valori di riferimento per il calcolo del costo esterni</b>	Parametri e valori di riferimento specifici diogni paese	Parametri evalori di riferimento francesi	Parametri evalori di riferimento francesi	Parametrie valori di riferimento Italiani
<b>Parametri economici</b>	Parametri e valori di riferimento francesi	Parametri e valori di riferimento Italiani	Parametri e valori di riferimento francesi	Parametri e valori di riferimento Italiani

Quattro bilanci differenziati in base ai diversi riferimenti nazionali

I risultati economici sono simili tra F1 e F2, e tra 11 e 12. Per questa parte, le differenze tra gli approcci francesi e italiani riguardano unicamente il tasso di attualizzazione e i valori di tempo utilizzati per ilcalcolo dei risparmi di tempo.

#### 3.5.4 Prévision de demande de trafic

Les principaux résultats des études de prévisions de trafic fret et voyageurs sont fournis au chapitre 5.3 (scénarios avec et sans le projet).

#### 3.5.5 Principaux résultats en termes de report modal, d'amélioration de l'environnement et de la sécurité

Les principaux effets non financiers, évalués pour l'année 2035, sont présentés dans le tableau suivant :

- transfert modal : réduction du trafic routier de marchandises / trasferimento modale: riduzione del traffico stradale merci
  - 1,375 milliards PL.km / an
  - 1,375 miliardi VP.km/anno
- transfert moda! : réduction du trafic de voyageurs par route / trasferimento modale: riduzione del traffico viaggiatori per strada
  - 281 millions VL.km / an
  - 281 milioni VP.km/anno
- transfert moda! : réduction du trafic de voyageurs par avion / trasferimento modale: riduzione del traffico viaggiatori aereo
  - 453 millions voy.km / an
  - 453 milioni viag.km/anno
- réduction du temps de transport voyageurs / riduzione del tempo di percorrenza dei treni viaggiatori
  - 7,179 millions ph / an
  - 7,179 milioni po/anno
- réduction du temps de transport fret / riduzione del tempo di percorrenza dei treni merci
  - 318 millions th / an
  - 318 milioni to/anno
- réduction des émissions de NOx / riduzione delle emissioni di NOx
  - 1.110 t/an
  - 1.110 t/anno
- réduction des émissions de C02 / riduzione delle emissioni di C02
  - 567.730 t/an
  - 567.730 t/anno
- nombre de vies humaines sauvées (réduction des accidents dans les transports) / numero di vite umane salvate (riduzione degli incidenti nei trasporti)
  - 33 par an
  - 33 per anno
- nombre de blessés dans les accidents de transport en moins / numero di feriti in meno negli incidenti nei trasporti)
  - 917 par an
  - 917 per anno

#### 3.5.6 Résultats de l'Analyse Coûts-Bénéfices

#### 3.54 Previsione relativa alla domanda di traffico

I principali risultati degli studi previsionali di traffico merci e viaggiatori sono riportati al capitolo 5.3 (scenari con e senza progetto).

#### 3.5.5 Principali risultati in termini di trasferimento modale, di miglioramento dell'ambiente e della sicurezza

I principali effetti non finanziari , valutati per l'anno 2035, vengono presentati nella seguente tabella:

- 1,375 miliardi VP.km/anno
- 281 milioni VP.km/anno
- 453 milioni viag.km/anno
- 7,179 milioni po/anno
- 318 milioni to/anno
- 1.110 t/anno
- 567.730 t/anno
- 33 per anno
- 917 per anno

#### 1 3.5.6 Risultati dell'Analisi Costi-Benefici

Le tableau ci-dessous donne la synthèse des TIR (Taux Interne de Rentabilité) et la VAN (Valeur Actuelle Nette) selon les quatre méthodes d'analyse utilisées pour l'approfondissement du scénario central « Décennie perdue ».

Les résultats détaillés par acteurs sont présentés dans le chapitre 5.4.2 du présent document.

La seguente tabella presenta la sintesi dei TRI (Tasso di Rendimento Interno) e il VAN (Valore Attuale Netto) secondo i quattro metodi di analisi utilizzati per l'approfondimento dello scenario centrale "Decennio perduto".

I risultati dettagliati per soggetto sono riportati nel capitolo 5.4.2 del presente documento.

Millions d'euros Milioni di euro	Décennie Perdue	Décennie Perdue	Décennie Perdu	Décennie Perdue
	Decennio Perduto E1	Decennio Perduto E2	Decennio Perduto 11	Decennio Perduto 12
	Taux d'actualisation Tasso di attualizzazione 4% -3.5% -3%		Taux d'actualisation Tasso di attualizzazione 3.5%	
VAN totale	14 961	14 291	11 972	11 533
TIR	5,15%	5,09%	4,72%	4,68%
VAN économique / economico	-9 468	-9 468	-8 569	-8 569
VAN amélioration du service VAN miglioramento del servizio	10 610	10 610	8 650	8 650
VAN effets externes / effetti esterni	13 818	13 149	11 891	11 452
TIR économique / economico	2,38%	2,38%	2,38%	2,238°A
TIR écon. + amelioration du service TIR econ. + miglioramento del servizio	3,79%	3,79%	3,51%	3,51%

Résultats globaux par type de bilan socio-économique (scénario "Décennie perdue")  
Risultati globali per tipo di bilancio socio-economico (scénario "Décennie perdue")

Le tableau ci-dessous présente une décomposition de la VAN permettant de

La seguente tabella presenta una scomposizione del VAN che permette di

distinguer le poids des composantes fret et voyageurs dans l'évaluation | distinguere l'entità delle componenti trasporto merci e viaggiatori nella  
économique et socioéconomique : valutazione economica e socioeconomica :

<b>Millions d'euros</b> <b>Milioni di euro</b>	Décennie Perdue Decennio Perduto F1	Décennie Perdue Decennio Perduto F2	Décennie Perdue Decennio Perduto 11	Décennie Perdue Decennio Perduto 12
<b>VAN économique fret / economico Merci</b>	<b>11 851</b>	<b>11 851</b>	<b>12 299</b>	<b>12 299</b>
<b>VAN économique Voyageurs / economico Viaggiatori</b>	<b>193</b>	<b>193</b>	<b>202</b>	<b>202</b>
<b>VAN économique Gestionnaires d'Infr. Ferr. Sauf constr / VAN economico Gestori infra ferr eccetto costruzione</b>	<b>2 613</b>	<b>2 613</b>	<b>2 713</b>	<b>2 713</b>
<b>VAN économique Construction Gestionnaires d'Infr. Ferr.1 VAN economico Costruzione Gestori infra ferr</b>	<b>-24 125</b>	<b>-24 125</b>	<b>-23 783</b>	<b>-23 783</b>
<b>VAN économique / economico</b>	<b>-9 468</b>	<b>-9 468</b>	<b>-8 569</b>	<b>-8 569</b>
<b>VAN amélioration du service/ VAN miglioramento del servizio</b>	<b>10 610</b>	<b>10 610</b>	<b>8 650</b>	<b>8 650</b>
<b>VAN effets externes fret / VAN effetti esterni Merci</b>	<b>12 963</b>	<b>12 252</b>	<b>11 095</b>	<b>10 807</b>
<b>VAN effets externes Voyageurs VAN effetti esterni Viaggiatori</b>	<b>855</b>	<b>897</b>	<b>796</b>	<b>645</b>
<b>VAN effets externes / effetti esterni</b>	<b>13 818</b>	<b>13 149</b>	<b>11 891</b>	<b>11 452</b>

Résultats globaux par acteur (scénario "Décennie perdue")

Risultati globali per attore (scénario "Décennie perdue")

### **3.6. Added-value of EU funding on the financing of the proposed Action and the commitment of the different stakeholders**

L'action constitue une partie importante de la construction du tronçon de la NLTL transfrontalier entre la France et l'Italie. Plus que la frontière administrative, cette section doit franchir l'obstacle physique que constitue la chaîne des Alpes, ce qui en détermine le coût élevé.

Ce coût serait difficilement supportable par les deux Etats sans l'aide financière de l'Union Européenne. En effet, comme cela a été explicité au point 3.1, la section transfrontalière présente avant tout des avantages en termes de construction de l'unité européenne, dans le respect de l'environnement.

Le soutien financier de l'union européenne va donc au-delà d'un simple apport de valeur ajouté : il est vital pour la poursuite du projet.

L'azione costituisce una parte importante della costruzione della sezione della NLTL transfrontaliera tra la Francia e l'Italia. Più che il confine amministrativo, questa sezione deve attraversare l'ostacolo fisico costituito dalle Alpi, il che ne determina il costo elevato.

Questo costo sarebbe difficilmente sostenibile dai due Stati senza l'aiuto finanziario dell'Unione Europea. In effetti, come specificato al punto 3.1, la sezione transfrontaliera presenta soprattutto dei vantaggi in termini di costruzione dell'unità europea, nel rispetto dell'ambiente .

Il sostegno finanziario dell'unione europea va quindi oltre un semplice apporto di valore aggiunto: è vitale per la continuazione del progetto.

### **3.7. Cross-border section**

This section aims at verifying whether or not any section of the proposed Action corresponds to the definition of cross-border sections in Article 3 (m) of the TEN-T Regulation.

A. Does the proposed Action require actions/construction works on both sides of the borders between two Member States?

Yes

If yes, indicate which Member States are directly concerned and which activities each of them will be carrying out.

No

Le projet s'inscrit dans la liaison Lyon - Turin dont les parties nationales seront réalisées par phases successives par les gestionnaires d'infrastructures nationaux, RFF (intégré à SNCF Réseau depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015) en France et RFI en Italie. Il est à noter que la section transfrontalière est néanmoins relativement autonome, dans la mesure où celle-ci comprendra des connexions aux lignes historiques existantes à ses deux extrémités (Saint-Jean-de-Maurienne en France et Susa-Bussolengo en Italie). Ces lignes historiques offrent des caractéristiques limitées mais permettront d'assurer, le cas échéant, une première phase d'exploitation de la section transfrontalière.

Par ailleurs, les deux gouvernements se sont engagés à accompagner la réalisation du projet de mesures de maîtrise du trafic routier et en faveur du transport ferroviaire. Ces mesures sont en cours d'étude dans le cadre du groupe de travail Report Moda! de la CIG. De premières orientations ont été fixées dans l'Accord du 30 janvier 2012 (« Annexe 3 - Promotion du report moda! pour les passages franco-italiens »).

Il progetto si iscrive nell'ambito del collegamento Torino-Lione le cui parti nazionali verranno realizzate in fasi successive dai gestori d'infrastrutture nazionali, RFF (integrata a SNCF Réseau a partire dal 1° gennaio 2015) in Francia e RFI in Italia. Va sottolineato che la sezione transfrontaliera è comunque relativamente autonoma in quanto comprenderà dei collegamenti alle linee storiche esistenti alle sue estremità (Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Busso leno in Italia). Queste linee storiche offrono delle caratteristiche limitate ma permetteranno di assicurare, ove necessario, una prima fase di esercizio della sezione transfrontaliera.

Inoltre, i due governi si sono impegnati ad accompagnare la realizzazione del progetto di misure di controllo del traffico stradale e a favore del trasporto ferroviario. Queste misure sono in corso di studio nell'ambito del gruppo di lavoro Trasferimento Modale della CIG. Alcuni orientamenti sono già stati definiti dall'Accordo del 30 gennaio 2012 ("Allegato 3 – Promozione del trasferimento modale per i transiti italo-francesi").

B. Does the proposed Action ensure, via a third country, continuity of a core network corridor between two Member States?  
If yes, indicate which Member States and third country are directly concerned and which activities each of them will be carrying out.

Yes  
 No

Non applicable

Non applicable

C. Is the proposed Action located on a section which ensures the continuity of a project of common interest between the nearest urban nodes on both sides of the border of two Member States or between a Member State and a neighbouring country?  
If yes, provide justification for classifying the proposed Action (or part of the proposed Action) as cross-border and explain which activities the Member State(s) will be carrying out.

Yes  
 No

L'Action est localisée entre les nœuds urbains de Lyon en France et de Turin en Italie, sur le Corridor Méditerranéen.

A la page 348/153 du JOUE du 20 décembre 2013 concernant le Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010, le Projet d'ensemble est clairement signalé parmi les tronçons présélectionnés :

«Lyon – Torino / Rail / Tronçon transfrontalier, travaux du tunnel de base: études et travaux concernant les voies d'accès»

Ci-dessous la carte issue du Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE, sur laquelle sont signalés les deux nœuds urbains en question :

L'Azione è localizzata tra i nodi urbanidi Lione in Francia e di Torino in Italia, sul Corridoio Mediterraneo.

Alla pagina 348/153 della GUUE del 20 dicembre 2013 relativa al Regolamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che definisce il meccanismo per l'interconnessione in Europa, modificando il regolamento (UE) n° 913/2010 e abrogando i regolamenti (CE) n° 680/2007 e (CE) n° 67/2010, il Progetto d'insieme è chiaramente segnalato fra le tratte preselezionate:

«Torino – Lione / Rotaia / Tratta transfrontaliera, lavori del tunnel di base; studi e lavori relativi alle vie di accesso»

Viene riportata qui di sotto la mappa del Regolamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 relativa agli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto e abrogando la decisione n° 661/2010/UE, sulla quale sono segnalati i due nodi urbani interessati:

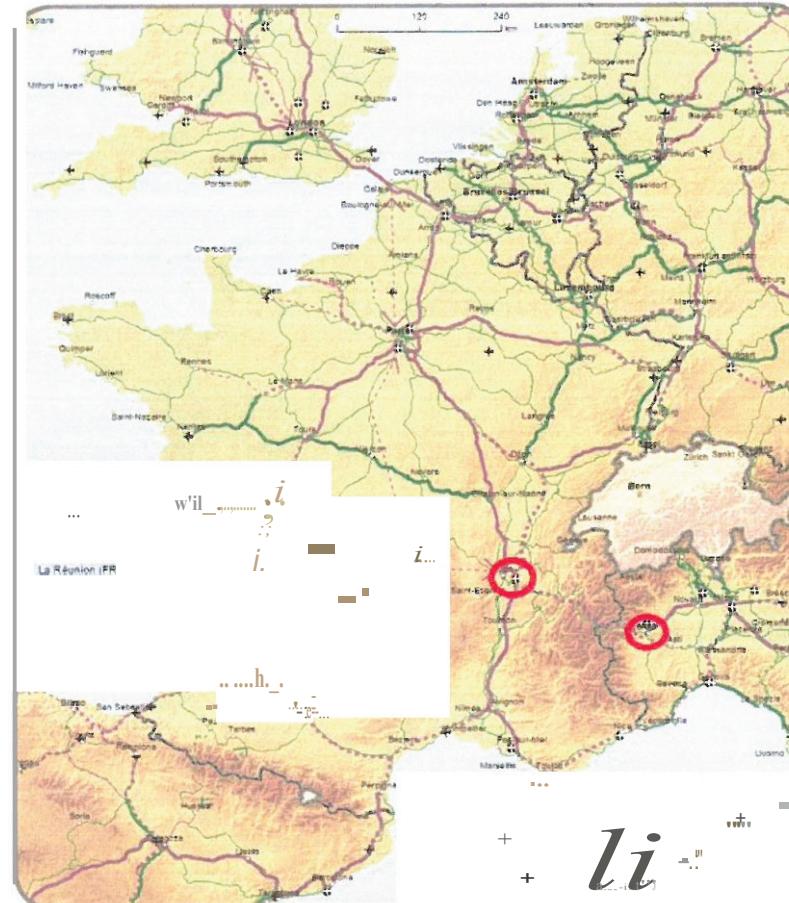
1.1 Réseau ferroviaire de la région de Jérémie:  
réseau central et périphérique de Jérémie;

BE

FR

LU

NL



+ 5



- D. Has a written agreement been concluded between the Member States concerned or between the Member States and third countries concerned relating to the completion of the cross border section, in accordance with Article 7 (2) of the CEF Regulation? I:81 Yes  
D No

If yes, describe the main elements of this agreement and attach a copy of it in annex.

Lors du sommet franco-italien qui s'est tenu à Paris le 24 février 2015 , les gouvernements ont signé un accordi par lequel ils décident leur engagement dans la réalisation des travaux définitifs de la section de transfrontalière. (annexe 03).

In seguito al vertice italo-francese che si è tenuto a Parigi il 24 febbraio 2015, i governi hanno firmato un accordo con il quale decidono il loro impegno nella realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera (allegato 03)

- E. Have the Member States concerned made a joint commitment regarding the proposed Action , i.e. (a) concluded a formal written agreement at appropriate level, (b) agreed a common financial plan or coordinateci financial plans,(e) agreed on a common timetable for studies and works, including a coordinateci date of opening to service, (d) agreed on how the Member States concerned coordinate their procedures for assessing environmental effects and socio-economie effects thereof, and how they use their best endeavours to conduct a trans-national enquiry prior to the granting of the building permit? [8] Yes  
D No

Clarify and detail as appropriate, and attach copies of the relateci documents

a) Préalablement à la signature de l'accordi cité au point D, la France et l'Italie ont signé plusieurs accords importants concernant le projet :

• L'Accordi franco-italien du 15.1.1996 a institué une Commission Intergouvernementale (CIG) et a défini ses compétences (annexe D4) ;

• Un Accordi franco-italien a été signé le 29 janvier 2001 à Turin (voir § 4.2 ci-dessous), qui est devenu Traité après sa ratification par les parlements des 2 pays, le 28 Février 2002 en France et le 27 Septembre 2002 en Italie (annexes D5) ;

• Un nouvel Accordi franco-italien a été signé le 30 janvier 2012 à Rome (voir § 4.2 ci-dessous), qui est devenu Traité après sa ratification par les parlements des 2 pays, le 2 décembre 2013 en France et le 23 avril 2014 en Italie (annexes 01 et D2).

b) l'Accord de 2012 définit la répartition du financement entre les deux pays pour la phase de construction et les principes du montage économique, juridique et financier. Des études ont été engagées par le Promoteur, sous la conduite de la Commission Intergouvernementale , en vue d'établir le plan de financement de l'ouvrage. Dans ce cadre, il a été décidé que les ouvrages de génie civil seront financés par des subventions publiques, alors qu'il n'est pas exclu d'avoir recours à un Partenariat Public-Privé pour la réalisation des équipements.

c) À la demande de la CIG, un programme et un calendrier des études et des

a) Previa la firma dell'accordo citato al punto D, la Francia e l'Italia hanno firmato diversi accordi importanti relativi al progetto:

• L'Accordo italo-francese del 15.1.1996 ha istituito una Commissione Intergovernativa (CIG) e ne ha definito le competenze (allegato 04) ;

• Un Accordo italo-francese è stato firmato il 29 gennaio 2001 a Torino (vedi § 4.2 D di cui sopra), diventato trattato dopo la sua ratifica dai parlamenti dei 2 paesi, il 28 febbraio 2002 in Francia ed il 27 settembre 2002 in Italia (allegati D5) ;

• Un nuovo Accordo italo-francese è stato firmato il 30 gennaio 2012 a Roma (si veda § 4.2 qui di seguito), diventato Trattato dopo la sua ratifica dai parlamenti dei 2 paesi in data 2 dicembre 2013 in Francia e in data 23 aprile 2014 in Italia (allegati D1 e D2).

b) l'Accordo del 2012 definisce la distribuzione del finanziamento tra i due paesi per la fase costruttiva e i principi del montaggio economico, giuridico e finanziario. Degli studi sono stati avviati dal Promotore, sotto la guida della Commissione Intergoverna tiva, al fine di stabilire il piano di finanziamento dell'opera. In tale contesto, è stato deciso che le opere civili verranno finanziate da sussidi pubbliche, mentre il ricorso a un Partenariato Pubblico-Privato non è escluso per la realizzazione degli impianti.

e) Su richiesta della CIG, un programma ed un planning degli studi e dei lavori

travaux a été établi par LTF (devenue TELT) et validé par les États. Le début des travaux aura lieu en 2017. La mise en service aura lieu fin 2029.

d) S'agissant d'un projet binational, la Convention d'Espoo et ses directives de transposition, qui définit les impacts sur le territoire d'un Etat membre sur les ouvrages situés dans un autre Etat membre, a été pris en compte, sous le contrôle attentif et constant de la CIG.

F. Have the Member States (and potentially third countries) concerned created a common, technically and financially indivisible structure for the implementation of the action?

If Yes, explain the role and legal status of this structure, and attach the relevant legally binding agreement(s).

La Commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne pour la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été créée par l'accord du 15 janvier 1996 entre les deux États, afin d'assurer le pilotage des études sur la section internationale du projet.

Par ailleurs, conformément à l'accord du 29 janvier 2001 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon - Turin et, notamment, ses articles 5, 6, 7 et 9, la France et l'Italie ont décidé de la création du Promoteur en charge des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne de la section internationale :

Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) a été créée le 3 octobre 2001. La société est une Société par Actions Simplifiées (SAS), détenue à parts égales par les deux gestionnaires d'infrastructures nationaux, RFF (devenu SNCF Réseau en France et RFI en Italie).

Nous joignons en annexe les statuts de la société Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) (annexe D6).

L'Accord franco-italien du 30 janvier 2012 a permis notamment de définir le rôle et la gouvernance du Promoteur public, lequel sera chargé de la réalisation complète du projet. Le Promoteur sera également le gestionnaire de l'infrastructure après sa mise en service (annexes D1 et D2).

La CIG du 14 décembre 2012 a décidé en outre que Lyon Turin Ferroviaire SAS (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) deviendra le Promoteur public

sono stati elaborati da LTF (diventata TELT) e convalidati dagli Stati. I lavori saranno iniziati a nel 2017. La messa in servizio avverrà a fine 2029.

d) Trattandosi di un progetto binazionale, è stata presa in considerazione, sotto attento e costante controllo da parte della CIG, la Convenzione Espoo e le relative direttive di trasposizione, che definisce gli impatti sul territorio di uno Stato membro sulle opere situate in un altro Stato membro.

1:8] Yes  
D No

La Commissione Intergovernativa (CIG) italo-francese per il nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino - Lione è stata istituita dall'Accordo del 15 gennaio 1996 tra i due Stati per assicurare il pilotaggio degli studi relativi alla sezione internazionale del progetto.

Peraltro, in conformità con l'accordo del 29 gennaio 2001 tra il Governo della Repubblica Francese ed il Governo della Repubblica Italiana per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino – Lione, ed in particolare degli articoli 5, 6, 7 e 9, la Francia e l'Italia hanno deciso la creazione del Promotore incaricato degli studi, delle indagini geognostiche e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese della sezione internazionale:

Lyon Turin Ferroviaire (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin) è stata creata il 3 ottobre 2001. La società è una Società per Azioni Semplificata (SAS), le cui azioni sono possedute in parti uguali dai gestori d'infrastruttura nazionali RFF (divenuta SNCF Réseau) in Francia e RFI in Italia.

Allego iamo lo statuto della società Lyon Turin Ferroviaire (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin) (allegato D6).

L'Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 ha permesso in particolare di definire il ruolo e la governance del Promotore pubblico che sarà incaricato della completa realizzazione del progetto. Il Promotore sarà inoltre il gestore dell'infrastruttura dopo la sua messa in servizio (allegati D1 e D2).

La CIG del 14 dicembre 2012 ha inoltre deciso che Lyon Turin Ferroviaire SAS (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin) diventerà il Promotore pubblico dopo

après modification de son Statut et de son actionnariat (annexe D7).

Pour permettre la cession des actions de LTF (devenue TELT) par Réseau ferré de France et Rete ferroviaria italiana, l'article 10 des Statuts de LTF (devenue TELT) a été modifié le 21 novembre 2014. Cette cession est intervenue au mois de février 2015, LTF (devenue TELT) étant désormais détenue paritairement par l'Etat français et Ferrovie dello Stato holding.

L'assemblée générale réunissant les nouveaux actionnaires s'est tenu le 23 février 2015 à Paris, afin d'approuver les nouveaux statuts et de mettre en place une gouvernance renouvelée.

G. Provide information on the financial viability of the cross-border action and on the timetable for carrying it out. Explain which guarantees are issued - preferably jointly - by the Member State(s) to ensure this viability and the timetable. This applies also if the applicant is not a Member State. Please attach these guarantees in annex.

La faisabilité financière du projet a fait l'objet de nombreuses études depuis la création de LTF (devenue TELT).

**Le financement du projet sera assuré quasi exclusivement par des fonds publics, ce qui assure la solidité du montage financier.**

Il est possible que les péages d'infrastructure puissent contribuer au financement de l'ouvrage, notamment grâce à la mise en place de mesures de transfert modal, par exemple dans le cadre de l'application de la Directive Eurovignette. Cette contribution étant de toutes façons limitée et fortement conditionnée par l'évolution de la situation économique en Europe, elle n'a pas été prise en compte dans le présent dossier.

Le financement des États membres sera assuré comme suit :

- France : par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transports Français) pour le compte de l'Etat.  
L'AFITF a déjà attribué environ 345 M€ au projet, à travers la signature de conventions de financement avec LTF (devenue TELT) ou la Direction départementale des territoires de la Savoie, permettant ainsi le versement des ressources nécessaires à l'achèvement des études et reconnaissances et la réalisation des acquisitions foncières prévues sur le territoire français.

Par ailleurs, le Premier ministre français, Manuel Valls, a confié au mois

modifica del suo Statuto e del suo azionariato (allegato D7).

Per permettere la cessione delle azioni di LTF (diventata TELT) da parte di Réseau ferré de France e Rete ferroviaria italiana, l'articolo 10 dello Statuto di LTF (diventata TELT) è stato modificato il 21 novembre 2014. Questa cessione è stata effettuata in febbraio 2015 e LTF (diventata TELT) è ormai detenuta in parti uguali dallo Stato francese e da Ferrovie dello Stato holding.

L'assemblea generale che ha riunito i nuovi azionisti si è tenuta il 23 febbraio 2015 a Parigi, per approvare i nuovi statuti e mettere in opera una governance rinnovata.

D Yes  
No

La fattibilità finanziaria del progetto è stata oggetto di numerosi studi sin dalla creazione di LTF (diventata TELT).

**Il finanziamento del progetto sarà garantito esclusivamente da fondi pubblici, il che garantisce la solidità del montaggio finanziario.**

È possibile che i pedaggi d'infrastruttura possano contribuire al finanziamento dell'opera, in particolare grazie all'attuazione di misure per il trasferimento modale, per esempio nell'ambito dell'applicazione della Direttiva Eurovignette. Poiché questo contributo è in ogni caso limitato e fortemente condizionato dall'evoluzione della situazione economica in Europa, non è stato preso in conto nel presente dossier.

Il finanziamento degli Stati membri verrà garantito :

- Francia: dall'AFITF (Agenzia di Finanziamento delle Infrastrutture di Trasporto Francesi) per conto dello Stato.  
L'AFITF ha già attribuito circa 345 M€ al progetto, tramite la firma di convenzioni di finanziamento con LTF (diventata TELT) o con la Direzione dipartimentale dei territori della Savoia, permettendo pertanto lo stanziamento delle risorse necessarie al completamento degli studi e delle indagini geognostiche e la realizzazione di acquisizioni fonciarie previste sul territorio francese.  
Pertanto, il primo ministro francese, Manuel Valls, ha affidato nel mese di

de décembre 2014, une mission parlementaire concernant le financement du projet et plus particulièrement la possibilité de recourir aux mesures de majorations de péages sur certains axes routiers prévues par la directive européenne dite « Eurovignette », dont les conclusions doivent être rendues au premier semestre 2015.

- Italie : par le budget de l'État. Les ressources pourraient provenir en partie de la mise en place d'une taxation spéciale des poids lourds de type « Eurovignette ».

La Loi de stabilité (anciennement appelée « Loi de finance ») du 24 décembre 2012 a attribué au projet une première tranche de financements de 2,9 milliards d'euros pour les travaux de construction. A ce jour, le total financé par l'Italie est exactement de 2.969 M€, dont 402 M€ pour les études et reconnaissances et 2.567 M€ pour les travaux de génie civil, tel que spécifié dans le contrat de programme mis à jour en 2014 par le Ministère des infrastructures et des transports italien (MIT) et Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Celui-ci permet donc le versement effectif de ces ressources à LTF (devenue TELT) en fonction de l'avancement des activités.

Le planning de réalisation a été établi sur la base d'hypothèses raisonnables, tant en ce qui concerne les phases d'études et de reconnaissances qu'en ce qui concerne les travaux. En particulier, le calendrier des études et procédures qu'il reste à mener s'inspire directement de l'expérience de LTF (devenue TELT). Le calendrier des travaux a été établi dans le cadre des études de « Projet Definitivo » et de « Projet de Référence ». Il présente donc une bonne fiabilité.

dicembre 2014 una missione parlamentare riguardante il finanziamento del progetto ed in particolare la possibilità di ricorrere alle misure di maggiorazione dei pedaggi su alcuni assi stradali, previste dalla direttiva europea « Eurovignette », le cui conclusioni devono essere formulate nel primo semestre 2015.

- Italia: dal bilancio dello Stato. Le risorse potrebbero provenire in parte dalla creazione di una tassazione speciale dei mezzi pesanti di tipo « Eurovignette ».

La Legge di stabilità (in precedenza « Legge finanziaria ») del 24 dicembre 2012 ha stanziato per il progetto una prima parte di finanziamento di 2,9 miliardi di euro per i lavori di costruzione. Ad oggi, il totale finanziato dall'Italia è esattamente di 2.969 M€, di cui 402 M€ per gli studi e le indagini geognostiche e 2.567 M€ per i lavori civili, come specificato nel Contratto di programma aggiornato nel 2014 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti italiano (MIT) e da Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Questo permette quindi il versamento effettivo di queste risorse a LTF (diventata TELT) in funzione dello stato di avanzamento delle attività.

Il planning di realizzazione è stato definito in base a ragionevoli ipotesi, sia per quanto riguarda le fasi di studi e di indagini geognostiche che per i lavori. In particolare, il calendario degli studi e delle procedure ancora da svolgere si basa direttamente sull'esperienza LTF (diventata TELT). Il calendario dei lavori è stato definito nell'ambito degli studi del « Progetto Definitivo » e del « Projet de Référence ». Presenta quindi una buona affidabilità.

### 3.8. Bottleneck

Does the proposed Action addresses improving a bottleneck in the sense of Article 3 (q) of the TEN-T Regulation?  
If yes, indicate which bottleneck will be improved and which activities of the proposed Action will facilitate this.

t8] Yes  
**1** O No

La Commission a clairement identifié la section transfrontalière de la liaison ferroviaire Lyon-Turin comme le tronçon transfrontalier du Projet Prioritaire n°6 dans l'Annexe **Iii** de la Décision n°884/2004/CE du 29 avril 2004 jointe ci-après (annexe 08), puis du Corridor Méditerranéen dans l'Annexe Idu Règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (annexe 09).

Toutes les activités présentées dans l'Action sont nécessaires à la réalisation du Projet d'ensemble, lequel a pour principal objectif la suppression du goulet d'étranglement constitué par la barrière alpine entre la France et l'Italie.

La Commissione ha chiaramente identificato la sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione come tratta transfrontaliera del Progetto Prioritario n°6 nell'Allegato **Iii** della Decisione n. 884/2004/CE del 29 aprile 2004 annesso sub (allegato 08), poi del Corridoio Mediterraneo nell'Allegato I del Regolamento UE n°1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che definisce il meccanismo per l'interconnessione in Europa (allegato 09).

Tutte le attività presentate nell'Azione sono necessarie alla realizzazione del Progetto d'Insieme che ha come principale obiettivo l'eliminazione della strozzatura costituita dalla barriera alpina tra la Francia e l'Italia.

## 4. MATURITY OF THE PROPOSED ACTION

### 4.1. Approval of the proposed Action

#### 4.1.1 Les approbations en Italie

##### 4.1.1.1 Le Projet Préliminaire

En mars 2009, eu lieu la réception de l'appel d'offres international concernant la mise en œuvre, au niveau préliminaire tout d'abord puis définitif, des « Spécifications techniques de projet » élaborées par l'Observatoire Technique en date du 4 février 2009. Le projet préliminaire a débuté le 25 mai 2009. Le 29 janvier 2010, l'Observatoire Technique Valle Susa définissait les "Orientations Opérationnelles pour le Projet Préliminaire de la Nouvelle ligne Lyon Turin de la Frontière d'Etat jusqu'au Raccordement avec La ligne à grande vitesse et grande capacité Turin-Milan".

En date du 10 Août 2010, le Projet Préliminaire Modificatif a été déposé et publié par LTF (devenue TELT). En date du 3 août 2011 ce dernier a été approuvé par le CIPE par la Délibération n°. 57 publiée au Journal Officiel n° 272 du 22 novembre 2011.

##### 4.1.1.2. Le Projet Définitif

L'étude du projet définitif a commencé le 9 janvier 2012, en prenant en compte les indications de la Décision du CIPE n. 23 du 23 mars 2012 qui prévoyait le projet définitif de la première phase fonctionnelle depuis la frontière jusqu'à Susa/Bussolengo (raccordement avec la ligne historique) de la Nouvelle ligne ferroviaire Lyon – Turin, soit le tronçon en territoire italien de la dite « section transfrontalière ».

En date du 13 avril et du 17 décembre 2013, LTF (devenue TELT) a déposé et publié le Projet Définitif (y compris la résolution des interférences avec la Piste « Conduite sûre » de la Société Consepi et de l'Autoport de la Société Sitaf). Le projet lancé après approbation a été territorialisé avec une grande attention. L'enjeu de la territorialisation consiste à démontrer que la "valeur ajoutée" d'une nouvelle intervention n'est pas une utopie et qu'un projet d'infrastructure peut devenir un projet de territoire.

Les modalités et le contenu de la territorialisation peuvent se résumer ainsi :

#### 4.1.1.1 Le approvazioni in Italia

##### 4.1.1.1 Il Progetto Preliminare

Nel marzo 2009 avveniva il recepimento nel bando di gara internazionale di progettazione, a livello preliminare prima e definitivo successivamente, delle "Specifiche progettuali" elaborate dall'Osservatorio Tecnico in data 4 febbraio 2009. La progettazione preliminare iniziava il 25 maggio 2009. Il 29 gennaio 2010 l'Osservatorio Tecnico Valle Susa licenziava gli "Indirizzi Operativi per la progettazione Preliminare della Nuova Linea Torino Lione dal Confine di Stato alla Connessione con La Linea AV-AC Torino-Milano".

Il 10 Agosto 2010 LTF (diventata TELT) depositava e dava pubblica evidenza del Progetto Preliminare di Variante, in data 3 agosto 2011 quest'ultimo è stato approvato dal CIPE con Delibera n. 57 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 272 del 22 novembre 2011.

##### 4.1.1.2 Il Progetto Definitivo

Il 9 gennaio 2012 è iniziata l'attività di progettazione definitiva del tracciato interessato dall'opera principale, recependo le indicazioni della Delibera CIPE n. 23 del 23 marzo 2012 che prevedeva la progettazione definitiva della prima fase funzionale dal confine di Stato a Susa/Bussolengo (raccordo con la linea storica) della Nuova linea ferroviaria Torino – Lione, ovvero la tratta interterritorio italiano della cosiddetta «sezione transfrontaliera».

In data 13 aprile e 17 dicembre 2013 LTF (diventata TELT) depositava e dava pubblica evidenza del Progetto Definitivo (comprendente delle risoluzioni delle interferenze della Pista Guida sicura della Società Consepi e dell'Autoporto della Società Sitaf).

Il progetto avviato ad approvazione è stato territorializzato con grande cura. La sfida della territorializzazione consiste nel cercare di dimostrare che il "valore aggiunto" di un nuovo intervento non è una utopia, e che un progetto infrastruttura lo può diventare un progetto di territorio.

Le modalità ed i contenuti della territorializzazione si possono così riassumere:

- Conception participative : les collectivités locales ont participé à une concertation continue durant les phases du projet. L'Observatoire a été le principal lieu de cette concertation avec 204 séances de travail (12/12/2006 – 29/01/2013), 10 groupes de travail sur les principaux thèmes et plus de 300 auditions dont 64 internationales. La Table Institutionnelle de Palazzo Chigi avec ses 7 réunions a défini au fur et à mesure les évolutions des objectifs et des délais des travaux de l'Observatoire ;

- Choix du tracé optimum: en phase de projet, il a été envisagé 11 hypothèses de tracé accompagnées d'analyses publiques comparatives multicritères afin d'identifier le meilleur corridor en fonction des suggestions des Collectivités Locales ;

- Priorité définie par le phasage (soit la réalisation de l'ouvrage par étapes fonctionnelles) : l'échelonnement des ouvrages dans le temps, suggéré par l'Observatoire et approuvé par le CIPE, est un point essentiel pour le territoire puisqu'il évite les travaux en doublon, les chantiers de durée incertaine et une précarité indéfinie des occupations du sol ;

- Concentration et limitation des interventions : le phasage a permis de sélectionner le maximum de bénéfices en limitant les problèmes au minimum ; tous les ouvrages significatifs qui transforment le territoire côté italien ne sont concentrés que sur trois communes Susa, Chiomonte et Bussoleno, en limitant les parties à l'air libre à la zone de plaine de Susa-Bussoleno et en réutilisant à des fins ferroviaires l'autoport existant et d'autres sites pour la voirie ;

- Optimisation de l'occupation du sol : le phasage, en sélectionnant et en concentrant au maximum les sites d'intervention, a permis d'utiliser exclusivement des sites déjà compromis en termes de transports et un minimum de terrains vierges , aussi bien pour la phase de chantier que pour celle d'exploitation. Il a été possible de re-naturaliser des sites aujourd'hui asphaltés en créant un « Agriparco » en concertation avec les opérateurs agricoles du territoire ;

- Opportunité de restructuration : le développement des territoires de vallée, y compris des routes, a souvent été désordonné et fragmenté impliquant des dommages au paysage. Le projet de territoire subséquent au Lyon-Turin permet d'améliorer le territoire dans ses aménagements, sa fonctionnalité et son image ;

- Qualité des ouvrages : la qualité est essentielle et a été recherchée à travers une concertation culturelle ouverte à l'international comme ce fut le cas pour le concours international d'architecture pour la Gare de Susa. La nouvelle gare, de par sa qualité architecturale et l'accessibilité touristique qu'elle garantit, constitue une valeur ajoutée pour tout le territoire . Le maximum a ensuite été fait pour réduire le nombre de bâtiments impactés par le projet qui s'est limité au nombre de trois ;

- Optimisation des chantiers : il a été fait en sorte de réduire l'étendue des

- Progettazione partecipata: le comunità locali sono state partecipi di un confronto continuo durante le fasi progettuali. L'Osservatorio è stata la sede principale di questo confronto con 204 sedute di lavori (12/12/2006 – 29/01/2013), 10 gruppi di lavoro su temi principali ed oltre 300 audizioni di cui 65 internazionali. Il tavolo istituzionale di Palazzo Chigi con le sue 7 riunioni ha di volta in volta definito le evoluzioni degli obiettivi ed i tempi di lavoro per l'Osservatorio;

- Scelta del tracciato ottimale: sono state valutate in fase di progettazione preliminare 11 alternative di tracciato con pubbliche analisi comparative multicriteria per individuare il corridoio migliore sulla base dei suggerimenti delle Comunità Locali;

- Priorità attraverso il fasaggio (ovvero la realizzazione dell'opera per fasi funzionali): la graduazione delle opere nel tempo, suggerito dall'Osservatorio ed approvato dal CIPE, è un punto essenziale per il territorio in quanto evita duplicazioni di lavori, cantieri di incerta durata ed indefinite precarietà di assetto;

- Concentrazione e limitazione degli interventi: il fasaggio ha consentito di selezionare il massimo dei benefici limitando al minimo i problemi; tutte le opere significative che creano trasformazioni del territorio sul lato italiano sono concentrate in tre soli comuni Susa, Chiomonte e Bussoleno, limitando le parti all'aperto alla sola zona della piana di Susa-Bussoleno e riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto esistente ed altre aree a destinazione viabilistica;

- Ottimizzazione dell'uso del suolo: il fasaggio, selezionando e concentrando al massimo le aree di intervento, ha consentito di interessare quasi esclusivamente siti già compromessi per usi trasportistici, con impegno di terreno vergine minimale, sia per la fase di cantiere sia per quella di esercizio. E' stato possibile rinaturalizzare aree oggi asfaltate dando vita ad un "Agriparco", di intesa con gli operatori agricoli del territorio;

- Occasione di riordino: lo sviluppo dei territori di valle, compresa la viabilità, è stato spesso disordinato e frammentario con danni al paesaggio. Il progetto del territorio conseguente alla Torino-Lione riconsegna un territorio migliorato negli assetti, nella funzionalità e nell'immagine;

- Qualità delle opere: la qualità è essenziale ed è stata ricercata in un confronto culturale aperto a livello internazionale quale è stato quello del concorso internazionale di architettura per la Stazione di Susa. La nuova stazione, con la sua qualità architettonica e l'accessibilità turistica che garantisce, costituisce un valore aggiunto per l'intero territorio. Si è poi operato con la massima attenzione per ridurre il numero di edifici interferiti ed essi si sono limitati a tresolicasi;

- Ottimizzazione dei cantieri: si è operato in maniera da ridurre la dimensione

chantier en optimisant leurs fonctions, en éliminant les camps de base et en utilisant à la place les structures de logement du territoire, en transportant les matériaux d'excavation sur rail uniquement, en effectuant les travaux en environnements confinés et contrôlés (résolvant ainsi le problème des poussières et du bruit), en optimisant les retombées économiques et en termes d'emploi du territoire sur le modèle de la Démarche Grand Chantier conformément aux dispositions de la Loi régionale italienne n°4 d'avril 2011 – Chantiers Développement Territoire ;

• Anticipation des ouvrages pour l'environnement : Différentes activités préliminaires ont été prévues de façon à anticiper l'aménagement environnemental comme première intervention de chantier. Il a été prévu l'aménagement de tout le réseau routier de la zone de Susa pour les deux premières années, l'aménagement anticipé de la zone verte de la première partie de l'"Agripalco" servant de filtre pour le chantier, la réalisation anticipée du raccordement ferroviaire de chantier pour éviter le transit des matériaux sur la route, la réalisation d'un tronçon de tunnel artificiel extérieur d'environ 140 m à la tête du Tunnel de Base servant de hangar pour les travaux initiaux d'excavation en environnement confiné et contrôlé et, une fois l'ouvrage terminé, servant de filtre absorbant destinée à limiter le bruit des trains en entrée/sortie de tunnel ;

• Retombées économiques pour le développement : la concertation avec les collectivités locales a mis en évidence la possibilité d'utiliser les fonds compensatoires prévus par la « Loi Objectif » pour un projet de territoire destiné à :

- o Garantir la connectivité informatique-télématique du territoire ;
- o Optimiser le cadre énergétique de la vallée grâce aux opportunités offertes par le territoire (micro-électrique, biomasses et géothermie) ;
- o Récupérer une partie du patrimoine bâti public (écoles et casernes) ;
- o Intervenir sur l'aménagement hydrogéologique.

L'ensemble coordonné de ces interventions a pris la forme d'un projet unitaire dénommé Smart Susa Valley pour lesquelles il est prévu qu'une partie des fonds compensatoires puisse servir de levier de cofinancement afin d'accéder aux fonds structurels européens de nouvelle génération (2014-2020).

Le 31 décembre 2014, le Ministère des Infrastructures a finalisé son instruction technique relative au PD en la faisant parvenir au CIPE pour approbation.

Le CIPE a approuvé le PD lors de sa séance du 20 février 2015, par délibération spéciale (annexe C23, PV de séance) ; il est probable que la publication au Journal officiel de la délibération CIPE pour l'approbation du Projet définitif soit insérée d'ici le 30 juin 2015.

dei cantieri ottimizzandone le funzioni, eliminando i campi base ed utilizzando al posto le strutture ricettive del territorio, movimentando i materiali di scavo esclusivamente per ferrovia, effettuando le lavorazioni in ambienti chiusi e controllati (risolvendo quindi il problema delle polveri e del rumore), ottimizzando le ricadute economiche ed occupazionali del territorio sul modello della Démarche Grand Chantier applicando le opportunità della Legge regionale n. 4 dell'aprile 2011 – Cantieri Sviluppo Territorio;

• Anticipazione delle opere per l'ambiente: sono state previste diverse attività preliminari in modo di anticipare la sistemazione ambientale come primo intervento di cantierizzazione. Si è prevista la sistemazione dell'intera viabilità dell'area di Susa per i primi due anni, la sistemazione anticipata dell'area verde della prima parte dell'Agripalco come filtro per il cantiere, la realizzazione anticipata del raccordo ferroviario di cantiere per evitare la movimentazione dei materiali su strada, la predisposizione di un tratto di galleria artificiale esterna di circa 140 m all'imbocco del Tunnel di Base come sorta di capannone per le lavorazioni iniziali dello scavo in ambiente confinato e controllato e, ad opera ultimata, quale bussola filtro per limitare il rumore dei treni in ingresso/uscita dal tunnel;

• Ricadute economiche per lo sviluppo: il confronto con le comunità locali ha fatto emergere la possibilità di utilizzare i fondi compensativi previsti dalla Legge Obiettivo per un progetto di territorio impegnato su:

- o Garantire la connettività info-telematica al territorio;
- o Ottimizzare il quadro energetico della valle con riferimento alle opportunità offerte dal territorio (microelettrico, biomasse e geotermia);
- o Recuperare parte del patrimonio edilizio pubblico (scuole e caserme);
- o Intervenire sull'assetto idrogeologico.

L'insieme coordinato di questi interventi ha assunto la conformatore di un progetto unitario denominato Smart Susa Valley per i quali si è prevista che una quota dei fondi compensativi possa diventare leva di cofinanziamento per accedere ai fondi strutturali europei di nuova generazione (2014-2020).

Il Ministero delle Infrastrutture ha concluso la propria istruttoria tecnica relativa al PD in data 31 dicembre 2014 inviandola al CIPE per approvazione.

Il CIPE ha approvato il PD, con apposita delibera, nella seduta del 20 febbraio 2015 (allegato C23, Verbale dell'esito della seduta); si ritiene che la pubblicazione in Gazzetta ufficiale della delibera CIPE di approvazione del Progetto definitivo intervenga entro il 30 giugno 2015.

Pour pouvoir se prononcer favorablement, le CIPE a eu besoin de l'avis de la Région Piémont émis le 29 septembre 2014 (DGR 12 – 358).

La Région Piémont dans le cadre de la procédure intégrée a communiqué ses avis concernant la localisation de l'Infrastructure au Ministère des Infrastructures et des Transports et concernant la compatibilité environnementale au Ministère de l'Environnement, Protection du Territoire et de la Mer (MATTM) conformément aux dispositions combinées du D.Lgs. 163/2006 et modifications et intégrations suivantes et du D.Lgs. 152/2006 et modifications et intégrations suivantes et de l'art. 18 de la l.r. 40/1998.

La Direction des Transports, Infrastructures, Mobilité et Logistique en qualité de Responsable de la procédure, a acté, par publication au Bulletin Officiel de la Région Piémont n°18 du 02/05/2013, le dépôt effectif du projet et des dispositions concernant sa consultation publique dans les 60 jours suivant le dépôt auprès du Bureau de Dépot de Projets de la Région Piémont.

Dans le cadre la phase d'instruction régionale, ont été organisées trois Conférences de Services conformément à la L.r. 40/98 , quatre réunions de l'Organe Technique régional, ainsi que trois réunions techniques pour des approfondissements spécifiques et un examen conjoint sur demande de la Commission Technique d'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement – Via et VAS du MATTM - a été réalisé.

La première CdS a été convoquée en date du 28/05/2013 par note réf. 2603/DB1206 du 14/05/2013, la deuxième réunion en date du 18/02/2014 par note réf. 697/DB1206 du 07/02/2014, la troisième réunion en date du 02/07/2014 par note réf. 3212/DB1206 du 25/06/2014.

La première et la troisième réunion de l'Organe Technique Régional ont été organisées le même jour que les deux CdS ; une deuxième réunion de l'Organe Technique Régional a été organisée en date du 21/02/2014 et la quatrième en date du 24/03/2014.

La réunion de l'Organe Technique Régional a été organisée en date du 17/05/2013, la deuxième réunion en date du 10/06/2013, la troisième réunion en date du 18/02/2014 et la quatrième réunion en date du 02/07/2014.

#### 4.1.13 la galerie de reconnaissance de La Maddalena

En même temps, le 17 mai 2010 a débuté la procédure d'approbation du Projet Définitif de la galerie de reconnaissance de La Maddalena en alternative à

Per potersi esprimere favorevolmente il CIPE ha avuto bisogno del parere della Regione Piemonte:emesso il 29 settembre 2014 (DGR 12-358).

La Regione Piemonte nell'ambito della procedura integrata ha espresso le proprie valutazioni sulla localizzazione dell'infrastruttura al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ai sensi del combinato disposto del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 18 della l.r.40/1998.

La Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica in qualità di Responsabile del procedimento, ha provveduto a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 18 del 02/05/2013 dell'avvenuto deposito del progetto e delle disposizioni per la pubblica consultazione nei 60 giorni successivi al deposito presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione Piemonte.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale sono state convocate tre riunioni di Conferenza di Servizi ai sensi della L.r. 40/98, quattro di Organo Tecnico regionale, nonché tre incontri tecnici per specifici approfondimenti tematici ed è stato effettuato un sopralluogo congiunto indetto dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - Via e VAS del MATTM.

La prima riunione di CdS è stata convocata per il giorno 28/05/2013 con nota prot. 2603/DB1206 del 14/05/2013, la seconda riunione per il 18/02/2014 con nota prot. 697/DB1206 del 07/02/2014, la terza riunione per il 02/07/2014 con nota prot. 3212/DB1206 del 25/06/2014.

La prima e la terza riunione di Organo Tecnico Regionale sono state convocate nelle stesse date delle due riunioni di CdS; una seconda riunione di Organo Tecnico Regionale è stata convocata per il giorno 21/02/2014 mentre la quarta per il giorno 24/03/2014.

La riunione dell'organo Tecnico Regionale è stata convocata per il giorno 17/05/2013, la seconda riunione per il giorno 10/06/2013, la terza riunione per il giorno 18/02/2014 e la quarta riunione per il giorno 02/07/2014.

#### 4.1.1.3 Il cunicolo esplorativo della Maddalena

Contestualmente il 17 maggio 2010 è iniziato l'iter procedurale per l'approvazione del Progetto Definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena

Venaus par l'avis d'ouverture de la procédure de déclaration d'utilité publique aux particuliers concernés par les opérations d'expropriation conformément à l'alinéa 2 de l'art. 166 du D. Lgs n. 163/2006 par publication sur un quotidien italien à tirage national (Sole 24 ORE) ainsi que sur deux quotidiens italiens LA STAMPA édition de Turin et LA REPUBBLICA édition de Turin (ce dernier avis a été publié le 18 mai 2010), quotidiens à tirage local. Un avis similaire a également été publié le même jour sur les mêmes quotidiens concernant la déclaration de compatibilité environnementale conformément aux articles 167, 182 et suivants du D.lgs 163/06.

Le 17 mai 2010 par note au prot. 371/E0/8/DG/10 - 2120 le projet définitif a été transmis au Ministère des Infrastructures et des Transports en vertu et pour les effets de l'alinéa 3 du même article 166 et il a également été envoyé à chaque administration concernée par le projet et à toutes les autres administrations compétentes en matière de permis et d'autorisations de toutes sortes, ainsi qu'aux gestionnaires des ouvrages.

En date du 16 juin 2010 et par note au prot. n. 0026552 de la part du Chef de la Structure Technique de la Mission du Ministère des Infrastructures et des Transports conformément à l'art. ex 166, 167 alinéa 5 et 168 du D.lgs n. 163/2006, il a organisé une conférence de services sur le projet pour le 6 juillet 2010. La Conférence de Services s'est déroulée au Ministère des Infrastructures à Rome.

Le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire et de la Mer, en date du 29 octobre 2010 a transmis son avis favorable concernant l'approbation du projet définitif alternatif en question, sous réserve du respect, lors de la rédaction du projet d'exécution, soit lors de la réalisation de l'ouvrage, de certaines prescriptions qui ont fait l'objet d'une proposition au CIPE de la part de la structure émettrice.

Le Ministère du Patrimoine et des Activités Culturelles en date du 19 aout 2010 a transmis son avis favorable concernant l'approbation du projet définitif alternatif en question, sous réserve du respect, lors de la rédaction du projet d'exécution, soit lors de la réalisation de l'ouvrage, de certaines prescriptions qui ont fait l'objet d'une proposition au CIPE de la part de la structure émettrice.

La Région Piémont, dans le cadre de la conférence de services, par décision du DGR n. 54\_768 du 7 octobre 2010 a exprimé conformément à l'art.166 et suivants, du décret Légalisatif n. 163/2006 et modifications suivantes, son avis favorable concernant le projet définitif modificatif sous réserve de la prise en compte des prescriptions et recommandations mentionnées dans le chapitre

in variante a Venaus attraverso l'avviso di aperto del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità ai privati interessati dalle attività espropriative ai sensi del comma 2 dell'art. 166 del D. Lgs n. 163/2006 mediante pubblicazione su un quotidiano italiano a tiratura nazionale (Sole 24 ORE) nonché su due quotidiani italiani LA STAMPA edizione di Torino e LA REPUBBLICA edizione Torino (quest'ultimo avviso è stato pubblicato il 18 maggio 2010) quali quotidiani a tiratura locale. Analogo avviso è stato in pari data pubblicato sugli stessi quotidiani ai fini della dichiarazione di compatibilità ambientale ai sensi degli articoli 167, 182 e seguenti del D.lgs 163/06.

**11 17 maggio 2010 con nota prot. 371/E0/8/DG/ 10 - 2120 il progetto definitivo è**

stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi e per gli effetti del comma 3 del medesimo articolo 166 ed è stato, altresì inviato a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto ed a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere.

Con nota in data 16 giugno 2010 prot. n. 0026552 dal Capo della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. ex 166, 167 comma 5 e 168 del D.lgs n. 163/2006 ha convocato la seduta di conferenza di servizi sul progetto per il giorno 6 luglio 2010. La Conferenza di Servizi si è svolta presso il Ministero delle Infrastrutture a Roma.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con proprio parere del 29 ottobre 2010 ha fatto pervenire il proprio parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo in variante di cui trattasi, subordinando la stessa approvazione all'ottemperanza, in sede di redazione del progetto esecutivo ovvero, nel corso della realizzazione dell'opera, di talune prescrizioni che formano oggetto di apposita proposta al CIPE da parte della scrivente struttura.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con proprio parere del 19 agosto 2010 ha fatto pervenire il proprio parere favorevole all'approvazione del progetto definitivo in variante di cui trattasi subordinando la stessa approvazione all'ottemperanza, in sede di redazione del progetto esecutivo ovvero, nel corso della realizzazione dell'opera di talune prescrizioni che formano oggetto di apposita proposta al CIPE da parte della scrivente struttura.

La Regione Piemonte, nell'ambito della conferenza di servizi, con propria Delibera del DGR n. 54\_768 del 7 ottobre 2010 ha espresso, ai sensi dell'art.166 e seguenti, del decreto Legislativo n. 163/2006 e successive modifiche, parere favorevole sul progetto definitivo in variante condizionato al recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni di cui si dirà

concerné. La Région Piémont, par la Décision en question, a également manifesté sa volonté d'entente Etat - Région sur la localisation de l'ouvrage.

En conclusion, le CIPE lors de la séance du 18 novembre 2010 a approuvé par Décision n°86, publiée au JOUE n°79 en date du 6 avril 2011, le Projet Définitif modificatif.

#### **4.1.2 Les approbations en France**

##### **4.1.2.1 Les déclarations d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de certaines communes**

Le décret du 18 décembre 2007 (publié au JO le 20/12/2007), a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne, à l'exclusion des travaux et ouvrages de surface prévus sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget, et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Montdenis, Montricher-Albanne, Saint-André, Avrieux dans le département de la Savoie.

Ce décret a fait l'objet d'un recours auprès de la section contentieux du Conseil d'Etat : la requête introductive d'instance par Monsieur Bernard-Reymond a été enregistrée le 18 février 2008. Monsieur Bernard-Reymond a informé le Conseil d'Etat de son désistement de ce recours par courrier enregistré le 9 avril 2009.

La fin du recours a été actée par le Président de la 2eme sous-section de la section du contentieux du Conseil d'Etat le 11 mai 2009.

Le délai de recours est purgé.

Les travaux et ouvrages de surface prévus sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget ont été exclus du périmètre de la DUP du 18 décembre 2007 du fait de la révision du Pian d'Occupation des Sols (POS) de cette commune en Pian Local d'Urbanisme (PLU) intervenue après l'enquête publique. En effet, le nouveau PLU n'étant pas compatible avec le projet et l'enquête de mise en compatibilité ayant porté sur l'ancien POS, le Conseil d'Etat a jugé qu'une DUP portant sur l'intégralité du projet serait fragilisée. La « sécurisation » du projet dans son ensemble a été privilégiée, et il a été décidé de porter les « travaux et ouvrages de surface prévus sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget » à l'enquête publique dans une nouvelle procédure séparée.

nell'apposito capitolo. La Regione Piemonte, con la Delibera richiamata , ha manifestato, altresì, la propria volontà di intesa Stato – Regione in ordine alla localizzazione dell'opera.

In conclusione il CIPE nella seduta del 18 novembre 2010 ha approvato con Delibera n. 86, pubblicata sulla GUCE n. 79 in data 6 aprile 2011, il Progetto Definitivo in variante.

#### **4.1.2 Le approvazioni in Francia**

##### **4.1.2.1 Le dichiarazioni di utilità pubblica che comportano la messa in compatibilità dei documenti urbanistici di alcuni comuni**

Il decreto del 18 dicembre 2007 (pubblicato nella GU in data 20/12/2007), ha dichiarato di utilità pubblica e urgenti i lavori necessari alla realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine italo-francese , ad esclusione dei lavori e delle opere in superficie previste sul territorio del comune di Villarodin-Bourget, comportando la messa in compatibilità dei documenti urbanistici dei comuni di Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Julien-Montdenis, Montricher-Albanne, Saint-André , Avrieux nel dipartimento della Savoia.

Questo decreto è stato oggetto di un ricorso presso la sezione contenziosa del Consiglio di Stato : l'atto introduttivo del ricorso da parte del Signor Bernard-Reymond è stato registrato in data 18 febbraio 2008. Il Signor Bernard-Reymond ha informato il Consiglio di Stato della propria rinuncia al ricorso con lettera registrata in data 9 aprile 2009.

La fine del ricorso è stata registrata dal Presidente della 2a sottosezione della sezione contenziosa del Consiglio di Stato in data 11 maggio 2009.

Il termine di ricorso è scaduto.

I lavori e le opere superficiali previsti sul territorio del comune di Villarodin-Bourget sono stati esclusi dal perimetro della DUP del 18 dicembre 2007 per via della revisione del Piano di Occupazione del Suolo (POS) di questo comune in Piano Locale Urbanistico (PLU) in seguito all'inchiesta pubblica. In effetti, non essendo compatibile con il progetto il nuovo PLU e poiché l'inchiesta di messa in compatibilità aveva riguardato il precedente POS, il Consiglio di Stato ha considerato che una DUP relativa all'integrità del progetto sarebbe stata fragilizzata. È stata privilegiata la « messa in sicurezza » del progetto nella sua globalità ed è stato deciso di considerare i "lavori e le opere di superficie previste sul territorio del comune di Villarodin-Bourget" oggetto di un'inchiesta pubblica in una nuova procedura separata.

Suite au déroulement de l'enquête publique et à la prise en compte des commentaires émis par la public, le Préfet a pris le 30 mars 2011 un arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux et ouvrages de surfaces sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget dans le cadre de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin et emportant mise en compatibilité du POS. Cet arrêté a été publié au recueil des actes administratifs du département le 29 avril 2011.

Par ailleurs , il a fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Grenoble le 10 juin 2011. Le mémoire en introduction d'instance a été déposé par la SCP d'avocats Gaillard & Associés pour la ville de Villarodin-Bourget et monsieur Delhomme.

La requête de la commune de Villarodin-Bourget et de Monsieur Delhomme a été rejetée par jugement du Tribunal administratif du 11 février 2014.

Le délai de recours est purgé.

Compte tenu du planning prévisionnel des acquisitions foncières et de la durée de validité de 5 ans de l'arrêté préfectoral du 30 mars 2011, une procédure de demande de prorogation est en cours. Cette procédure est menée en concertation avec le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, les services de la Préfecture et la société Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) .

En parallèle de ces déclarations d'utilité publique et de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, un arrêté préfectoral a été pris le 12 février 2007 au titre de la loi sur l'eau et conformément à l'article L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement afin d'autoriser l'ensemble des travaux souterrains et en surface des sites d'attaque, de chantier et de dépôt. Ces autorisations portent sur le milieu aquatique, les nappes souterraines, les eaux superficielles et l'assainissement. Il concerne aussi les prélevements et rejets dans le milieu naturel. Cet arrêté prévoit que des protocoles de suivi détaillés seront établis par le permissionnaire pour toutes les opérations de suivi et valides par arrêté complémentaire.

A ce titre, un arrêté complémentaire a été pris le 4 mars 2011 pour définir les protocoles d'état initial et de suivi. Cet arrêté précise l'ensemble des mesures à réaliser avant tout travaux (état initial) et leurs modalités pour déterminer :

- l'état de référence des milieux hydrauliques : milieux aquatiques superficiels et souterrains ;
- l'hydrologie et la dynamique alluviale de l'Arc et de ses affluents ;

In seguito all' inchiesta pubblica e alla presa in considerazione delle osservazioni emesse dalla popolazione, il Prefetto ha emesso in data 30 marzo 2011 un decreto prefettizio che dichiara di utilità pubblica i lavori e le opere di superficie sul territorio del comune di Villarodin-Bourget nell'ambito del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, il che comporta la messa in compatibilità del POS. Questo decreto è stato pubblicato nella raccolta degli atti amministrativi del dipartimento in data 29 aprile 2011.

Peraltro, tale decreto è stato oggetto di un ricorso presso il Tribunale Amministrativo di Grenoble in data 10 giugno 2011. La citazione introduttiva d'istanza è stata depositata da SCP Gaillard & Associés Avocati per la città di Villarodin-Bourget e il signor Delhomme.

La richiesta del comune di Villarodin-Bourget e del Signor Delhomme è stata respinta tramite decisione del Tribunale amministrativo in data 11 febbraio 2014. Il termine di ricorso è scaduto.

Considerando il planning previsionale delle acquisizioni fondiarie e la durata di validità di 5 anni del decreto prefettizio del 30 marzo 2011, è in corso una procedura di richiesta di proroga. Questa procedura è svolta in consultazione con il Ministero dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile e dell'Energia, i servizi della Prefettura e la società Lyon Turin Ferroviaire (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin).

Parallelamente alle dichiarazioni di utilità pubblica e alla messa in compatibilità dei documenti urbanistici, un decreto prefettizio è stato emesso in data 12 febbraio 2007 circa la « loi sur l'eau » e in conformità con gli articoli L. 214-1 a L. 214-6 del codice dell'ambiente al fine di autorizzare l'insieme dei lavori sotterranei e di superficie dei siti di imbocco, di cantiere e di deposito. Queste autorizzazioni riguardano l'ambiente idrico, le falde sotterranee, le acque superficiali e reflue. Riguarda anche i prelievi e i rigetti in ambiente naturale. Questo decreto prevede che dei protocolli di monitoraggio verranno definiti dal titolare dei permessi per tutte le operazioni di monitoraggio e convalidati tramite decreto complementare.

A tal fine, un decreto complementare è stato emesso in data 4 marzo 2011 per definire i protocolli di stato iniziale e di monitoraggio. Questo decreto definisce l'insieme delle misure da attuare prima di ogni lavorazione (situazione iniziale) e le relative modalità per definire :

- La situazione di riferimento degli ambienti idrici: ambienti acquatici superficiali e sotterranei;

- la qualité hydrobiologique des milieux aquatiques de l'Arc et de ses affluents.

L'arrêté définit également les protocoles de suivi en phase travaux et en phase exploitation, avec en particulier le suivi :

- des eaux de ruissellement ;
- des eaux d'exhaure du tunnel ;
- des eaux souterraines ;
- de l'hydrologie et la dynamique alluviale de l'Arc et de ses affluents ;
- de la qualité hydrobiologique des milieux aquatiques de l'Arc et de ses affluents.

La réalisation des travaux sur les autres sites de chantier de la section transfrontalière seront également soumis à autorisations administratives et feront donc au préalable l'objet de dossier de demande d'instruction. Ces demandes d'autorisation seront menées par le maître d'ouvrage (cf Part C §2.3). Il s'agit notamment de dossiers de demande au titre du code de l'environnement et du code du patrimoine (archéologie préventive).

Concernant l'alimentation électrique des chantiers ainsi que les déviations réseaux, les demandes d'autorisations administratives, y compris DUP, seront à la charge des gestionnaires des réseaux concernés et sous leur responsabilité.

#### **4.1.2.2 Les arrêtés préfectoraux nécessaires à la réalisation des travaux de reconnaissance à partir de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte**

Au niveau local et dans le cadre de l'indépendance des législations, plusieurs autorisations administratives sont nécessaires afin de réaliser ou faire réaliser les travaux nécessaires à la réalisation de la section transfrontalière. A ce jour, toutes les autorisations administratives nécessaires à la réalisation des ouvrages de reconnaissance sur le tracé du tunnel de base à partir de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte ont été obtenues.

Dans le cadre des travaux de reconnaissance à partir de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte et conformément au code de l'environnement, un arrêté préfectoral complémentaire au titre de la loi sur l'eau en date du 25 octobre 2013 autorise les aménagements des sites de chantiers temporaires de Saint-Félix et Illaz sur les communes de Saint-Martin-la-Porte et Saint-Julien-Montdenis. Ces aménagements consistent en des enrochements le long de l'Arc pour protéger les sites de chantier contre les crues.

- l'idrologia e la dinamica alluviale dell'Arc e dei suoi affluenti ;
- la qualità idrobiologica degli ambienti idrici dell'Arc e dei suoi affluenti.

Il decreto definisce anche i protocolli di monitoraggio in fase lavori e in fase di esercizio con in particolare il monitoraggio :

- delle acque di ruscellamento ;
- delle acque di drenaggio del tunnel ;
- delle acque sotterranee ;
- dell'idrologia e della dinamica alluviale dell'Arc e dei suoi affluenti ;
- della qualità idrobiologica degli ambienti idrici dell'Arc e dei suoi affluenti.

La realizzazione dei lavori sugli altri siti di cantiere della sezione transfrontaliera verranno anche sottoposti ad autorizzazioni amministrative e saranno quindi preventivamente oggetto di un dossier di richiesta istruttoria. Tali richieste di autorizzazione verranno emesse dal committente (cfr. Parte C §2.3). Si tratta in particolare di dossier di richiesta ai sensi del codice dell'ambiente e del codice del patrimonio (archeologia preventiva).

Per quanto riguarda l'alimentazione elettrica dei cantieri e la risoluzione delle interferenze, le richieste di autorizzazioni amministrative, compresa la DUP, saranno a carico dei gestori di reti interessati e sotto la loro responsabilità.

#### **4.1.2.1 I decreti prefettizi necessari alla realizzazione dei lavori geognostici a partire dalla discenderia di Saint-Martin-la-Porte**

A livello locale e nell'ambito dell'indipendenza delle normative, diverse autorizzazioni amministrative sono necessarie per realizzare o far realizzare i lavori necessari alla realizzazione della sezione transfrontaliera. Ad oggi, tutte le autorizzazioni amministrative necessarie alla realizzazione delle opere geognostiche sul tracciato del tunnel di base a partire dalla discenderia di Saint-Martin-la-Porte sono state ottenute.

Nell'ambito dei lavori geognostici a partire dalla discenderia di Saint-Martin-la-Porte e in conformità con il codice dell'ambiente, un decreto prefettizio complementare ai sensi della « loi sur l'eau » in data 25 ottobre 2013 autorizza la sistemazione dei siti dei cantieri temporanei di Saint-Félix e Illaz sui comuni di Saint-Martin-la-Porte e Saint-Julien-Montdenis. Queste sistemazioni consistono inscogliere lungo l'Arc per proteggere i siti di cantiere dalle piene.

Du fait de leur possible atteinte à l'environnement, certaines installations de chantier relèvent de la réglementation sur les ICPE et nécessitent la délivrance d'arrêtés préfectoraux.

Aujourd'hui , trois sites bénéficient d'un arrêté préfectoral d'enregistrement ICPE :

- Illaz : arrêté préfectoral d'enregistrement ICPE pour l'exploitation d'une station de transit de produits minéraux et une installation de fabrication de produits de béton par procédé mécanique en date du 5 février 2014.
- Saint-Félix : arrêté préfectoral d'enregistrement ICPE pour l'exploitation d'une station de transit de produits minéraux solides et une installation de traitement des matériaux en date du 9 septembre 2014.
- Pian des Saussaz : arrêté préfectoral d'enregistrement ICPE pour l'exploitation d'une station de transit de produits minéraux solides et une installation de traitement des matériaux en date du 9 septembre 2014.

Les matériaux qui ne pourront pas être utilisés dans le cadre du projet doivent être mis en dépôt définitif.

Selon la législation environnementale, ces derniers sont soumis à autorisation administrative au titre des installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Aujourd'hui, deux sites bénéficient d'un arrêté préfectoral ISDI :

- Babylone : arrêté préfectoral en date du 22 novembre 2010 prorogé par deux arrêtés successifs en date du 29 mars 2012 et du 20 octobre 2014
- Pian d'Arc : arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2014.

Aujourd'hui , Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) est bénéficiaire de deux arrêtés autorisant capture ou enlèvement, destruction et perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégés, destruction, altération et dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégés , et destruction et transplantation (arrêté de dérogation CNPN) pour les sites de Babylone, Illaz, Saint-Félix et Pian d'Arc :

- Babylone : arrêté préfectoral CNPN du 28 février 2011.
- Illaz, Saint-Félix et Pian d'Arc : arrêté préfectoral CNPN du 19 novembre 2013.

Per via del loro possibile impatto sull'ambiente, alcuni impianti di cantiere ricadono nella regolamentazione relativa agli Impianti Classificati per la Protezione dell'Ambiente (ICPE) e necessitano il rilascio di decreti prefettizi.

Attualmente, tre siti usufruiscono di un decreto prefettizio di registrazione ICPE :

- Illaz : decreto prefettizio di registrazione ICPE per l'esercizio di una stazione di transito dei prodotti minerali e un impianto di fabbricazione dei prodotti in calcestruzzo con procedimento meccanico in data 5 febbraio 2014.
- Saint-Félix : decreto prefettizio di registrazione ICPE per l'esercizio di una stazione di transito di prodotti minerali solidi e un impianto di trattamento dei materiali in data 9 settembre 2014.
- Pian des Saussaz : decreto prefettizio di registrazione ICPE per l'esercizio di una stazione di transito di prodotti minerali solidi e un impianto di trattamento dei materiali in data 9 settembre 2014.

I materiali che non potranno essere utilizzati nell'ambito del progetto devono essere stoccati nei siti di deposito definitivo.

In base alla normativa ambientale, questi ultimi sono sottoposti ad autorizzazione amministrativa in quanto impianti di stoccaggio di rifiuti inertii (ISDI).

Attualmente, due siti usufruiscono di un decreto prefettizio ISDI:

- Babylone : decreto prefettizio in data 22 novembre 2010 prorogato da due decreti successivi in data 29 marzo 2012 e 20 ottobre 2014 ;
- Pian d'Arc : decreto prefettizio in data 10 gennaio 2014.

Attualmente, Lyon Turin Ferroviaire (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin) usufruisce di due decreti che autorizzano la cattura o la rimozione, la distruzione e il disturbo volontario di specie animali protette, la distruzione, l'alterazione e il degrado di siti di riproduzione o di aree di riposo di animali appartenenti a specie protette, e la distruzione e il trapianto (decreto di deroga CNPN) per i siti di Babylone, Illaz, Saint-Félix e Pian d'Arc :

- Babylone : decreto prefettizio CNPN del 28 febbraio 2011.
- Illaz, Saint-Félix e Pian d'Arc : decreto prefettizio CNPN del 19 novembre 2013.

Pour effectuer ces travaux de reconnaissance et dans l'attente des acquisitions foncières, la maîtrise foncière des terrains a été obtenue par la signature avec chacun des propriétaires concernés de conventions d'occupation temporaire ou de conventions de prise de possession anticipée des terrains. Les acquisitions foncières ont démarré fin 2014/début 2015. Pour le territoire français, ces acquisitions concernent non seulement les terrains en surface pour les travaux à l'air libre, les sites de chantiers et de dépôts de matériaux, mais aussi pour le tréfonds. En ce qui concerne ce tréfonds (souterrain), seul le volume souterrain englobant le tunnel et sa projection vers le centre de la terre sera acquis. Ainsi, pour les biens concernés par le passage en souterrain de l'ouvrage ferroviaire, les propriétaires conserveront leur propriété en surface.

Les dossiers concernant l'archéologie préventive ont été déposés auprès du Préfet de Région en mai 2012 pour instruction par la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) de Rhône Alpes. Ces dossiers n'ont donné lieu à aucune prescription d'archéologie préventive et la redevance correspondante a été acquittée.

#### **4.1.2.3 Le plan local d'urbanisme de la commune d'Avrieux**

La déclaration d'utilité publique du 18 décembre 2007 a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme de certaines communes dont celui de la commune d'Avrieux. En effet, cette commune étant concernée par l'installation d'un puits et d'une usine de ventilation nécessaires aux travaux et à l'exploitation du futur tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin, son plan local d'urbanisme a dû être modifié afin de permettre l'implantation de ces installations à proximité d'un ancien champ de tir du Ministère de la défense.

Cependant, suite à l'absence d'utilisation de ces terrains, il a été acté, en accord avec le Ministère de la Défense, de déplacer ces installations afin qu'elles occupent au maximum la surface antrophisée de l'ancien champ de tir.

Cette nouvelle implantation a pour conséquence de réduire considérablement la surface à taluter dans le terrain naturel et donc de diminuer le volume de déblais occasionné par ce talutage. De plus, l'impact environnemental est réduit car l'atteinte à la zone boisée est diminuée. Enfin, cela permet de réduire l'impact paysager dans la mesure où ces installations masqueront l'actuelle zone du champ de tir. Globalement, cette nouvelle implantation conduit à une meilleure insertion paysagère.

Enfin, pour rendre cela possible d'un point de vue urbanistique, une procédure de modification simplifiée du plan local d'urbanisme a été menée au deuxième semestre 2013 pour s'achever par la délibération du conseil municipal d'Avrieux

Per realizzare questi lavori geognostici e in attesa degli acquisti fondiari, la gestione fondiaria delle superficie è stata ottenuta tramite firma con ogni proprietario interessato di convenzioni di occupazione temporanea o di convenzioni di anticipato trasferimento di proprietà dei terreni. Le acquisizioni fondiarie sono iniziate a fine 2014/inizio 2015. Per il territorio francese, queste acquisizioni riguardano non solo i terreni di superficie destinati ai lavori a cielo aperto, i siti di cantiere e di deposito dei materiali, ma anche il sottosuolo. Per quanto riguarda questo sottosuolo, verrà acquistato unicamente il volume sotterraneo che comprende il tunnel e la sua proiezione verso il centro della terra. Quindi, per i beni interessati dal passaggio sotterraneo dell'opera ferroviaria, i proprietari conserveranno la loro proprietà in superficie.

Idossier relativi all'archeologia preventiva sono stati depositati presso il Prefetto Regionale in maggio 2012 per istruttoria da parte della DRAC (Direzione Regionale degli Affari Culturali) della regione Rhône-Alpes. Tali dossier non hanno indotto nessuna prescrizione di archeologia preventiva ed il relativo canone è stato pagato.

#### **4.1.2.3.11 piano locale urbanistico del comune di Avrieux**

La dichiarazione di utilità pubblica del 18 dicembre 2007 comporta la messa in compatibilità dei documenti urbanistici di alcuni comuni tra cui il comune di Avrieux. In effetti, questo comune è interessato dall'installazione di un pozzo e di una centrale di ventilazione necessari ai lavori e all'esercizio del futuro tunnel di base del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione ed è quindi stato necessario modificare il suo piano locale urbanistico per permettere la collocazione di questi impianti nei pressi di ex poligono di tiro del Ministero della difesa francese.

Tuttavia, dato il non-utilizzo di queste superficie, è stato deciso, in accordo con il Ministero della difesa francese, di spostare questi impianti di modo che occupino il massimo della superficie antropizzata dell'ex poligono di tiro.

Questa nuova configurazione implica di ridurre notevolmente la superficie da sbancare nel terreno naturale e quindi di ridurre il volume di materiale di scavo generato. Inoltre, l'impatto ambientale è minore in quanto l'influenza sulla zona boschiva è ridotta. Infine, permette di ridurre l'impatto paesaggistico in quanto questi impianti nasconderanno l'attuale poligono di tiro. Globalmente, questa nuova configurazione induce un migliore inserimento paesaggistico.

Infine, per rendere ciò possibile a livello urbanistico, una procedura di modifica semplificata del piano locale urbanistico è stata svolta nel secondo semestre 2013 per concludersi con la delibera del consiglio comunale di Avrieux in data

en date du 23 janvier 2014.

Cette modification a consisté à adapter le règlement du plan local d'urbanisme ainsi que les documents graphiques et plus précisément à déplacer l'emplacement réservé au sein d'une zone naturelle. La réalisation de cette modification fera l'objet d'une description plus détaillée dans le paragraphe 4.3.

A ce jour , seul le pian locai d'urbanisme de la commune d'Avrieux a fait l'objet de modifications pour les besoins du projet. Cependant, en fonction des évolutions du projet, des modifications pourraient etre apportées aux documents d'urbanisme d'autres communes.

#### **4.2. Political commitments to the proposed Action (and Global Project)**

Plusieurs accords franco-italiens ont été conclus pour le projet. Les principaux sont :

- Accord du 15janvier 1996 créant la Commission Intergouvernementale (CIG) ;
- Traité de Turin du 29 janvier 2001 ;
- Traité de Rame du 30 janvier 2012 ;
- Accord de Paris du 24 février 2015.

Nous joignons en annexes l'Accord du 15 janvier 1996 (annexe D4), l'Accord franco-italien du 29 janvier 2001 (annexes D5) ainsi que l'Accord franco-italien du 30 janvier 2012 et ses annexes (annexes D1 et D2). Les principales dispositions des 2 derniers accords sont rappelées ci-après.

##### **4.2.1 Traité de Turin du 29 janvier 2001**

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne ont signé le 29 janvier 2001 à Turin un accord concernant la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin pour les marchandises et les voyageurs. Cet accord concrétise la volonté des deux Gouvernements de favoriser le développement des échanges entre la France et l'Italie par le rail, en contribuant, dans la zone sensible que constitue le massif alpin, au rééquilibrage de l'offre relative aux modes de transport entre le rail et la route. Le contenu de l'accord est directement issu des conclusions des réflexions menées conjointement sur cette nouvelle liaison ferroviaire par la France et l'Italie, sous l'égide de la CIG franco-italienne.

23 gennaio 2014.

Questa modifica consiste nell'adeguare il regolamento del piano locale urbanistico come i documenti grafici e più precisamente nello spostare il sito riservato all'interno di una zona naturale. La realizzazione di questa modifica sarà oggetto di una descrizione maggiormente dettagliata nel paragrafo 4.3.

Ad oggi, solo il piano locale urbanistico del comune di Avrieux è stato oggetto di modifiche per i bisogni del progetto. Tuttavia, in base alle evoluzioni del progetto, alcune modifiche potrebbero essere apportate ai documenti urbanistici di altri comuni.

Sono stati conclusi diversi accordi italo-francesi per il progetto. I principali sono:

- Accordo del 15 gennaio 1996 che crea la Commissione intergovernativa (CIG);
- Trattato di Torino del 29 gennaio 2001;
- Trattato di Roma del 30 gennaio 2012;
- Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015.

Al presente documento sono allegati l'Accordo del 15 gennaio 1996 (allegato D4), l'Accordo italo-francese del 29 gennaio 2001 (allegati D5) e l'Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012 ed i relativi allegati (allegati D1 e D2). Le principali disposizioni dei 2 ultimi accordi sono di seguito riportate.

##### **4.2.1. Trattato di Torino del 29 gennaio 2001**

Il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese hanno firmato il 29 gennaio 2001 a Torino un accordo relativo alla costruzione delle opere della parte comune italo-francese necessarie per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario transalpino tra Torino e Lione per le merci e i viaggiatori. Tale accordo concretizza la volontà di entrambi i Governi di favorire lo sviluppo degli scambi per ferrovia tra la Francia e l'Italia, contribuendo, nella zona sensibile costituita dal massiccio alpino, al riequilibrio dell'offerta relativa alle modalità di trasporto tra il ferro e la strada. Il contenuto dell'accordo deriva direttamente dalle conclusioni delle riflessioni condotte congiuntamente dall'Italia e dalla Francia su questo nuovo collegamento ferroviario, sotto l'egida della CIG italo-francese .

Il fait suite à l'accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission Intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.

Cet accord concrétise la volonté des deux Gouvernements de favoriser le développement des échanges entre la France et l'Italie par le rail dont les larges possibilités de développement ont été jusqu'à présent inexploitées.

Il contribue donc, dans la zone sensible que constitue le massif alpin, au rééquilibrage de l'offre relative aux modes de transport entre le rail et la route.

Il a pour but d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg.

Le contenu de l'accord est directement issu des conclusions des réflexions menées conjointement sur cette nouvelle liaison ferroviaire par la France et l'Italie, sous l'égide de la CIG franco-italienne et notamment des recommandations formulées par celle-ci, dans son rapport du 15 janvier 2001.

L'accord marque l'engagement des Gouvernements français et italien à construire ou faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison mixte marchandise - voyageurs entre Lyon et Turin, dont l'entrée en service devrait avoir lieu à la date de saturation des ouvrages existants. (**article 1**).

Au sein de la section internationale de la ligne, comprise entre le Sillon alpin (à l'est de Chambéry) et le nœud ferroviaire de Turin, le tronçon délimité par les raccordements avec la ligne historique, les plus proches de part et d'autre de la frontière aux environs de Saint-Jean-de-Maurienne en France et aux environs de Bussolengo / Bruzolo en Italie, est défini comme la « partie commune franco-italienne » du projet (**article 2**). Les dispositions de l'accord s'appliquent exclusivement à la réalisation des ouvrages de la partie commune franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque Etat, même à l'intérieur de la section internationale.

L'accord prévoit, sur la partie franco-italienne, la réalisation d'une infrastructure nouvelle à double voie, comprenant notamment un tunnel de base à deux tubes d'environ 52 km et, en Italie, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne existante ainsi qu'à la future ligne nouvelle vers Turin (**article 3**).

Sur cette partie franco-italienne, l'accord précise le contenu de la première phase du projet (**article 5**), comprenant notamment les études d'avant-projet de la ligne nouvelle et les travaux de creusement de descenderies et de galeries de reconnaissance pour le tunnel de base. Cette première phase a débuté en 2001 et se terminera lorsque la CIG aura proposé aux deux Gouvernements un projet d'avenant au présent accord définissant les modalités de réalisation des ouvrages définitifs (**articles 4 et 5**).

Questo accordo fa seguito al precedente accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi, relativo alla costituzione della Commissione Intergovernativa per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione.

Questo accordo concretizza la volontà di entrambi i Governi di favorire lo sviluppo degli scambi tra la Francia e l'Italia per ferrovia, le cui grandi possibilità di sviluppo non sono state finora sfruttate. Contribuisce dunque, nella zona sensibile costituita dal massiccio alpino, al riequilibrio dell'offerta relativa alle modalità di trasporto tra il ferro e la strada.

Ha lo scopo di dare un contributo significativo all'applicazione della Convenzione alpina firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991.

Il contenuto dell'accordo deriva direttamente dalle conclusioni delle riflessioni condotte congiuntamente dall'Italia e dalla Francia su questo nuovo collegamento ferroviario, sotto l'egida della CIG italo-francese ed in particolare dalle raccomandazioni formulate da questa nel proprio rapporto del 15 gennaio 2001.

L'accordo segna l'impegno dei Governi italiano e francese di costruire o far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento misto merci/viaggiatori tra Torino e Lione, la cui entrata in servizio dovrebbe aver luogo alla data di saturazione delle opere esistenti (**articolo 1**).

All'interno della sezione internazionale della linea, compresa tra il Sillon alpin (ad est di Chambéry) e il nodo ferroviario di Torino, la tratta delimitata dalle interconnessioni con la linea storica più vicine da ciascun lato della frontiera, in prossimità di Saint-Jean-de-Maurienne, in Francia, e in prossimità di Bussolengo / Bruzolo, in Italia, è definita "parte comune italo-francese" del progetto (**articolo 2**). Le disposizioni dell'accordo si applicano esclusivamente alla realizzazione delle opere della parte comune italo-francese, il resto del collegamento essendo di stretta competenza di ciascuno Stato, anche all'interno della sezione internazionale.

L'accordo prevede, sulla parte italo-francese, la realizzazione di un'infrastruttura nuova a doppio binario, che comprende in particolare un tunnel ferroviario a due canne di circa 52 km e, in Italia, un insieme di opere di raccordo di detto tunnel di base alla linea storica e alla futura linea nuova verso Torino (**articolo 3**).

Su questa parte italo-francese, l'accordo definisce il contenuto della prima fase del progetto (**articolo 5**), che comprende in particolare gli studi di progetto preliminare della linea nuova e i lavori di scavo delle discenderie e dei cunicoli esplorativi per il tunnel di base. Questa prima fase è iniziata nel 2001 e si concluderà quando la CIG avrà proposto ai due Governi un progetto di protocollo addizionale al presente accordo per definire le modalità di realizzazione delle opere definitive (**articoli 4 e 5**).

**L'articolo 6** prevede la costituzione di un organo comune, incaricato della

**L'article 6** prévoit la mise en place d'un organe commun, chargé de la conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la première phase du projet sur la partie commune franco-italienne. Cet organe commun appelé « promoteur » (*Nota : il s'agit de LTF, devenue TELT*) est constitué, à parts égales, par les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien. En outre, les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien et le promoteur s'associent, dans un scénario de cohérence, pour conduire les études générales de la section internationale entre le Sillon alpin (à l'est de Chambéry) et le nœud ferroviaire de Turin. Ces études générales recouvrent notamment des études de trafic, des études économiques et d'environnement.

La propriété et la gestion des ouvrages réalisés pendant la première phase du projet sur la partie franco-italienne sont attribuées au promoteur jusqu'à la désignation de l'organisme chargé des travaux des ouvrages définitifs (**article 7**).

**L'article 8** précise les dispositions législatives et réglementaires applicables aux études et à la construction des ouvrages de reconnaissance du tunnel de base sur la partie franco-italienne. Il met en évidence la nécessaire concertation des Gouvernements pour permettre la mise en œuvre de procédures de conduite des études et des travaux les plus proches possible en France et en Italie.

La Commission Intergouvernemental e (CIG) franco-italienne voit confirmer sa composition et les compétences qui avaient été définies par l'accord du 15 janvier 1996 (**article 9**). Elle se voit également attribuer des compétences supplémentaires, liées à la mise en œuvre de la première phase du projet sur la partie franco-italienne et qui consistent, notamment, à approuver le tracé définitif du projet et à proposer aux Gouvernements, sous forme d'avant-projet à l'accord, les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation.

En vue de l'assister sur les questions liées à la sécurité publique de la construction, de la gestion et de l'exploitation des ouvrages de la partie franco-italienne, la CIG se dote d'un Comité de sécurité. La CIG bénéficiera en outre de la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et débattrà des résultats de ses études avec les exploitants des réseaux ferroviaires français et italien, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires institué à cet effet. Le financement des études et travaux de la première phase du projet sur la partie franco-italienne, définis à **l'article 5**, ainsi que celui des études générales de la section internationale, sont pris en charge, à parts égales, par la France et l'Italie. A l'appui de ces financements nationaux, des subventions européennes ont été demandées au titre des réseaux trans-européens (**article 10**).

conduzione degli studi, delle indagini geognostiche e dei lavori preliminari della prima fase del progetto della parte comune italo-francese. Tale organo comune, denominato "promotore" (*Nota: si tratta di LTF, diventata TELT*) è costituito in parti uguali tra i due gestori d'infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese. Inoltre, i due gestori d'infrastrutture delle reti ferroviarie nazionali italiana e francese ed il promotore si associano, a fini di coerenza, per condurre gli studi generali della sezione internazionale tra il Sillon alpin (ad est di Chambéry) e il nodo ferroviario di Torino. Questi studi generali coprono in particolare studi di traffico, studi economici ed ambientali.

Fino alla designazione dell'organismo incaricato dei lavori delle opere definitive, le opere realizzate durante la prima fase del progetto sulla parte italo-francese restano di proprietà del promotore che è responsabile della loro gestione (**articolo 7**).

**L'articolo 8** precisa le disposizioni legislative e regolamentari applicabili agli studi e alla costruzione delle opere di prospezione del tunnel di base sulla parte italo-francese. Evidenzia la necessità di concertazione dei Governi per permettere l'attuazione di procedure di conduzione degli studi e dei lavori il più possibile simili in Francia e in Italia.

La Commissione Intergovernativa (CIG) italo-francese vede confermata la sua composizione e le sue competenze che erano state definite dall'Accordo del 15 gennaio 1996 (**articolo 9**). Si vede anche assegnare competenze supplementari, connesse alla messa in opera della prima fase del progetto sulla parte italo-francese e che consistono, in particolare, nell'approvare il tracciato definitivo del progetto e nel proporre ai Governi, sotto forma di protocollo aggiuntivo, le caratteristiche delle opere definitive, le modalità della loro realizzazione e il loro finanziamento così come le condizioni di esercizio.

Per essere assistita sulle questioni legate alla sicurezza pubblica della costruzione, gestione ed esercizio delle opere della parte italo-francese, la CIG si avvale di un Comitato di sicurezza. La CIG si avvarrà inoltre della collaborazione delle amministrazioni di ciascun Governo e dibatterà dei risultati dei propri studi con gli operatori delle reti ferroviarie italiana e francese, nell'ambito di un Comitato di operatori ferroviari istituito a tale scopo.

Il finanziamento degli studi e lavori della prima fase del progetto sulla parte italo-francese, definiti **nell'articolo 5**, nonché quello degli studi generali della sezione internazionale sono assunti in parti uguali dall'Italia e dalla Francia. A sostegno di questi finanziamenti nazionali sono stati sollecitati dei contributi europei nell'ambito dei fondi destinati a finanziare le reti trans-europee (**articolo 10**).

#### 4.2.2. Traité de Rome du 30 janvier 2012

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne ont signé le 30 janvier 2012 à Rome un accord concernant la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon - Turin. Le contenu de l'accord est issu des directives européennes 91/440/CEE du 29 juillet 1991, 2001/14/CE du 26 février 2001, 2004/17/CE du 31 mars 2004, 2004/49/CE du 29 avril 2004, 2008/57/CE du 17 juin 2008, de la Convention du 29 janvier 1951, des Accords du 15 janvier 1996 signé à Paris, du 29 janvier 2001 signé à Turin, et du 3 décembre 2004 signé à Rome.

Il fait office d'avenant à l'accord signé le 29 janvier 2001 à Turin, relatif à la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne nécessaires à la réalisation et à l'exploitation d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin pour les marchandises et les voyageurs. Cet accord concrétise la volonté des deux Gouvernements de favoriser le développement des échanges entre la France et l'Italie par le rail, en contribuant, dans la zone sensible que constitue le massif alpin, au rééquilibrage de l'offre relative aux modes de transport entre le rail et la route.

Il a pour but d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg.

Le contenu de l'accord est directement issu des conclusions des réflexions menées conjointement sur cette nouvelle liaison ferroviaire par la France et l'Italie, sous l'égide de la CIG franco-italienne et notamment des recommandations formulées par celle-ci, dans son rapport du 15 janvier 2001. L'accord fixe les conditions de conduite du projet de liaison ferroviaire mixte marchandises - voyageurs entre Lyon et Turin ainsi que les conditions dans lesquelles cet ouvrage sera exploité au terme de sa réalisation. Il ne constitue pas l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord signé à Turin le 29 janvier 2001 (**article 1**).

Au sein de la section internationale de la ligne, comprise entre Saint-Didier-de-la-Tour et le nœud ferroviaire de Turin, le tronçon délimité entre les environs de Montmélian, en France, et de Chiusa S. Michele, en Italie, est défini comme la « partie commune franco-italienne » du projet (**article 2**). Les dispositions de l'accord s'appliquent exclusivement à la réalisation des ouvrages de la partie commune franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque Etat, même à l'intérieur de la section internationale.

Les gouvernements français et italien prévoient de confier la responsabilité

#### 4.2.2 Trattato di Roma del 30 gennaio 2012

Il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana hanno firmato il 30 gennaio 2012 a Roma un accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione . Il contenuto dell'accordo deriva dalle direttive europee 91/440/CEE del 29 luglio 1991, 2001/14/CE del 26 febbraio 2001, 2004/17/CE del 31 marzo 2004, 2004/49/CE del 29 aprile 2004, 2008/57/CE del 17 giugno 2008, dalla Convenzione del 29 gennaio 1951, dagli Accordi del 15 gennaio 1996 firmato a Parigi, del 29 gennaio 2001 firmato a Torino, e del 3 dicembre 2004 firmato a Roma.

Costituisce un protocollo addizionale all'accordo firmato il 29 gennaio 2001 a Torino, relativo alla costruzione delle opere della parte comune italo-francese necessarie per la realizzazione e l'esercizio di un nuovo collegamento ferroviario transalpino tra Torino e Lione per le merci e i viaggiatori. Tale accordo concretizza la volontà di entrambi i Governi di favorire lo sviluppo degli scambi per ferrovia tra la Francia e l'Italia, contribuendo, nella zona sensibile costituita dal massiccio alpino, al riequilibrio dell'offerta relativa alle modalità di trasporto tra il ferro e la strada. Ha lo scopo di dare un contributo significativo all'applicazione della Convenzione alpina firmata a Salisburgo il 7 novembre 1991.

Il contenuto dell'accordo deriva direttamente dalle conclusioni delle riflessioni condotte congiuntamente dall'Italia e dalla Francia su questo nuovo collegamento ferroviario, sotto l'egida della CIG italo-francese ed in particolare dalle raccomandazioni formulate da questa nel proprio rapporto del 15 gennaio 2001.

L'accordo stabilisce le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera, una volta realizzata. Non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino il 29 gennaio 2001 (**articolo 1**).

All'interno della sezione internazionale della linea, compresa tra Saint-Didier-de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino, la tratta delimitata dai dintorni di Montmélian in Francia e di Chiusa S. Michele in Italia è definita "parte comune italo-francese" del progetto (**articolo 2**). Le disposizioni dell'accordo si applicano esclusivamente alla realizzazione delle opere della parte comune italo-francese, il resto del collegamento essendo di stretta competenza di ciascuno Stato, anche all'interno della sezione internazionale.

I governi italiano e francese prevedono di affidare la responsabilità operativa del

opérationnelle du projet au Promoteur public et d'assurer un contrôle de ce Promoteur public (**article 3**).

**L'article 4** définit la composition des ouvrages de la partie commune franco-italienne, qui seront réalisés en plusieurs phases fonctionnelles . La section transfrontalière sera réalisée dans une première phase, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse ainsi que les raccordements aux lignes actuelles.

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001, un nouvel avenant complètera l'Accord pour définir les modalités de lancement des travaux définitifs de la partie commune franco-italienne (**article 5**).

**L'article 6** définit les missions et l'organisation interne du Promoteur public, entité adjudicatrice au sens de la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004. Le Promoteur est chargé de la direction stratégique et opérationnelle du projet ; il a la qualité de gestionnaire de l'infrastructure de la section transfrontalière au sens de la directive 2001/14/CE.

L'Accord prévoit l'institution au sein du Promoteur d'une Commission des contrats, composée d'experts indépendants, compétente pour les seuls contrats de services, travaux et fournitures, dont la conclusion est soumise aux dispositions de la directive 2004/17/CE (**article 7**).

Il prévoit également l'institution d'un Service permanent de contrôle, composé d'experts, qui veille au bon fonctionnement du Promoteur public, dans le respect de ses statuts, de son règlement intérieur et des dispositions de l'Accord (**article 8**).

**L'article 9** confirme, pour la phase d'études, reconnaissances et travaux préliminaires, la composition et les compétences de la Commission Intergouvernementale (CIG) franco-italienne qui avaient été définies par l'accord du 29 janvier 2001. La CIG se voit également attribuer des compétences supplémentaires, liées à la réalisation des travaux de la section transfrontalière , et qui consistent, notamment, à proposer aux Gouvernements, sous forme d'avenant à l'accord, les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation.

En vue de l'assister sur les questions liées à la sécurité technique de l'ouvrage, de la gestion et de l'exploitation des ouvrages de la partie franco-italienne, la CIG se dote d'un Comité de sécurité. Elle se dote également d'un Comité de sûreté pour les questions liées à la sûreté.

progetto al Promotore pubblico e di assicurare un controllo del suddetto Promotore pubblico (**articolo 3**).

**L'articolo 4** definisce la composizione delle opere della parte comune italo-francese, che verranno realizzate in più fasi funzionali. La sezione transfrontaliera verrà realizzata in una prima fase, comprese le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa così come i collegamenti alle attuali linee.

Conformemente alle disposizioni dell'articolo 4 dell'Accordo del 29 gennaio 2001, un nuovo protocollo addizionale completerà l'Accordo per definire le modalità di avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese (**articolo 5**).

**L'articolo 6** definisce le missioni e l'organizzazione interna del Promotore pubblico, un ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 31 marzo 2004. Il Promotore assicura la direzione strategica e operativa del progetto ; ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera ai sensi della direttiva 2001/14/CE.

L'Accordo prevede la costituzione in seno al Promotore di una Commissione dei contratti, composta da esperti indipendenti, competente esclusivamente per i contratti di servizi, lavori e forniture la cui conclusione è soggetta alle disposizioni della direttiva 2004/17/CE (**articolo 7**).

Prevede altresì la costituzione di un Servizio permanente di controllo, composto da esperti, che vigila sul corretto funzionamento del Promotore pubblico, nel rispetto del suo statuto, del suo regolamento interno e delle disposizioni del presente Accordo (**articolo 8**).

**L'articolo 9** conferma, per la fase di studi, ricognizioni e lavori preliminari, la composizione e le competenze della Commissione intergovernativa (CIG) italo-francese già definite nell'accordo del 29 gennaio 2001. Vengono altresì attribuite alla CIG delle competenze supplementari, legate alla realizzazione dei lavori della sezione transfrontaliera, quali in particolare proporre ai Governi, sotto forma di protocollo aggiuntivo all'accordo, le caratteristiche delle opere definitive, le relative modalità di realizzazione e di finanziamento così come le condizioni di esercizio.

Per assistere sulla questioni legate alla sicurezza tecnica dell'opera, della gestione e dell'esercizio delle opere della parte italo-francese, la CIG crea un Comitato di sicurezza. Crea anche un Comitato di sicurezza antisabotaggio / antiterrorismo (ASAT) per le questioni legate alla sicurezza ASAT.

En matière de passation des contrats par le Promoteur public, l'Accord définit le cadre des compétences des juridictions française et italienne en fonction de la nature de ces contrats (**article 10**).

Le Promoteur public devient propriétaire des ouvrages constitutifs de la section transfrontalière jusqu'à la date de sa disparition, date à laquelle chaque Etat deviendra propriétaire de la partie réalisée sur son propre territoire (**article 11**).

L'Accord prévoit le transfert de tout ou partie des droits et obligations LTF SAS (devenue TELT) au Promoteur public et la substitution de LTF (devenue TELT) di par le Promoteur public (**article 13**).

Le financement des avant projets et travaux de la partie franco-italienne de la liaison ainsi que celui des études générales de la section internationale sont pris en charge, à parts égales, par la France et l'Italie. Cependant, les surcoots induits par le changement de tracé en Italie seront assumés en totalité par l'Etat italien (**article 15**).

Les deux gouvernements devront disposer des financements avant de pouvoir lancer les travaux des différentes phases de la partie commune franco-italienne de la section internationale. L'Union européenne sera sollicitée pour l'obtention de subventions maximales (**article 16**).

Après certification des couts du projet par un tiers extérieur, les coots seront répartis à 42,1% pour la France et 57,9% pour l'Italie dans la limite du coot certifié. Au delà de ce coot certifié, les coots sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne. Par exception, les acquisitions foncières, les déviations de réseaux et les mesures d'accompagnement sont prises en charge par chacune des Parties sur son territoire. Les deux Etats s'engagent à acquérir au profit du Promoteur public les terrains nécessaires à la construction des ouvrages constitutifs de la section transfrontalière (**articles 18 et 19**).

**L'article 21** précise les conditions d'intervention des autorités nationales de sécurité ferroviaires, les plans d'intervention et de sécurité des gestionnaires d'infrastructures ainsi que l'organisation des secours extérieurs par les préfets des deux pays. Plusieurs Protocoles additionnels s'ajouteront au présent Accord pour déterminer les modalités de coopération entre les deux Etats (**article 22**).

**L'article 23** revient sur les principes du report modal, provenant, d'une part, d'une meilleure utilisation du réseau ferroviaire existant et, d'autre part, d'une régulation de la circulation des marchandises par voie routière.

La Convention de 1951 doit être modifiée pour permettre de transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique

Per quanto riguarda l'aggiudicazione dei contratti dal Promotore pubblico, l'Accordo definisce il quadro delle competenze delle giurisdizioni italiana e francese in base alla natura di tali contratti (**articolo 10**).

Il Promotore pubblico diventa proprietario delle opere costitutive della sezione transfrontaliera iera fino alla data di cessazione delle sue attività, data in cui ogni Stato diventerà proprietario della parte realizzata sul proprio territorio (**articolo 11**).

L'Accordo prevede il trasferimento della totalità o una parte dei diritti e obblighi LTF SAS (diventata TELT) al Promotore e la sostituzione di LTF (diventata TELT) dal Promotore pubblico (**articolo 13**).

Il finanziamento dei progetti preliminari e dei lavori della parte italo-francese del collegamento nonché gli studi generali della sezione internaz ionale sono finanziati in parti uguali dalla Francia e dall'Italia. Tuttavia, i sovraccosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia saranno sostenuti totalmente dallo Stato italiano (**articolo 15**).

Idue Governi dovranno disporre dei finanziamenti prima di poter avviare i lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale. L'Unione europea verrà sollecitata per ottenere il massimo delle sownzioni (**articolo 16**).

Una volta certificati i costi del progetto da un terzo esterno, i costi saranno ripartiti al 42,1% per la Francia e 57,9% per l'Italia nel limite del costo certificato. Oltre questo costo certificato, i costi saranno ripartiti a parti eguali tra la Parte italiana e la Parte francese. Fanno eccezione le acquisizioni fondiarie , le interferenze e le misure di accompagnamento, che sono a carico di ciascuna delle Parti nel proprio territorio . Idue Stati si impegnano ad acquisire per metterli a disposizione del Promotore pubblico i terreni necessari per la costruzione delle opere costitutive della sezione transfrontaliera (**articoli 18 e 19**).

**L'articolo 21** precisa le condizioni d'intervento delle Autorità nazionali di sicurezza ferroviaria , i piani di intervento e di sicurezza dei gestori delle infrastrutture così come l'organizzazione dei soccorsi esterni dai prefetti dei due paesi. Più protocolli addizionali si aggiungeranno al presente Accordo per definire le modalità di cooperazione tra idue Stati (**articolo 22**).

**L'articolo 23** richiama i principi del trasferimento modale destinato da un lato a un migliore utilizzo della rete ferroviaria esistente e dall'altro alla regolazione della circolazione delle merci su strada.

La Convenzione del 1951 deve essere modificata per poter trasferire al Promotore pubblico il ruolo di gestore dell'infrastruttura della linea storica del

du Fréjus, pour lequel il sera également créé un Comité de sécurité (**article 24**).

#### **4.2.3. Accord de Paris du 24 février 2015**

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne ont signé le 24 février 2015 à Paris un accord par lequel ils décident d'engager les travaux définitifs de la section transfrontalière et d'en confier la réalisation au Promoteur dénommé Tunnel Euralpin Lyon Turin (**article 1**).

Les deux gouvernements soulignent l'importance qui sera attachée à la lutte contre toute pratique mafieuse et précisent les dispositions qui seront prises à cet effet dans le cadre du règlement des contrats du promoteur (**article 2**).

L'**article 3** prévoit qu'un protocole additionnel, conclu sous forme d'échange de lettres, validera le coOt certifié du projet et précisera les modalités d'application de l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012 précité.

Les **articles 4 et 5** apportent d'autres précisions concernant la possibilité pour le promoteur de confier des travaux à d'autres maîtres d'ouvrage et les délais d'intervention de la commission des contrats.

L'**article 6** amende l'article 24 de l'accord de janvier 2012 en ce qui concerne les modalités de transfert de la gestion de la ligne historique au promoteur et le périmètre de ce transfert.

Fréjus, per il quale verrà creato un Comitato di sicurezza (**articolo 24**).

#### **4.2.3 Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015**

Il Governo della Repubblica francese ed il Governo della Repubblica italiana hanno firmato il 24 febbraio 2015 a Parigi un accordo con il quale decidono di avviare i lavori definitivi della sezione transfrontaliera e di affidarne la realizzazione al Promotore denominato Tunnel Euralpin Lyon Turin (**articolo 1**).

I due governi sottolineano l'importanza che sarà data alla lotta contro ogni pratica mafiosa e precisano le disposizioni che saranno prese a questo effetto nel quadro del regolamento dei contratti del promotore (**articolo 2**).

L'**articolo 3** prevede che un protocollo addizionale, concluso sotto forma di scambio di lettere, validerà il costo certificato del progetto e preciserà le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012 precitato.

Gli **articoli 4 e 5** portano altre precisazioni riguardanti la possibilità per il promotore di affidare dei lavori ad altre committenti ed i tempi d'intervento della commissione dei contratti.

L'**articolo 6** emenda l'articolo 24 dell'accordo di gennaio 2012 per quanto riguarda le modalità di trasferimento della gestione della linea storica al promotore ed il perimetro di questo trasferimento.

## 4.3. Public consultation

### 4.3.1 En Italie

L'ouverture de la procédure d'évaluation de la compatibilité environnementale a été annoncée en date du 11, 15 avril et 17 décembre 2013 conformément aux art. 167, 182 et suivants du Décret Législatif n° 163/2006 du Projet Définitif par publication sur un quotidien italien à tirage national (Sole 24 ORE) ainsi que sur deux quotidiens italiens LA STAMPA édition de Turin et LA REPUBBLICA édition de Turin.

En date du 12 avril 2013 n° prot. 283/E0/30/PR/13 - 2497 et du 17 décembre 2013 n° prot. 10/29/E0/102/PR/13 – 2574 le projet définitif, ainsi que l'Etude de l'Impact sur l'Environnement, a été transmis au Ministère italien de l'Environnement et de la Protection du Territoire et de la Mer, au Ministère italien du Patrimoine Culturel et Environnemental, à la Région Piémont – Service VIA (Evaluation de l'Impact sur l'Environnement) et au Ministère des Infrastructures et des Transports - Structure Technique de la Mission conformément et pour les effets des art. 165 et 182 et suivants.

En date du 12 avril 2013 n° prot. 282/E0/29/PR/13/ - 2496 et du 17 décembre 2013 n° prot. 1032/E0/105/PR/13 2577, le projet, ainsi que l'Etude de l'Impact sur l'Environnement, a également été transmis à chaque administration concernée par le projet et à toutes les administrations compétentes en matière de permis et d'autorisations de toutes sortes, ainsi qu'aux gestionnaires des réseaux impactés.

Par des notes réf. 282/E0/29/PR/13 – 2496 et prot. 1032/E0/105/PR/13 - 2577a du 12 avril et 17 décembre 2013, le proposant a transmis une copie du Dossier Paysager à la Direction Générale du Patrimoine Architectural et Paysager et a également transmis le même jour, une copie du Dossier Archéologique à la Direction Générale du Patrimoine Archéologique du Piémont.

Le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire et de la Mer – Direction Générale des Evaluations de l'Impact sur l'Environnement, par la note DVA-2013-0009513 du 23 avril 2013 a communiqué l'issue positive des vérifications techniques et administratives concernant la recevabilité de la procédure.

Le Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire et de la Mer – Commission Technique d'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement – VIA et VAS, le 23 avril 2013 a communiqué l'ouverture de la procédure incitant à la Sous-commission Spéciale VIA.

La Région Piémont dans le cadre de la procédure intégrée a communiqué ses appréciations sur la localisation de l'infrastructure au Ministère des

### 4.3.1 In Italia

Nelle date dell'11, 15 aprile e 17 dicembre 2013 è stato dato aviso di avio del procedimento di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi degli artt. 167, 182 e segg. del D. Lgs n. 163/2006 del Progetto Definitivo mediante pubblicazione su un quotidiano italiano a tiratura nazionale (Sole 24 ORE) nonché su due quotidiani italiani LA STAMPA edizione di Torino e LA REPUBBLICA edizione Torino.

Nelle date del 12 aprile 2013 n. prot. 283/E0/30/PR/13-2497 e del 17 dicembre 2013 n. prot. 10/29/E0/102/PR/13 – 2574 il progetto definitivo ed il relativo Studio di Impatto Ambientale è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero dei Beni Culturali e Ambientali, alla Regione Piemonte – Ufficio VIA ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione ai sensi e per gli effetti dei medesimi artt. 165e 182e segg.

Nelle date del 12 aprile 2013 n. prot. 282/E0/29/PR/13/ - 2496 e del 17 dicembre 2013 n. prot. 1032/E0/105/PR/13 2577 il progetto ed il relativo studio di impatto ambientale è stato, altresì, inviato a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto ed a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti.

Con note prot 282/E0/29/PR/13 – 2496 e prot. 1032/E0/105/PR/13-2577a del 12 aprile e 17 dicembre 2013 sono state consegnate dal proponente in pari data alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggio del Piemonte copia del Dossier Paesaggistico ed alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Piemonte copia del Dossier Archeologico.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con nota DVA-2013-0009513 del 23 aprile 2013 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche amministrative per la procedibilità dell'istanza.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, il 23 aprile 2013 ha comunicato l'avvio del procedimento in carico alla Sottocommissione VIA Speciale.

La Regione Piemonte nell'ambito della procedura integrata ha espresso le proprie valutazioni sulla localizzazione dell'infrastruttura al Ministero delle

Infrastructures et des Transports et a exprime son avis sur la compatibilité environnementale au Ministère de l'Environnement, Protection du Territoire et de la Mer (MATTM) conformément aux dispositions combinées du Décret Légalisatif 163/2006 et modifications et adjonctions successives, au Décret Légalisatif 152/2006 et modifications et adjonctions successives et à l'art. 18 de la loi régionale 40/1998.

La Direction des Transports, des Infrastructures, de la Mobilité et de la Logistique, en qualité de Responsable de la procédure, a annoncé sur le Bulletin Officiel de la Région Piémont n°18 du 02/05/2013 le dépôt du projet ainsi que les dispositions concernant la consultation publique dans les 60 jours suivants la date de dépôt auprès du Bureau de Dépot des Projets de la Région Piémont.

Dans le cadre de l'instruction régionale, il a été organisé trois Conférences de Services conformément à la L.r. 40/98, quatre réunions de l'Organe Technique régional, ainsi que trois réunions techniques pour des approfondissements spécifiques et un examen conjoint sur demande de la Commission Technique d'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement – Via et VAS du MATTM - a été réalisé.

La première CdS a été organisée en date du 28/05/2013 par note réf. 2603/DB 1206 du 14/05/2013, la deuxième réunion en date du 18/02/2014 par note réf. 697/DB1206 du 07/02/2014 , la troisième réunion en date du 02/07/2014 par note réf. 3212/D81206 du 25/06/2014;

La première et la troisième réunion de l'Organe Technique Régional ont été organisées le même jour que les deux CdS; une deuxième réunion de l'Organe Technique Régional a été organisée en date du 21/02/2011 et la quatrième en date du 24/03/2011.

La réunion de l'Organe Technique Régional a été organisée en date du 17/05/2013, la deuxième réunion en date du 10/06/2013, la troisième réunion en date du 18/02/2014 et la quatrième réunion en date du 02/07/2014.

La Région Piémont , dans le cadre de son processus d'instruction et par Décision DGR n° 12 – 358 du 29 septembre 2014 publiée sur son Bulletin Officiel n° 40 du 2 octobre 2014, a exprimé, conformément aux art.165 et 182 du Décret Légalisatif n° 163/2006 et modifications suivantes, et au Décret Légalisatif n° 152/2006 et modifications suivantes, un avis favorable concernant le projet définitif conditionné par la prise en compte des dispositions et des recommandations mentionnées dans le chapitre concerné.

Le Ministère du Patrimoine et des Activités Culturelles, par son propre avis MiBACT 30262 du 2 décembre 2014, a manifesté son approbation concernant le projet définitif en question, dans le strict respect de toutes les dispositions, de la N°1 à la N°53, figurant dans l'avis technique émis par note réf. n. 26479 du

Infrastrutture e dei Trasporti ed il parere sulla compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ai sensi del combinato disposto del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.e dell'art. 18 della l.r.40/1998.

La Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica in qualità di Responsabile del procedimento, ha provveduto a dar notizia sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte n. 18 del 02/05/2013 dell'avvenuto deposito del progetto e delle disposizioni per la pubblica consultazione nei 60 giorni successivi al deposito presso l'Ufficio Deposito Progetti Regione Piemonte.

Nell'ambito dell'istruttoria regionale sono state convocate tre riunioni di Conferenza di Servizi ai sensi della L.r. 40/98, quattro di Organo Tecnico regionale, nonché tre incontri tecnici per specifici approfondimenti tematici ed è stato effettuato un sopralluogo congiunto indetto dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - Via e VAS del MATTM.

La prima riunione di CdS è stata convocata per il giorno 28/05/2013 con nota prot. 2603/DB 1206 del 14/05/2013, la seconda riunione per il 18/02/2014 con nota prot. 697/DB1206 del 07/02/2014, la terza riunione per il 02/07/2014 con nota prot. 3212/081206 del 25/06/2014;

La prima e la terza riunione di Organo Tecnico Regionale sono state convocate nelle stesse date delle due riunioni di CdS; una seconda riunione di Organo Tecnico Regionale è stata convocata per il giorno 21/02/2011 mentre la quarta per il giorno 24/03/2011.

La riunione dell'organo Tecnico Regionale è stata convocata per il giorno 17/05/2013, la seconda riunione per il giorno 10/06/2013, la terza riunione per il giorno 18/02/2014 e la quarta riunione per il giorno 02/07/2014.

La Regione Piemonte, nell'ambito della propria istruttoria endo-procedimentale, con propria Delibera DGR n. 12 – 358 del 29 settembre 2014 pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 40 del 2 ottobre 2014, ha espresso, ai sensi degli artt.165 e 182 del Decreto Legislativo n. 163/2006 e successive modifiche, e del Decreto Legislativo n. 152/2006 e successive modifiche, parere favorevole sul progetto definitivo condizionato al recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni di cui si dirà nell'apposito capitolo.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con proprio parere MiBACT 30262 del 2 dicembre 2014 ha espresso approvazione del progetto definitivo di cui trattasi, nel rigoroso rispetto di tutte le prescrizioni dal numero 1 al numero 53 contenute nel parere tecnico espresso con nota Prot. n. 26479 del 24/10/2014 dalla

24/10/2014 par la Direction Générale du Patrimoine Paysager, des beaux-arts, de l'architecture et de l'art contemporain Service N° Protection et Qualité du Paysage.

La Commission Technique d'Evaluation de l'Impact sur l'Environnement VIA-VAS du Ministère de l'Environnement et de la Protection du Territoire et de la Mer, par son avis en date du 12 décembre 2014, a émis un avis favorable concernant le projet définitif, dans le strict respect de toutes les dispositions, de la N°1 à la N°71, figurant dans l'avis technique émis.

#### **4.3.2 En France**

La Convention Aarhus, les directives européennes, la Charte de l'environnement et la législation française sont autant de textes ayant pour objectif de mettre en œuvre les principes d'accès à l'information et de participation du public.

Concrètement, ces principes se traduisent par la réalisation de réunions publiques, d'affichages publics mais également par la mise en œuvre de groupes de travail sur différents thèmes comme l'environnement, l'urbanisme, l'emploi ou l'habitat et enfin par une concertation permanente avec les différents partenaires (notamment les services de l'Etat et les associations locales).

Concernant la partie française de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, le service Territoire France de la société Lyon Turin Ferroviaire (devenue Tunnel Euralpin Lyon Turin) assure les opérations de consultation et information du public lors des différentes phases du projet, ainsi que les relations avec les élus du Territoire et les services de l'Etat concernés.

##### **4.3.2.1 Procédure d'expropriation**

Conformément aux circulaires du Premier Ministre du 28/12/2000 et du 05/10/2004, un long processus d'information et de concertation a eu lieu en préalable de l'enquête publique qui s'est déroulée au printemps 2006 en vue de la DUP du 18 décembre 2007.

En particulier, un débat préalable s'est déroulé en mai et juin 1993 qui a conduit :

- \* aux définitions de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin : décisions ministrielles du 07/02/1994 et du 14/04/1995 ;
- \* à la publication des caractéristiques de la nouvelle liaison : JO de la République française le 03/04/1996.

Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea Servizio IV Tutela e Qualità del Paesaggio.

La Commissione Tecnica per la Valutazione di impatto ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con proprio parere del 12 dicembre 2014 ha espresso parere favorevole al progetto definitivo, nel rigoroso rispetto di tutte le prescrizioni dal numero 1 al numero 71 contenute nel parere tecnico espresso.

#### **4.3.2 In Francia**

La Convenzione Aarhus, le direttive europee, la Carta sull'ambiente e la legislazione francese sono tutti testi che hanno lo scopo di attuare i principi di accesso alle informazioni e partecipazione del pubblico.

In pratica, questi principi si traducono nella convocazione di riunioni pubbliche e nella realizzazione di affissioni pubbliche ma anche nella costituzione di gruppi di lavoro su varie tematiche quali l'ambiente, l'urbanistica, l'occupazione o l'habitat e infine nella consultazione permanente dei vari partner (in particolare i servizi dello Stato e le associazioni locali).

Per quanto riguarda la parte francese della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, il servizio Territorio Francia della società 'Lyon Turin Ferroviaire' (diventata Tunnel Euralpin Lyon Turin) assicura le operazioni di consultazione e di informazione del pubblico durante le varie fasi del progetto, così come le relazioni con gli eletti del Territorio e i servizi dello Stato interessati.

##### **4.3.2.1 Procedura di esproprio**

In conformità con le circolari del Primo Ministro del 28/12/2000 e del 05/10/2004, un lungo processo informativo e concertativo è stato portato avanti anteriormente all'indagine pubblica svolta nella primavera 2006 ai fini della DUP del 18 dicembre 2007.

In particolare, un dibattito preliminare si è svolto in maggio e giugno 1993 e ha indotto :

- \* le definizioni del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione: decisioni ministeriali del 07/02/1994 e del 14/04/1995;
- \* la pubblicazione delle caratteristiche del nuovo collegamento: GU della Repubblica francese in data 03/04/1996.

Une concertation administrative s'est aussi déroulée avec les services de l'Etat, sous la direction du Ministre des transports, de mai à décembre 1995.

En ce qui concerne l'urbanisme, conformément au Code de l'urbanisme (Article L 123-23 en particulier,) un examen conjoint a été réalisé pour la vérification de la compatibilité du Projet avec les plans d'urbanisme des communes concernées. Cet examen a été fait par les représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des chambres consulaires et du Maître d'ouvrage le 15/03/2006.

Egalement dans le cadre du code de l'urbanisme (articles L300-2 et R300-1), des concertations spécifiques se sont déroulées pour les gares :

- Pour la gare voyageurs de Saint-Jean-de-Maurienne :
  - concertations : du 15/09/2004 au 15/10/2004 ;
  - 4 réunions publiques en octobre 2004 ;
  - Le bilan a été approuvé par une délibération du Conseil municipal le 11/03/2005.
- Pour la gare fret de Villargondran :
  - concertations : du 14/10/2004 au 15/11/2004 ;
  - 2 réunions publiques en octobre 2004 ;
  - Le bilan a été approuvé par une délibération du Conseil municipal le 29/03/2006.

En dehors de ce cadre légal, de nombreuses réunions de concertations ont été tenues avec :

- les collectivités : chaque commune (Maires et Conseil municipal), Conseil général (Savoie), Région (Rhône-Alpes) ;
- les propriétaires de bâtis (maisons individuelles et habitations collectives) et les entreprises et activités commerciales : tous les propriétaires (60) et chefs d'entreprises (35) dans les emprises DUP et devant donc être expropriés ;
- les chambres consulaires et les associations locales : chambres d'agriculture, chambre du commerce, chambre de l'industrie, associations de protection de l'environnement
- les services de l'Etat et du Département : 40 réunions en 2005 et 2006 pour la réalisation du dossier d'enquête publique.

Conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, une enquête publique a été réalisée, au printemps 2006, afin que le public puisse émettre ses observations sur l'utilité publique du projet.

Durant cette enquête, la commission d'enquête n'a pas jugé utile la tenue de

Una consultazione amministrativa si è inoltre svolta con i servizi dello Stato, sotto la direzione del Ministro dei trasporti, da maggio a dicembre 1995.

Per quanto riguarda l'urbanistica, in conformità con il Codice dell'urbanistica (Articolo L 123-23 in particolare,) è stato effettuato un esame congiunto per verificare la compatibilità del Progetto con i piani urbanistici dei comuni interessati. Tale esame è stato effettuato dai rappresentanti dello Stato, dalle collettività territoriali, dalle camere consolari e dal Committente in data 15/03/2006.

Inoltre, nell'ambito del codice urbanistico (articoli L300-2 e R300-1), alcune consultazioni specifiche si sono svolte per le stazioni:

- Per la stazione viaggiatori di Saint-Jean-de-Maurienne:
  - consultazioni: dal 15/09/2004 al 15/10/2004;
  - 4 riunioni pubbliche in ottobre 2004;
  - Il bilancio è stato approvato tramite delibera del Consiglio comunale in data 11/03/2005.
- Per la stazione trasporto merci di Villargondran:
  - consultazioni: dal 14/10/2004 al 15/11/2004;
  - 2 riunioni pubbliche in ottobre 2004;
  - Il bilancio è stato approvato tramite delibera del Consiglio comunale in data 29/03/2006.

Al di fuori di questo quadro giuridico, diverse riunioni di consultazione si sono svolte con:

- le collettività: ogni comune (Sindaci e Consiglio comunale), Consiglio generale (Savoia), Regione (Rhône-Alpes) ;
- i proprietari di edifici (case unifamiliari e abitazioni collettive) e le imprese e attività commerciali: tutti i proprietari (60) e gli imprenditori (35) nelle aree DUP e che devono pertanto essere espropriati;
- le camere consolari e le associazioni locali: camere dell'agricoltura, camera di commercio, camera dell'industria, associazioni di tutela dell'ambiente
- i servizi dello Stato e del Dipartimento: 40 riunioni nel 2005 e 2006 per la costituzione del dossier d'indagine pubblica.

In conformità con il codice di esproprio per motivi di pubblica utilità, è stata realizzata un'inchiesta pubblica, nella primavera 2006, di modo che il pubblico potesse pronunciarsi sull'utilità pubblica del progetto.

Durante questa indagine, la commissione d'inchiesta non ha ritenuto necessario

réunion publique, en particulier compte tenu du travail fait au préalable en termes d'infonimation et concertation.

LTF (devenue TELT) a apporté des réponses aux questions posées qui lui avaient été transmises par la Commission d'enquête.

Ce processus de questions / réponses avait été rapporté dans le rapport de la Commission d'enquête, puis transmis au Conseil d'Etat dans la phase d'instruction par ce dernier.

Dans le cadre de l'enquête publique réalisée ensuite sur la seule commune de Villardon-Bourget (voir ci-dessus), un processus de concertation a également été mis en place. Entre février 2008 et mars 2011, ce sont ainsi plus de 40 réunions de travail faites par LTF (devenue TELT) avec différents services de l'Etat, dont la moitié en concertation avec le Maire de la commune, certaines avec d'autres membres du conseil municipal. Compte tenu des enjeux, le Sous-préfet lui-même a participé à 10 de ces réunions, et le Préfet à 4 d'entre elles.

Pendant le déroulement de l'enquête publique, en juin 2010, le commissaire enquêteur a organisé une réunion publique.

A la fin du processus, le commissaire enquêteur a transmis à LTF (devenue TELT) un certain nombre de questions, qui ont donné lieu à la rédaction d'un rapport. Le commissaire a pris en compte ce rapport dans ses conclusions, avant transmis au Préfet pour que ce dernier prenne un arrêté déclarant l'utilité publique.

Après l'obtention de ces DUP, un processus de concertation continue s'est poursuivi, conduisant des représentants de LTF (devenue TELT) à rencontrer régulièrement les Maires des communes concernées par le Projet, à participer à des réunions d'informations publiques ou des conférences, en plus de toute la communication réalisée par voie de presse et par l'accueil du public au centre d'information de LTF (devenue TELT) à Modane.

Pour mémoire, les acquisitions foncières font partie des prestations à réaliser dans le cadre du précédent plan de financement de l'Union européenne . L'établissement des dossiers d'enquête parcellaire a demandé en 2013 et 2014 un important travail de recherche des propriétaires afin de constituer les états et plans parcellaires dont les chiffres clés sont :

- 6800 parcelles environ ;
- 2400 unités foncières ou terriers estimés ;
- 10000 propriétaires ;
- Surface totale des sites à l'air libre : 200 ha ;
- Surface totale du tréfonds : 400 ha.

convocare une réunion publique, en particulier pour via del lavoro svolto a monte in materia di informazione e di consultazione.

LTF (devenue TELT) a apporté des risposte agli interrogativi posti, inoltrati dalla Commissione d'inchiesta.

Questo processo di domande e risposte è stato riportato nel rapporto della Commissione d'inchiesta e poi inoltrato al Consiglio di Stato durante la fase istruttoria da parte dello stesso Consiglio.

Nell'ambito dell'inchiesta pubblica realizzata in seguito sul solo comune di Villardon-Bourget (si veda sopra), un processo di consultazione è stato ugualmente attuato. Tra febbraio 2008 e marzo 2011, si tratta quindi di oltre 40 riunioni di lavoro convocate da LTF (devenue TELT) con i diversi servizi dello Stato, tra cui la metà svolte in concertazione con il Sindaco del comune ed alcune con altri membri del consiglio comunale. Vista la posta in gioco, il Sottoprefetto stesso ha partecipato a 10 di queste riunioni e il Prefetto a 4 di loro.

Durante l'inchiesta pubblica, in giugno 2006, il commissario ha convocato una riunione pubblica.

Alla fine del processo, il commissario ha trasmesso a LTF (devenue TELT) un determinato numero di domande che hanno indotto la redazione di una relazione. Il commissario ha preso in considerazione questa relazione nelle sue conclusioni, preventivamente inviata al Prefetto di modo che possa emettere un decreto dichiarante la pubblica utilità.

Dopo l'ottenimento di tali DUP, è stato portato avanti un processo di concertazione continuo tra i rappresentanti di LTF (devenue TELT) ed i Sindaci territorialmente coinvolti, invitati a partecipare a riunioni di pubblica informazione o conferenze, oltre alla realizzazione di tutta la comunicazione attraverso la stampa e all'accoglienza del pubblico al centro informativo di LTF (devenue TELT) a Modane.

Si ricorda che le acquisizioni fondiarie fanno parte delle prestazioni da realizzare nell'ambito del precedente piano di finanziamento dell'Unione europea. La costituzione dei dossier d'indagine particolare ha richiesto nel 2013 e 2014 un importante lavoro di ricerca dei proprietari per poter costituire gli stati e i piani particolari le cui cifre chiavi sono:

- 6800 partecelle circa ;
- 2400 unità fondiarie o terriere stimate;
- 10000 proprietari;
- Superficie totale dei siti all'aria aperta : 200 ha;
- Superficie totale del sottosuolo : 400 ha.