

Des réunions préparatoires ont été conduites avec les services de l'Etat pour préparer ces dossiers, les modalités et le planning prévisionnel des acquisitions foncières , dont les enquêtes parcellaires. En juillet 2014, une réunion avec les élus des communes de Maurienne concernés a été organisée afin de leur présenter les principes de la procédure.

Début décembre 2014, le sous-préfet a adressé aux maires des 12 communes directement concernées, un courrier pour les informer du lancement de la procédure d'acquisition foncière, en leur transmettant une note d'information qu'ils pourront mettre à disposition des riverains.

4.3.2.2 Arretés préfectoraux

Compte tenu des atteintes possibles à l'environnement, certaines installations nécessitent d'obtenir au préalable une autorisation administrative. Il s'agit principalement des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), des installations de stockage de déchets inertes (ISDI) et des autorisations de destructions d'espèces protégées (CNPN).

Conformément au code de l'environnement , les dossiers sont instruits par les services de l'Etat, transmis en parallèle aux communes et mis à la disposition du public. Par ailleurs, des affichages publics (sur internet, site, en mairie et dans la presse) sont réalisés afin que chacun puisse avoir connaissance de ces dossiers, les consulter et émettre ses observations.

Dans le cadre des autorisations obtenues au titre du code de l'environnement pour les travaux des descenderies , et plus particulièrement pour les travaux de la galerie de Saint-Martin-la-Porte qui débutent début 2015, ce processus d'information et concertation a été conduit, principalement en 2013 et 2014.

Il a consisté en des réunions avec les élus des communes concernées. A la demande de certains Maires, des réunions ont été faites également devant les conseils municipaux, ainsi que des réunions d'information publiques. ça a été le cas sur les communes de Sain-Julien-Montdenis et Saint-Martin-la-Porte.

Conformément au processus réglementaire d'instruction, les dossiers ont été transmis pour information du public aux Maires des communes concernées. Les conseils municipaux ont délibérés pour chaque dossier, et certains ont fait l'objet d'observations du public et des services de l'Etat.

LTf (devenue TELT) a alors fait des addendum aux dossiers, intégrant ainsi des propositions d'actions en réponse aux attentes des riverains, pris en compte

Alcune riunioni preparatorie si sono svolte con i servizi dello Stato per preparare questi dossier, le modalità e il planning previsionale delle acquisizioni fondiarie, tra cui le indagini particellari. In luglio 2014, una riunione con gli eletti dei comuni della Maurienne interessati è stata convocata al fine di presentare i principi della procedura.

Ad inizio dicembre 2014, il sottoprefetto ha inviato una lettera ai sindaci dei 12 comuni direttamente interessati per informarli dell'avvio della procedura di acquisizione fonciaria , allegando una nota informativa da mettere a disposizione della popolazione locale.

4.3.2.2 Decreti prefettizi

Considerando la possibile influenza sull'ambiente, alcuni impianti richiedono il preventivo ottenimento di un'autorizzazione amministrativa. Si tratta principalmente di impianti classificati per la tutela dell'ambiente (ICPE), di impianti di stoccaggio dei rifiuti inertii (ISDI) e di autorizzazioni di distruzione di specie protette (CNPN).

In conformità con il codice dell'ambiente, i dossier vengono istruiti dai servizi dello Stato, trasmessi parallelamente ai comuni e messi a disposizione del pubblico. Inoltre, viene realizzata un'affissione pubblica (su internet, in situ, nel comune e sulla stampa) di modo che ognuno possa avere conoscenza di questi dossier, consultarli ed emettere i propri commenti.

Nell'ambito delle autorizzazioni ottenute ai sensi del codice dell'ambiente per i lavori delle discenderie, e nello specifico per i lavori della galleria di Saint-Martin-la-Porte che cominciano ad inizio 2015, questo processo informativo e consultativo si è principalmente svolto nel 2013 e 2014.

Ha consistito in riunioni con gli eletti dei comuni interessati. Su richiesta di alcuni Sindaci, si sono svolte delle riunioni nei consigli comunali come anche delle riunioni di pubblica informazione, com'è stato per esempio per i comuni di Saint-Julien-Montdenis e Saint-Martin-la-Porte.

In conformità con il processo regolamentare d'istruttoria, i dossier sono stati trasmessi ai Sindaci dei comuni interessati per informare la popolazione. I consigli comunali hanno deliberato per ogni dossier ed alcuni sono stati oggetto di commenti da parte del pubblico e dei servizi dello Stato.

LTf (diventata TELT) ha quindi emesso degli addendum ai dossier integrandovi delle proposte di azioni in risposta alle attese della popolazione locale, presi in

dans ce cadre dans les arrêtés préfectoraux correspondants.

4.3.2.3 Autres consultations contribuant à l'acceptabilité du Projet

Dès 2009, un groupe de travail s'est mis en place, instauré par le sous-préfet de Saint-Jean-de-Maurienne, sur la thématique « Loi sur l'eau ». Il a permis un travail de concertation et de partage des données pour constituer le dossier « Protocoles d'état initial et de suivi » et en optimiser l'instruction. Cela a conduit à l'arrêté préfectoral du 30/03/2011.

Ce groupe de travail se réuni en fonction des besoins. Il a en particulier été activé dans le cadre du dossier pour les enrochements le long de l'Arc pour les sites de chantier des ouvrages de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte.

A l'initiative du Préfet de la Savoie, la Direction départementale des Territoires et le Conseil Général de la Savoie pilotent un groupe de travail sur l'emploi des matériaux d'excavation, en lien avec les schémas départemental et régional des carrières. Ce groupe a pour but l'optimisation de la gestion des déblais du tunnel de base, avec la recherche de l'utilisation d'une partie de ces déblais également en dehors du cadre du projet.

LTF (devenue TELT) participe également à des réunions et des comités relatifs à l'agriculture et à la forêt, afin d'optimiser les actions pouvant être faites dans ces domaines, et en particulier en vue de favoriser les mesures agro-environnementales nécessaires à la compensation des impacts environnementaux résiduels des chantiers du futur tunnel.

Un groupe de travail « environnement » piloté par l'Etat (sous-préfet et Direction départementale des Territoires) est également actif : il a pour but de suivre la constitution du dossier relatif à la destruction d'espèces et d'habitats protégés. Il est aussi un lieu de concertation et d'échanges, auquel sont parfois associés les élus et représentants d'associations de défense de la nature.

La réalisation du Projet s'accompagne aussi de la Démarche Grand Chantier, initiée depuis la décision du CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) du 18 décembre 2003. Les éléments essentiels sont ainsi pris en compte comme le foncier, l'hébergement, l'emploi et la formation, l'accueil et le fonctionnement social des chantiers, le développement économique associant au maximum le tissu économique local à la réalisation du Projet et la communication vers les populations et les élus.

La mise en œuvre d'un projet de territoire associé à l'arrivée du Projet permettra de mener à bien une démarche cohérente de projet d'aménagement du territoire local.

considerazione neirerlativi decreti prefettizi.

4.3.2.3 Altre consultazioni contribuenti all'accettabilità del Progetto

Sin dal 2009, un gruppo di lavoro è stato costituito dal sottoprefetto di Saint-Jean-de-Maurienne, sulla tematica « Loi sur l'eau ». Ha permesso un lavoro di concertazione e di condivisione di dati per costituire il dossier "Protocolli di stato iniziale e monitoraggio" ed ottimizzarne l'istruttoria. Questo lavoro ha condotto al decreto prefettizio del 30/03/2011.

Questo gruppo di lavoro si riunisce in base alle esigenze. È stato attivato in particolare nell'ambito del dossier relativo alle arginature lungo il fiume Are per i siti di cantiere delle opere geognostiche di Saint-Martin-la-Porte.

Su iniziativa del Prefetto della Savoia, la Direzione dipartimentale dei Territorie il Consiglio Generale della Savoia pilotano un gruppo di lavoro sull'utilizzo dei materiali da scavo, in base agli schemi dipartimentale e regionale delle cave. L'obiettivo del gruppo è l'ottimizzazione della gestione dei materiali di scavo del tunnel di base ricercando il possibile utilizzo di una parte di tali materiali di scavo anche al di fuori del progetto.

LTF (diventata TELT) partecipa anche a riunioni e comitati relativi all'agricoltura e alla foresta al fine di ottimizzare le azioni che possono essere svolte in questi ambiti, e in particolare al fine di favorire le misure agroambientali necessarie al compenso dell'impatto ambientale residuo dei cantieri della futura galleria.

È inoltre attivo un gruppo di lavoro «ambiente» pilotato dallo Stato (sottoprefetto e Direzione dipartimentale dei Territori): ha lo scopo di costituire il dossier relativo alla distruzione di specie e di habitat protetti. Costituisce inoltre un luogo di concertazione e di scambio al quale vengono a volte associati gli eletti e i rappresentanti di associazioni di protezione della natura.

La realizzazione del Progetto comprende inoltre la « Démarche Grand Chantier », avviato sin dalla decisione del CIADT (Comitato Interministeriale di Assetto e di Sviluppo del Territorio) del 18 dicembre 2003. Gli elementi essenziali sono quindi presi in considerazione quali il fondiario, l'alloggio, l'occupazione e la formazione, l'accoglienza e il funzionamento sociale dei cantieri, lo sviluppo economico che associa al massimo il tessuto economico locale alla realizzazione del Progetto e la comunicazione verso le popolazioni gli eletti.

L'attuazione di un progetto territoriale associato all'arrivo del Progetto permetterà di adottare un approccio coerente del progetto di assetto del territorio locale.

A ce titre, le Projet est pris en compte dans les orientations et schémas de développement de la vallée de la Maurienne, définis en particulier par deux contrats issus du travail partenarial entre la région Rhône Alpes, le département de la Savoie, l'Etat et le pays de Maurienne : le Contrat de développement de Pays de Rhône Alpes (COPRA) et le Contrat Territorial de Savoie (CTS).

Début 2015, le projet sera également pris en compte dans une demande d'accompagnement du Territoire de la Maurienne dans le cadre des CPER (Contrat de Projets Etat Région) en vue de la recherche de co-financements pour des actions structurante pour la vallée, à mener en lien avec le Lyon-Turin. En particuliers, la réalisation du Projet doit aussi être une opportunité pour la Maurienne de qualifier son cadre de vie et son image, et d'accompagner la dimension touristique de cette vallée.

Des comités de pilotage à l'échelon régional se réunissent régulièrement, puis sont déclinés en comité Savoie sous l'égide du Préfet, et en comité Maurienne sous l'égide du Sous-Préfet. Ces derniers se réunissent deux fois par an en moyenne, pour informer les élus et principaux acteurs du Territoire sur l'avancement du Projet.

Différents groupes de travail sur les thématiques les plus importantes (emploi/formation, hébergement, appuis au tissu économique local) présentent également régulièrement leurs travaux aux élus et acteurs du territoire et sont autant de moment de concertation et d'information.

Un travail important de programmation d'un Observatoire des chantiers du Lyon-Turin, et de ses effets sur le Territoire a également permis en 2014 d'échanger avec les acteurs socio-professionnels et les élus.

A tal fine, il Progetto viene considerato in base agli orientamenti e schemi di sviluppo della valle della Maurienne, definiti in particolare da due contratti emanati dal lavoro partenariale tra la regione Rhône Alpes, il dipartimento della Savoia, lo Stato e il paese della Maurienne: il Contratto di sviluppo del Paese di Rhône Alpes (COPRA) e il Contratto Territoriale di Savoia (CTS).

Ad inizio 2015, il progetto verrà anche considerato in una richiesta di accompagnamento del Territorio della Maurienne nell'ambito dei Contratti di Progetto Stato Regione (CPER: Contrat de Projets Etat Région) ai fini della ricerca di cofinanziamenti destinati ad azioni strutturanti per la valle, da svolgere in collegamento con il progetto Torino-Lione.

In particolare, la realizzazione del Progetto deve essere anche un'opportunità per la Maurienne di migliorare la qualità del proprio ambiente di vita e della propria immagine, e di accompagnare le azioni turistiche di questa valle.

Dei comitati di pilotaggio regionali si riuniscono regolarmente e vengono poi declinati in comitato Savoia sotto l'egida del Prefetto e in comitato Maurienne sotto l'egida del Sottoprefetto. Si riuniscono mediamente due volte all'anno per informare gli eletti e i principali attori del Territorio sullo stato di avanzamento del Progetto.

Diversi gruppi di lavoro sulle tematiche più importanti (occupazione/formazione, alloggio, supporto al tessuto economico locale) presentano inoltre regolarmente il loro lavoro agli eletti e agli attori del territorio e costituiscono altri momenti concertativi ed informativi.

Un lavoro importante di programmazione di un Osservatorio dei cantieri del progetto Torino-Lione e del suo impatto sul Territorio ha inoltre permesso nel 2014 di scambiare con gli operatori socioprofessionali gli eletti.

4.4. Readiness / technical maturity of the proposed Action

Le tableau suivant indique, pour chaque activité, son état d'avancement.

La seguente tabella indica lo stato di avanzamento di ogni attività.

n	Activity name	Readyness / technical maturity of the oronnsed action	Readvness / technical maturity of the IJfullV""d action
1	Maitrise d'ouvrage des études Comittenza deglistudi	<p>Cette activité est en cours depuis la création de LTF (devenue TELT), fin 2001. Son achèvement permettra de clore la phase d'études, de travaux préparatoires et de reconnaissances. Le basculement vers la phase de maîtrise d'ouvrage des travaux a été conventionnellement fixé fin 2017, après la signature des premiers marchés de travaux autres que les travaux de reconnaissance.</p> <p>La plupart des contrats pour achever cette activité ont été passés. Néanmoins, quelques prestations particulières devront donner lieu à des mises en concurrence, notamment pour la mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales et la préparation des cahiers des charges pour les futurs appels d'offres.</p> <p>Cette activité est donc proche de son terme.</p>	<p>La presente attività è in corso di svolgimento sin dalla creazione di LTF (diventata TELT), fine 2001. Il suo completamento permetterà di concludere la fase di studio, dei lavori preparatori e geognostici. Il passaggio alla fase di committenza dei lavori è stato convenzionalmente stabilito fine 2017, dopo la firma del primo appalto di lavori che non siano lavori geognostici.</p> <p>La maggior parte dei contratti destinati a concludere la presente attività sono stati stipulati. Ciononostante, alcune particolari prestazioni dovranno condurre a procedure di gara, in particolare per l'attuazione di misure compensative ambientali e la preparazione dei capitoli per le future gare d'appalto.</p> <p>La presente attività sta quindi giungendo a conclusione.</p>
2	Auscultation et suivi des descenderies Auscultazioni e monitoraggio delle descenderie	<p>Cette activité est lancée dès l'achèvement de chaque descenderie. Pour la descenderie de Villarodin-Bourget/Modane, elle a donc fait l'objet de la passation d'un contrat dont l'exécution est en cours. Une nouvelle mise en concurrence sera à lancer en 2016 pour la descenderie de La Maddalena.</p> <p>Les auscultations ont vocation à s'arrêter dès le démarrage des travaux dans chaque descenderie.</p> <p>Cette activité est donc en cours.</p>	<p>La presente attività viene avviata al completamento di ogni discenderia. Per la discenderia di Villarodin-Bourget/Modane, ha quindi formato oggetto della stipula di un contratto attualmente in corso di esecuzione. Una nuova procedura di gara dovrà essere lanciata nel 2016 per la discenderia della Maddalena.</p> <p>Le auscultazioni sono destinate a concludersi all'avvio dei lavori in ogni discenderia.</p> <p>La presente attività è quindi in corso di svolgimento.</p>

n.	Activity name	Readvness / technical maturity of the proposed action	Readvness / technical maturity of the Iif action
3	Galerie de reconnaissance de la Maddalena Galleria geonostica della Maddalena	<p>L'avenant ayant permis de relancer le contrat pour la construction de cette galerie de reconnaissance a été signé le 20 décembre 2011. Les travaux d'excavation proprement dits sont en cours depuis le 29 novembre 2012.</p> <p>Divers contrats d'accompagnement sont également souscrits (maîtrise d'œuvre, coordination sécurité et protection de la santé) ou en cours de procédure de mise en concurrence (renouvellement du suivi environnemental).</p> <p>Cette activité est donc proche de son terme.</p>	<p>L'atto aggiuntivo che ha permesso di rilanciare il contratto per la costruzione di questa galleria geognostica è stato firmato il 20 dicembre 2011. I lavori di scavo veri e propri sono in corso dal 29 novembre 2012.</p> <p>Diversi contratti di accompagnamento sono anche stati sottoscritti (direzione dei lavori, coordinamento sicurezza e protezione della salute) o sottoposti a procedura di gara (rinnovo del monitoraggio ambientale).</p> <p>La presente attività sta quindi giungendo a conclusione.</p>
4	Travaux de reconnaissance depuis le pied de la descenderie de Saint-Martin-La-Porte Lavori geognostici dal piede della discenderie di Saint-Martin-La-Porte	<p>Le contrat pour la construction de ces ouvrages de reconnaissance a été signé le 14 mai 2014. Le regroupement d'entreprises a pris possession des lieux le 3 novembre 2014 ; ce qui conduit à un démarrage des travaux d'excavation, en méthode traditionnelle, au mois de janvier 2015.</p> <p>Divers contrats d'accompagnement sont également souscrits (maîtrise d'œuvre, coordination sécurité et protection de la santé) ou en cours de procédure de mise en concurrence (coordinateur environnemental).</p> <p>Cette activité a donc réellement commencé.</p>	<p>Il contratto per la costruzione di tali opere geognostiche è stato firmato il 14 maggio 2014. Il raggruppamento d'impresi ha preso possesso dei luoghi il 3 novembre 2014 ; il che ha indotto un avvio dei lavori di scavo, con metodo tradizionale, nel mese di gennaio 2015.</p> <p>Diversi contratti di accompagnamento sono anche sottoscritti (direzione dei lavori, coordinamento sicurezza e protezione della salute) o sottoposti a procedura di gara (coordinatore ambientale).</p> <p>La presente attività è effettivamente cominciata.</p>

n	Activity name	Readvness / technical maturity of the proosed action	Readvness / technical maturity of the orPOSEd action
5	Révision finale du projet de référence Revisione finale del progetto di riferimento	<p>Cette phase d'études ne démarrera qu'en 2015, après approbation du projet définitif en Italie et du projet de référence en France.</p> <p>En premier lieu, il conviendra de faire certifier les coûts du projet par un tiers extérieur (prestation en cours).</p> <p>La production des études a été prévue, sous la forme d'une tranche conditionnelle, dans les contrats passés à partir de 2009 par LTF (devenue TELT) suite aux résultats obtenus par l'Observatoire Turin-Lyon en ce qui concerne la définition d'un nouveau tracé. Ces contrats couvrent la production des études techniques, les aspects architecturaux et paysagers, la coordination sécurité.</p> <p>Ils pourraient être complétés par des conventions à passer avec les deux gestionnaires de réseaux nationaux pour valider les aspects du chantier impactant la circulation des trains sur la ligne historique.</p> <p>Cette activité constitue une des étapes clé car elle permettra d'arriver à la certification finale des coûts de la section transfrontalière.</p>	<p>La presente fase di studio inizierà solo nel 2015, dopo l'approvazione del progetto definitivo en Italia e del progetto di riferimento in Francia.</p> <p>In primo luogo, bisognerà fare certificare i costi del progetto da parte di un terzo esterno (prestazione in corso).</p> <p>La produzione degli studi è stata prevista, sotto forma di una parte condizionale, nei contratti stipulati dal 2009 da parte di LTF (diventata TELT) in seguito ai risultati ottenuti dall'Osservatorio Torino-Lione relativi alla definizione di un nuovo tracciato. Questi contratti riguardano la produzione degli studi tecnici, gli aspetti architettonici paesaggistici, il coordinamento sicurezza.</p> <p>Potrebbero essere completati da convenzioni da stipulare con i due gestori di reti nazionali per convalidare gli aspetti del cantiere avendo un impatto sul transito dei treni sulla linea storica.</p> <p>La presente attività costituisce una delle fasi chiave in quanto permetterà di giungere alla certificazione finale dei costi della sezione transfrontaliera.</p>
6	Maitrise d'ouvrage des travaux Committenza dei lavori	<p>Cette activité démarrera conventionnellement après la signature du premier marché de travaux autres que les travaux de reconnaissance.</p> <p>Elle nécessitera la passation de contrats dont les clauses techniques et administratives restent à rédiger.</p> <p>La maitrise d'ouvrage est évidemment un accompagnement indispensable à la construction de la section transfrontalière.</p>	<p>La presente attività inizierà convenzionalmente dopo la firma del primo appalto di lavori, che non siano lavori geognostici.</p> <p>Necessiterà la stipula di contratti i cui capitolati tecnici e amministrativi sono ancora da predisporre.</p> <p>La committenza è ovviamente un accompagnamento indispensabile alla costruzione della sezione transfrontaliera.</p>

n	Activity name	Readvness / technical maturity of the proposed action	Readyness / technical matuntv of the proosed action
7	Mesures d'accompagnement France Misure d'accompagnamento Francia	<p>Le démarrage de cette activité est conditionné par l'approbation du projet de référence par décision ministérielle française et par la mise en place des autorisations d'engagement correspondantes .</p> <p>Puis, le comité des financeurs de la démarche grand chantier devra sélectionner les projets d'accompagnement éligibles à ce financement. Un inventaire préliminaire des besoins est déjà disponible.</p> <p>Cette activité participera à la réalisation physique de la section transfrontalière en en favorisant l'acceptation locale.</p>	<p>L'avvio della presente attività è condizionato dall'approvazione del progetto di riferimento con decisione ministeriale francese e dall'attuazione delle relative autorizzazioni ad impegnare.</p> <p>In seguito, il comitato dei finanziatori della "Démarche Grand Chantier" dovrà selezionare i progetti di accompagnamento ammissibili al finanziamento. Un inventario preliminare dei bisogni è già disponibile.</p> <p>La presente attività parteciperà alla realizzazione fisica della sezione transfrontaliera favorendone l'accettazione locale.</p>
8	Mesures d'accompagnement Italie Misure d'accompagnamento Italia	<p>Le démarrage de cette activité est conditionné par la publication de l'approbation du projet définitif par le comité interministériel de programmation économique italien et par la mise en place des autorisations d'engagement correspondantes , sachant qu'une première enveloppe de 10 M€ est en cours d'attribution par anticipation.</p> <p>Puis, le comité de pilotage devra sélectionner les projets d'accompagnement éligibles à ce financement. Un inventaire préliminaire des besoins est déjà disponible.</p> <p>Cette activité participera à la réalisation physique de la section transfrontalière en en favorisant l'acceptation locale.</p>	<p>L'avvio della presente attività è condizionato dall'approvazione del progetto definitivo da parte del comitato interministeriale per la programmazione economica e dall'attuazione delle relative autorizzazioni ad impegnare. considerando che una prima anticipazione di 10 M€ è in corso di attribuzione.</p> <p>In seguito, il comitato di pilotaggio dovrà selezionare i progetti di accompagnamento ammissibili al finanziamento. Un inventario preliminare dei bisogni è già disponibile.</p> <p>La presente attività parteciperà alla realizzazione fisica della sezione transfrontaliera favorendone l'accettazione locale.</p>

n	Activity name	Readvness / technical maturity of the prooosed action	Readvness / technical maturity of the orooosed action
9	Libération d'entreprises et déconstructions Liberazione terreni e decostruzioni	<p>Les libérations d'entreprises et les déconstructions sont gérées au cas par cas, en passant des contrats d'un montant limité, au fur et à mesure de la disponibilité des terrains et de la nécessité de les libérer et/ou de les sécuriser.</p> <p>L'activité est donc conditionnée par les acquisitions foncières.</p> <p>Pour chaque site où sont prévues des installations de chantier, cette activité est un préalable au démarrage des travaux .</p> <p>Cette activité est en cours en territoire français depuis les premières acquisitions anticipées (2011).</p>	<p>La liberazione dei terreni e le decostruzioni sono gestite caso per caso stipulando dei contratti dagli importi limitati a seconda della disponibilità dei terreni e della necessità di liberarli e/o dimetterli in sicurezza.</p> <p>L'attività è quindi condizionata dalle acquisizioni fondiarie.</p> <p>Per ogni sito dove sono previsti degli impianti di cantiere, la presente attività è una condizione all'avvio dei lavori.</p> <p>La presente attività è in corso di svolgimento sul territorio francese sin dalle prime acquisizioni fondiarie anticipate (2011).</p>
10	Déviations de réseaux France Interferenze Francia	<p>Les déviations de réseaux nécessitent de passer des conventions avec chaque gestionnaire concerné. A ce jour une première convention est en cours de passation pour l'étude de la déviation d'une ligne électrique. Les autres conventions restent à négocier avec les gestionnaires.</p> <p>L'activité est conditionnée par les acquisitions foncières.</p> <p>Pour chaque site, cette activité est un préalable au démarrage des travaux sur ce site.</p>	<p>Le deviazioni di reti implicano la stipula di convenzioni con ogni gestore interessato. Ad oggi, una prima convenzione è in corso di stipula per lo studio della deviazione di una linea elettrica. Le altre convenzioni sono ancora da negoziare con i gestori.</p> <p>L'attività è condizionata dalle acquisizioni fondiarie.</p> <p>Per ogni sito, la presente attività è una condizione all'avvio dei lavori su questo sito.</p>
11	Déviations de réseaux Italie Interferenze Italia	<p>Les déviations de réseaux nécessitent de passer des conventions avec chaque gestionnaire concerné. Ces conventions restent à négocier avec les gestionnaires.</p> <p>L'activité est conditionnée par les acquisitions foncières.</p> <p>Pour chaque site, cette activité est un préalable au démarrage des travaux sur ce site.</p>	<p>Le deviazioni di rete implicano la stipula di convenzioni con ogni gestore interessato. Tali convenzioni sono ancora da negoziare con i gestori.</p> <p>L'attività è condizionata dalle acquisizioni fondiarie.</p> <p>Per ogni sito, la presente attività è una condizione all'avvio dei lavori su questo sito.</p>

n	Activity name	Readyness / technical maturity of the proposed action	Readyness / technical maturity of the ongoing action
12	Travaux préparatoires Italie Lavori preparatori Italia	<p>Cette activité est conditionnée par la recherche du maître d'œuvre pour les travaux réalisés directement par le promoteur public, et par la signature de conventions pour les autres travaux (échangeur de Chiomonte, déplacement de l'autoport et de la piste de « conduite sOre »).</p> <p>Pour les travaux réalisés directement par le promoteur public, la phase des travaux proprement dits ne commencera qu'à l'issue des procédures de mise en concurrence, et après que les terrains aient été mis à disposition du promoteur. Les marchés ou les tranches de convention relatives aux travaux ne pourront pas être signés avant la ratification de l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord binational de janvier 2001.</p>	<p>La presente attività è condizionata dalla selezione della direzione lavori per quanto riguarda i lavori realizzati direttamente dal promotore pubblico e dalla firma di convenzioni per gli altri lavori (svincolo di Chiomonte, trasferimento dell'autoporto e della pista "guida sicura").</p> <p>Per i lavori realizzati direttamente dal promotore pubblico, la fase dei lavori veri e propri inizierà unicamente alla conclusione delle procedure di gara e dopo che i terreni siano stati messi a disposizione del promotore. I contratti di lavoro o le parti delle convenzione relative ai lavori non potranno essere firmati prima dalla ratifica dell'addendum di cui all'articolo 4 dell'accordo binazionale di gennaio 2001.</p>
13	Travaux préparatoires France Lavori preparatori anticipati Francia	<p>Cette activité est conditionnée par la recherche du maître d'œuvre pour les travaux réalisés directement par le promoteur public.</p> <p>La phase des travaux proprement dits ne commencera qu'à l'issue des procédures de mise en concurrence, et après que les terrains aient été mis à disposition du promoteur. Les marchés de travaux ne pourront pas être signés avant la ratification de l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord binational de janvier 2001.</p>	<p>La presente attività è condizionata dalla selezione della direzione lavori per quanto riguarda i lavori realizzati direttamente dal promotore pubblico.</p> <p>La fase dei lavori veri e propri inizierà unicamente alla conclusione delle procedure di gara e dopo che i terreni siano stati messi a disposizione del promotore. I contratti di lavoro non potranno essere firmati prima dalla ratifica dell'addendum di cui all'articolo 4 dell'accordo binazionale di gennaio 2001.</p>
14	Travaux principaux de génie civil Lavori civili principali	<p>Cette activité est conditionnée par la phase de recherche des maitres d'œuvre et de production des dossiers de consultation, les travaux principaux ne pouvant être engagés, dato che i lavori principali potranno cominciare, per ciascun contrat, qu'à l'issue des procédures de mise en concurrence, et après que les terrains aient été mis à disposition du promoteur.</p> <p>Les marchés de travaux ne pourront pas être signés avant la ratification de l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord binational de janvier 2001.</p>	<p>La presente attività è condizionata dalla fase di selezione dei direzioni lavori e di produzione dei dossier di gara, per ciascun contratto, unicamente alla conclusione delle procedure di concorso, e dopo che i terreni saranno stati messi a disposizione del promotore.</p> <p>I contratti di lavoro non potranno essere firmati prima dalla ratifica dell'addendum di cui all'articolo 4 dell'accordo binazionale di gennaio 2001.</p>

4.5. Building permits

Subject of building permit procedure	Date of award of building permit	If relevant, foreseen date of award of building permit	Foreseen start date of works
Arrêté préfectoral Loi sur l'eau Decreto prefettizio « Loi sur l'eau »	12/02/2007		
Décret déclarant l'utilité publique (DUP) et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (sauf travaux et ouvrages à l'air libre sur Villarodin-Bourget) Decreto che dichiara l'utilità pubblica (DUP) e che comporta la messa in compatibilità dei documenti urbanistici (salvo lavori ed opere all'aria aperta a Villarodin-Bourget)	19/12/2007		
Arrêté préfectoral complémentaire Loi sur l'eau : protocoles d'état initial et de suivi Decreto prefettizio complementare « Loi sur l'eau » : protoGolli di stato iniziale e di monitoraggio	04/03/2014		
Arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux et ouvrages de surface sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget et emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme Decreto prefettizio che dichiara di utilità pubblica i lavori e le opere superficiali sul territorio del comune di Villarodin-Bourget e che comporta la messa in compatibilità del documento urbanistico	30/03/2011		
Enquête parcellaire et procédure d'expropriation Indagine particolare e procedura per l'espropriaione		Fin 2015 Fine 2015	2017
Arrêté préfectoral relatif à la destruction d'espèces protégées Decreto prefettizio relativo alla distruzione di specie protette		Fin 2015 Fine 2015	2017
Arrêtés préfectoraux complémentaires Loi sur l'eau Decreti prefettizi complementari "Loi sur l'eau"		2017	2017
Procédure d'archéologie préventive : dossiers d'archéologie pour instruction par le Préfet de Région, puis éventuels diagnostics, puis éventuelles fouilles Procedura di archeologia preventiva : dossier di archeologia per istruttoria da parte del Prefetto della Regione, poi eventuali valutazioni tecniche, poi eventuali scavi		Fin 2017 Fine 2017	2017
Installations classées pour la protection de l'environnement Installazioni classificate per la tutela dell'ambiente		2017	2017

Subject of building permit procedure	Date of award of building permit	If relevant, foreseen date of award of building permit	Foreseen start date of works
Permis de construire (sous-station électrique, usine de ventilation, bâtiment pour déplacement du Moulin} Permesso di costruzione (sottostazione elettrica, centrali di ventilazione, edificio per trasferimento del Mulino)		2017	2017
C6té Italie: Projet définitif approuvé par le Comité Interministériel de Programmation Economique (CIPE) Lato Italia: Progetto definitivo approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)	20 février 2015 20 febbraio 2015		2017

4.6. Procurement

4.6.1 Procurement in general

LTF (devenue TELT) est une entité adjudicatrice au sens du droit communautaire. Par conséquent et conformément à ses statuts, la société applique l'ensemble des dispositions communautaires et françaises - législatives et réglementaires - relatives à la commande publique et applicables aux entités adjudicatrices.

Sous réserve des éventuelles procédures administratives d'autorisation nécessaires en France et/ou en Italie pour l'exécution de l'objet contractuel, la passation d'un marché s'effectue conformément aux normes de droit interne en vigueur dans le pays du siège social de l'entité adjudicatrice. Ainsi les textes principaux qui régissent la passation des marchés relèvent, à ce jour, de l'ordonnance n°2005-649 du 6 juin 2005 et de la directive 2004/17/CE.

Dès que sa mise en application sera effective, LTF (devenue TELT) appliquera la nouvelle directive relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, dite « secteurs spéciaux » (n°2014/25/UE). Il peut être précisé que LTF (devenue TELT) applique d'ores et déjà les premières mesures transposées depuis la modification au 1^r octobre 2014 du décret 2005-1308 relatif aux marchés passés par les entités adjudicatrices.

Il en sera de même pour le futur Promoteur. Les Statuts de ce dernier (article 17) prévoient par ailleurs la mise en place d'une « Commission des Contrats », composée à parts égales de 12 membres italien et français qui interviendront au

LTF (diventata TELT) è un ente aggiudicatore ai sensi del diritto comunitario. Quindi e in conformità con il suo statuto, la società applica l'insieme delle disposizioni comunitarie e francesi – legislative e regolamentari – relative agli ordinativi pubblici e applicabili agli enti aggiudicatori.

Con riserva delle eventuali procedure amministrative di autorizzazione necessarie in Francia e/o in Italia per l'esecuzione dell'oggetto contrattuale, l'aggiudicazione di un appalto si effettua in conformità con le norme di diritto interno vigenti nel paese della sede legale dell'ente aggiudicatore. Quindi i testi principali che disciplinano l'aggiudicazione degli appalti ricadono nel campo di applicazione dell'ordinanza n°2005-649 del 6 giugno 2005 e della direttiva 2004/17/CE.

Non appena la sua messa in vigore sarà effettiva, LTF (diventata TELT) applicherà la nuova direttiva relativa all'aggiudicazione degli appalti da parte di enti che operano nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, cosiddetti « settori speciali » (n°2014/25/UE). Si può precisare che LTF (diventata TELT) applica già le prime misure attuate sin dalla modifica in data 1^o ottobre 2014 del decreto 2005-1308 relativo agli appalti aggiudicati dagli enti aggiudicatori.

Ciò vale anche per il futuro Promotore. Lo Statuto di quest'ultimo (articolo 17) prevede inoltre la creazione di una «Commissione dei Contratti», composta in parti uguali da 12 membri italiani e francesi che interverranno durante il

cours du processus de passation et d'exécution des Contrats dans les processo di aggiudicazione e di esecuzione dei Contratti alle condizioni previste conditions prévues par l'Accordi du 30 janvier 2012, les Statuts (annexe D10) et dall'Accordo del 30 gennaio 2012, dallo Statuto (allegato D10) e dal le Règlement des Contrats du Promoteur.

4.6.2 Contracts already awarded and procedure(s) applied

C9102 – C9103 – C9104 – Révision des études de projet de la Partie Commune de la liaison ferroviaire Lyon-Turin (3 lots)

Objet : Ce marché, qui comporte trois lots, concerne la révision des études de projet de la « Partie Commune franco-italienne de la section internationale » de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon – Turin, ainsi que des missions d'assistance à LTF (devenue TELT) sur ces sujets. Cette révision a principalement pour objet la prise en compte de la modification du tracé en Italie et de ses conséquences sur le projet en France.

Lot C1 : Sécurité ;
Lot C2 : Exploitation et maintenance, équipements ;
Lot C3 : Coordination, Génie Civil, Géologie, Environnement.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C5011 – Réalisation d'une galerie de reconnaissance (ex-cunicolo Venaus) à La Maddalena

Objet : Réalisation d'une galerie de reconnaissance (cunicolo esplorativo) à titre de test d'excavation mécanisée (tunnelier), réalisation d'études, d'essais géotechniques in situ et en laboratoire, auscultation et suivi des mesures pour connaître les conditions de creusement des futurs ouvrages ferroviaires du tunnel de base sous le massif d'Amboin.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C9102 – C9103 – C9104 – Revisione della progettazione della Parte comune del collegamento ferroviario Torino-Lione (3 lotti)

Oggetto : Questo contratto, che consiste in tre lotti, ha per oggetto la revisione della progettazione della "Parte comune franco-italiana della sezione internazionale" del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione e delle missioni di assistenza a LTF (diventata TELT) riguardo a questi temi. Questa revisione riguarda principalmente la presa in considerazione della modifica del tracciato in Italia e le sue conseguenze sul progetto in Francia.

Lotto C1 : Sicurezza;
Lotto C2 : Esercizio e manutenzione, impianti;
Lotto C3 : Coordinamento, opere civili, geologia, ambiente.

Procedura adottata : negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando di gara.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C5011 – Realizzazione di un cunicolo esplorativo (ex cunicolo Venaus) a La Maddalena

Oggetto : Realizzazione di un cunicolo esplorativo a titolo di prova di scavo meccanizzato, progettazione, prove geotecniche in situ ed in laboratorio, monitoraggio e follow up delle misure per conoscere le condizioni di scavo delle future opere ferroviarie del Tunnel di base al di sotto del massiccio dell'Amboin.

Procedura adottata : negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando di gara.

Criteri di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C5046 – Maitrise d'oeuvre La Maddalena

Objet : Prestations de services d'ingénierie de project construction management (maitrise d'œuvre et Coordination Sécurité et Protection de la Santé) pour la réalisation de la galerie de reconnaissance (cunicolo esplorativo) de Venaus et pour le suivi des mesures et des essais liés à cette opération.

Procédure suivie : appel d'offres ouvert.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C14098 - Auscultations des ressources hydriques côté Italie

Objet : L'objet du marché concerne les reconnaissances par levés hydrogéologiques : auscultation hydrogéologique depuis les mesures sur site, les prélèvements , les analyses en laboratoire, jusqu'aux rapports d'interprétation.

Procédure suivie : appel d'offres restreint.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C12105 - Support logistique aux forces de l'ordre

Objet : Entretien ordinaire et extraordinaire des équipements ainsi que le support logistique aux forces de l'ordre présentes dans la zone de chantier ou dans les environs de la future galerie de reconnaissance dite de « La Maddalena », et celles présentes sur les zones de chantier pour la réalisation des sondages à réaliser dans le cadre du « Progetto Definitivo » de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C14140 - Suivi des mesures de contrôle environnementales de la galerie de reconnaissance de La Maddalena et de son site de dépôt

Objet : Réalisation du suivi environnemental externe du chantier en cours de travaux de la galerie de reconnaissance de La Maddalena et de son site de dépôt (élaboration et gestion du système d'information des données collectées

C5046 - Direzione Lavori La Maddalena

Oggetto : prestazioni di ingegneria di project construction management (direzione lavori e coordinamento della sicurezza) per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus e per il follow up delle misure e prove legate a quest'operazione .

Procedura adottata : procedura aperta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14098 - Monitoraggio delle risorse idriche lato Italia

Oggetto : Il contratto ha come oggetto le indagini tramite rilievi idrogeologici monitoraggio idrogeo logico a partire dalle misure in situ, dai rilievi, dalle analisi in laboratorio, fino ai rapporti d'interpretazione.

Procedura adottata : procedura ristretta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa .

C12105 - Supporto logistico alle forze dell'ordine

Oggetto : Manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature e il supporto logistico alle forze dell'ordine in permanenza nell'area di cantiere o nei pressi del futuro cunicolo esplorativo de La Maddalena, e quelle presenti sulle zone di cantiere per la realizzazione dei sondaggi da realizzare nel quadro del "Progetto Definitivo" della Nuova linea ferroviaria Torino Lione.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando di gara.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14140 – Monitoraggio ambientale del cunicolo esplorativo de La Maddalena e del suo sito di deposito

Oggetto : Realizzazione del monitoraggio esterno cantiere in corso d'opera del cunicolo esplorativo de La Maddalena e del suo sito di deposito (elaborazione e gestione del sistema informativo dei dati raccolti all'interno del monitoraggio

au sein du suivi environnemental, unique portail de LTF (devenue TELT) utilisé pour la gestion des flux d'informations relatives au suivi environnemental du chantier et de son site de dépôt vers les organes de contrôle et les entités intéressées).

Procédure suivie : appel d'offres restreint.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse .

C12037 – Maîtrise d'amvare « SMP4 »

Objet : Mission de maîtrise d'œuvre dans le cadre de la réalisation d'ouvrages de reconnaissance à partir des descenderies de Saint Martin la Porte et de La Praz.

Procédure suivie : marché subséquent (négocié) à un accord-cadre (ACOO?).

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse .

C13113 – CSPS « SMP4 »

Objet : Mission de Coordination Sécurité et Protection de la Santé en phase de conception et réalisation de travaux.

Procédure suivie : négociée avec mise en concurrence préalable, sans publicité (suite à infructuosité).

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C14064 - Réalisation d'ouvrages de reconnaissance sur le tracé du tunnel de base à partir de la descenderie dite de Saint Martin la Porte (SMP4)

Objet : Les reconnaissances comprennent :

Une galerie de reconnaissance du tunnel de base de 1,6km environ à partir du PK10 environ. Cette galerie de reconnaissance traversera en particulier le front du houiller;

Le PK10 environ sera atteint à partir d'une descenderie de reconnaissance complémentaire de 1,8km environ depuis le PM500 de la descenderie actuelle de Saint Martin la Porte;

Une galerie de reconnaissance du tunnel de base au tunnelier sur 9km environ pour la portion située entre les descenderies de Saint Martin la Porte et de La Praz ;

ambientale, portale unico di LTF (diventata TELT) utilizzato per la gestione dei flussi d'informazioni relative al monitoraggio ambientale del cantiere e del suo sito di deposito verso gli enti di controllo o enti interessati).

Procedura adottata : procedura ristretta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C12037 - Direzione Lavori " SMP4"

Oggetto : Missione di direzione lavori nel quadro della realizzazione delle opere geognostiche a partire dalle descenderie di Saint Martin la porte e La Praz.

Procedura adottata : contratto applicativo (procedura negoziata) dell'accordo quadro (AC007).

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C13113 - CSPS "SMP4"

Oggetto : missione di coordinamento sicurezza e protezione della salute in fase progettuale e in fase di realizzazione dei lavori.

Procedura adottata : negoziata con messa in concorrenza senza previa pubblicazione del bando (a seguito di procedura infruttuosa).

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14064 – Realizzazione di opere geognostiche sul tracciato del tunnel di base a partire dalla descenderia detta di Saint Martin la Porte (SMP4)

Oggetto : Le indagini comprendono :

Un cunicolo esplorativo del tunnel di base di 1,6 km circa, a partire da PK10 circa. Questo cunicolo esplorativo attraverserà in particolare il fronte dello houiller;

Il PK10 circa sarà raggiunto da una descenderia esplorativa complementare di 1,8km circa da PM500 della descenderia attuale di Saint Martin la Porte;

Un cunicolo esplorativo del tunnel di base con TBM su 9km circa per la parte collocata tra le descenderie di Saint Martin la Porte e di La Praz;

Le opere di adeguamento della descenderia di La Praz allo scopo di

Les ouvrages d'aménagement de la descenderie de La Praz afin de permettre le démontage du tunnelier.

Ces reconnaissances se situent dans le département de la Savoie sur les communes de Saint Martin la Porte et de Saint-André et se décomposent comme suit :

La Partie 1 relative à la réalisation au pied de la descenderie actuelle de Saint Martin la Porte d'un ensemble d'ouvrages d'aménagement permettant le futur montage du tunnelier ;

La Partie 2 relative à la réalisation de la galerie de reconnaissance au moyen d'un tunnelier dans l'alignement du tube Sud du futur tunnel de base jusqu'à la base de la descenderie de La Praz. Cette partie inclut également le transport , le montage et le démontage et l'évacuation du tunnelier ;

La Partie 3 relative à la nouvelle descenderie permettant d'atteindre le Pk10 du tunnel de base ; la galerie dans l'alignement du tube Sud du tunnel de base à partir du PK1O environ ;

Cette partie 3 est constituée de la partie 3a comportant la descenderie de reconnaissance et de la partie 3b comportant le tunnel de base scindée en 3bGS et 3bPS/3R ;

La Partie 4 relative à la réalisation en méthode traditionnelle , au pied de la descenderie de La Praz, des ouvrages d'aménagement nécessaires au démontage et à l'évacuation du tunnelier.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C14024 – C14025 – C14026 – Crédation et réalisation de supports de communication

Objet : Les 3 lots concernent la réalisation et la création de supports de communication suivants :

information papier sur le territoire français ;
panneaux d'exposition sur le territoire français ;
panneaux de chantier sur le territoire français.

Procédure suivie : appel d'offres restreint.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

consentire lo smontaggio della TBM.

Le indagini si collocano nel dipartimento della Savoia sui comuni di Saint Martin la Porte e di Saint-André e sono frazionati come segue :

La Parte n°1 relativa alla realizzazione alla base della discenderia attuale di Saint Martin la Porte di un insieme di opere di adeguamento che consentono la realizzazione del futuro montaggio della TBM;

La Parte n°2 relativa alla realizzazione del cunicolo esplorativo a mezzo di una TBM nell'allineamento del tubo Sud del futuro tunnel di base fino alla base della discenderia di La Praz. Questa parte include anche il trasporto, il montaggio, lo smontaggio e l'evacuazione della TBM;

La Parte n°3 relativa alla nuova discenderia che permette di raggiungere il PK10 del tunnel di base ; il cunicolo nell'allineamento del tubo Sud del tunnel di base a partire da PK1O circa.

Questa parte n°3 è costituita dalla parte 3a, che comprende la discenderia esplorativa e dalla parte 3b, che comprende il tunnel di base diviso in 3bGS e 3bPS/3R;

La Parte n°4 relativa alla realizzazione con metodo tradizionale, alla base della discenderia di La Praz, delle opere di adeguamento necessari allo smontaggio e all'evacuazione della TBM.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14024 – C14025 – C14026 – Creazione e realizzazione di mezzi di comunicazione

Oggetto : I tre lotti hanno per oggetto la realizzazione e la creazione dei seguenti mezzi di comunicazione:

Informazione cartacea sul territorio francese;
Pannelli di esposizione sul territorio francese;
Pannelli di cantiere sul territorio francese.

Procedura adottata : procedura ristretta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14122 - Etudes financières

Objet : Ce marché couvre les études financières et les missions d'assistance à LTF (devenue TELT) et à la Commission Intergouvernementale (CIG) sur ce sujet.

Procédure suivie : appel d'offres ouvert.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C14165 – Protocole de suivi en phase travaux au titre de la loi sur l'eau (SMP4)

Objet : **Mise** en place d'un protocole de suivi en phase travaux au titre de la loi sur l'eau dans le cadre des travaux des ouvrages de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte.

Procédure suivie : marché subséquent à un accord-cadre (AC016).

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

C15014 • Coordination environnementale dans le cadre des travaux de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte

Objet : Coordination environnementale pour les sites de chantier, de logistique et de dépôt de déblais concernés par les travaux de reconnaissance géologique à partir de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte, pendant la durée des travaux.

Procédure suivie : appel d'offres restreint.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse .

Opérateur foncier pour l'assistance à la conduite des opérations de maîtrise des sols (contrat en cours d'attribution)

Objet : L'objet du présent marché concerne des missions d'assistance foncière, de suivi des procédures foncières et des opérations de maîtrise des sols, nécessaires à la réalisation de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et la frontière franco-italienne.

Les prestations consisteront à obtenir la maîtrise des territoires en fonction des

C14122 - Studi finanziari

Oggetto : questo contratto copre gli studi finanziari e le missioni di assistenza a LTF (diventata TELT) e alla Commissione intergovernativa al riguardo.

Procedura adottata : procedura aperta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C14165 – Protocollo di monitoraggio in fase lavori a titolo di legge sull'acqua (SMP4)

Oggetto : Introduzione di un protocollo di monitoraggio in fase lavori a titolo di legge sull'acqua nel quadro di lavori di opere geognostiche di Saint-Martin-la-Porte.

Procedura adottata : contratto applicativo dell'accordo quadro (AC016).

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

C15014 – Coordinamento ambientale nel quadro di lavori esplorativi di Saint-Martin-la-Porte, durante la fase dei lavori

Oggetto : Coordinamento ambientale per i siti di cantiere, di logistica e di discarica di marino, colpiti dai lavori di ricognizione geologica a partire dalla discenderia di Saint-Martin-la-Porte, durante la fase dei lavori.

Procedura adottata : procedura ristretta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Operatore fondiario per l'assistenza alla condotta delle operazioni di perizia dei terreni (contratto in corso di affidamento)

Oggetto : L'oggetto del contratto riguarda le missioni di assistenza fondiaria, missioni di controllo delle procedure fondiarie e delle operazioni di perizia dei terreni, necessari alla realizzazione del futuro collegamento ferroviario Torino Lione tra Saint-Jean-de-Maurienne e la frontiera franco-italiana.

Le prestazioni consisteranno nell'ottenere la perizia dei territori a seconda dei

besoins pour:

- occupation temporaire ;
- acquisition amiable ;
- acquisition par voie d'expropriation.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

Accord-Cadre AC13 - activités préparatoires et de démarrage des chantiers de la phase 1 (secteur Susa-Bussoleno) : procédures, études, maîtrise d'œuvre, contrôle de conformité / validation des études, coordination sécurité et protection de la santé, contrôle technico-administratif, statique et fonctionnel en phase de travaux, suivi environnemental

Objet : L'accord-cadre objet a pour but de définir les conditions dans lesquelles seront passés les marchés subséquents concernant les activités préparatoires et de démarrage des chantiers de la phase 1 (secteur Susa-Bussoleno): procédures, études, maîtrise d'œuvre, contrôle de conformité / validation des études et coordination sécurité et protection de la santé, essais technico-administratifs statiques pendant les travaux, suivi environnemental.

Cet accord-cadre est divisé en 7 lots :

- Lot 1 – Procédures ;
- Lot 2 – Études de projet ;
- Lot 3 – Maîtrise d'œuvre ;
- Lot 4 - Contrôle de conformité / validation des études ;
- Lot 5 - Coordination sécurité et protection de la santé dans la phase de projet et d'exécution ;
- Lot 6 - Contrôle technico-administratif, statique et fonctionnel en phase de travaux ;
- Lot 7 - Suivi environnemental.

Procédure suivie : appel d'offres ouvert.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

bisogni per :

- Occupazione temporanea;
- Acquisizione in via bonaria;
- Acquisizione in via d'esproprio.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Accordo quadro AC13 – attività preparatorie per l'avvio dei cantieri della fase 1 (settore Susa-Bussoleno) : procedure, progettazione, direzione lavori, controllo di conformità / validazione progetti, coordinamento della sicurezza e protezione della salute, collaudo tecnico-amministrativo e statico e incorso d'opera, monitoraggio ambientale

Oggetto : L'accordo quadro in oggetto mira a definire le condizioni nelle quali saranno avviati i contratti applicativi relativi alle attività preparatorie e di avvio dei cantieri della fase 1 (settore Susa-Bussoleno) : procedure, progettazione, direzione lavori, controllo di conformità / validazione progetti, coordinamento della sicurezza e protezione della salute, collaudi tecnico-amministrativi statici durante i lavori, monitoraggio ambientale.

Questo accordo quadro è suddiviso in 7 lotti :

- Lotto 1 – Procedure;
- Lotto 2 – Progettazione;
- Lotto 3 – Direzione Lavori;
- Lotto 4 - Controllo di conformità / validazione progetti (CCF e validazione);
- Lotto 5 - Coordinamento sicurezza e protezione della sanità in fase progettuale e in fase dei lavori;
- Lotto 6 - Collaudo tecnico-amministrativo e statico e in corso d'opera;
- Lotto 7 - Monitoraggio ambientale.

Procedura adottata : procedura aperta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Accord-Cadre AC16 - Prestations intellectuelles dans le cadre de l'assistance à LTF SAS (devenue TELT) pour la réalisation des études de projets d'infrastructure et ferroviaires

Objet: L'accord cadre a pour but de définir les conditions dans lesquelles seront passés les marchés subséquents pour des prestations de conseil, d'assistance technique, d'études et d'expertises. Les prestations consisteront dans la production d'études techniques permettant d'approfondir et de compléter les dossiers du projet Lyon-Turin (partie commune de St-Jean-de-Maurienne à la Plaine de Chiusa).

L'accord-cadre est divisé en 4 lots :

- Lot 1 – Études d'exploitation et de maintenance ;
- Lot 2 – Études de sécurité ;
- Lot 3 – Études de génie civil, géologie et environnement ;
- Lot 4 - Études d'équipements ferroviaires et non ferroviaires.

Procédure suivie : appel d'offres ouvert.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

Accord-Cadre AC18 - maintenance, réparation, entretien et gros entretien des équipements lors de la phase d'arrêt des prestations d'excavation des ouvrages de reconnaissance

Objet: L'accord-cadre a pour objet la maintenance, la réparation, l'entretien, le gros entretien des équipements lors de la phase d'arrêt des prestations d'excavation des ouvrages de reconnaissance de Saint-Martin-de-la-Porte , de Modane et de La Praz.

L'accord-cadre est divisé en 4 lots :

- Lot 1 : entretien d'appareils hydrauliques, aérauliques et électromécaniques ;
- Lot 2 : entretien d'appareils électriques ;
- Lot 3 : nettoyage, curage et entretien divers ;
- Lot 4 : vérification et entretien du matériel de sécurité.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse .

Accordo quadro AC16 - Prestazioni intellettuali nel quadro di assistenza a LTF SAS (diventata TELT) per la realizzazione della progettazione ferroviaria e di infrastrutture

Oggetto: L'accordo quadro mira a definire le condizioni nelle quali saranno avviati i relativi contratti applicativi per prestazioni di consulenza, di assistenza tecnica, di studi e di expertise. Le prestazioni consisteranno nel produrre studi tecnici che consentono di approfondire e completare i dossier del progetto Torino Lione (parte comune di St-Jean-de-Maurienne alla Piana delle Chiuse).

L'accordo quadro è suddiviso in 4 lotti :

- Lotto 1 – Studi di esercizio e di manutenzione;
- Lotto 2 – Studi di sicurezza;
- Lotto 3 – Studi di opere civili, geologia e ambiente;
- Lotto 4 – Studi di impianti ferroviari e non ferroviari.

Procedura adottata : procedura aperta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa .

Accordo quadro AC18 – manutenzione, riparazione, manutenzione di massa degli impianti, durante la fase di sospensione delle missioni di scavo delle opere geognostiche

Oggetto : L'accordo quadro ha per oggetto la manutenzione, la riparazione e la manutenzione di massa degli impianti durante la fase di sospensione delle missioni di scavo delle opere geognostiche di Saint-Martin-de-la-Porte , di Modane e La Praz.

L'accordo quadro è suddiviso in 4 lotti :

- Lotto 1 : manutenzione di impianti idraulici, aeraulici e elettromeccanici;
- Lotto 2 : manutenzione di impianti elettrici;
- Lotto 3 : pulitura e manutenzione varia;
- Lotto 4 : controllo e manutenzione del materiale di sicurezza.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Accord-Cadre AC19 - Réalisation de reconnaissances de terrain

Objet: L'accord cadre a pour but de définir les conditions dans lesquelles seront passés les marchés subséquents pour la réalisation de reconnaissances de terrain.

L'accord-cadre est divisé en 6 lots:

- Lot 1 - Forages géotechniques ;
- Lot 2 - Forages géologiques ;
- Lot 3 - Prospection géophysique ;
- Lot 4 - Inventaires et suivis écologiques sur le terrain ;
- Lot 5 - Levéstopographiques ;
- Lot 6 - Mesures de bruit, poussières et vibrations.

Procédure suivie : appel d'offres ouvert.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

Accord-Cadre AC20 - mission de maîtrise d'œuvre dans le cadre du suivi de travaux et du suivi des auscultations du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin

Objet: L'accord-cadre a pour but de définir les conditions dans lesquelles seront passés les marchés subséquents pour la réalisation de mission de maîtrise d'œuvre dans le cadre du suivi des travaux et du suivi des auscultations.

Les prestations consisteront dans la réalisation de suivi des ouvrages réalisés (descendries de reconnaissances de Modane Villarodin Bourget, Saint-Martin la Porte et La Praz) et les travaux préparatoires tels que :

- le puits d'Avrieux et ses ouvrages annexes et/ou connexes ;
- la tranchée couverte d'accès au tympan Ouest du futur tunnel.

Cet accord-cadre est divisé en 3 lots :

- Lot 1 - Suivi des ouvrages existants ;
- Lot 2 - Suivi des réparations des ouvrages existants ;
- Lot 3 - Réalisation de nouveaux ouvrages et préparations dans le cadre de la réalisation de nouveaux ouvrages.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

Accordo quadro 19 - Realizzazione di indagini di terreni

Oggetto: L'accordo quadro mira a definire le condizioni nelle quali saranno avviati i relativi contratti applicativi per la realizzazione di indagini di terreni.

L'accordo quadro è suddiviso in 6 lotti :

- Lotto 1 - Sondaggi geotecnici;
- Lotto 2 - Sondaggi geologici;
- Lotto 3 - Ricerca geofisica;
- Lotto 4 - Inventarie monitoraggi ambientali sul terreno;
- Lotto 5 - Rilievi topografici;
- Lotto 6 - Misure acustiche, polveri e vibrazioni.

Procedura adottata : procedura aperta.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Accordo quadro 20 – missione di direzione lavori nell'ambito del monitoraggio dei lavori e del follow up dei monitoraggi del progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione

Oggetto: L'accordo quadro mira a definire le condizioni nelle quali saranno avviati i relativi contratti applicativi per la realizzazione della missione di direzione lavori nell'ambito del monitoraggio dei lavori e del follow up dei monitoraggi.

Le prestazioni consistono nella realizzazione del monitoraggio delle opere realizzate (descendrie esplorative di Modane Villarodin Bourget, di Saint-Martin la Porte e La Praz) e dei lavori propedeutici quali :

- Il pozzo di Avrieux e le relative opere annesse e/o connesse;
- La galleria artificiale d'accesso all'imbocco Ovest della futura galleria.

Questo accordo quadro è suddiviso in 3 lotti :

- Lotto 1 - Monitoraggio delle opere esistenti;
- Lotto 2 - Monitoraggio delle riparazioni delle opere esistenti;
- Lotto 3 - Realizzazione di nuove opere e preparazioni nell'ambito della realizzazione di nuove opere.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicazione del bando.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

Accord-Cadre AC21 - activités préparatoires et de démarrage des chantiers de la phase 1 : Travaux préparatoires et démarrage des chantiers, restructuration et rénovation des bâtiments, travaux de génie civil visant la résolution d'interférences et le support aux déviations de réseaux, ouvrages environnementaux, aménagements paysagers, puits d'exhaure et/ou ouvrages hydrauliques d'exhaure, installations d'évacuation des eaux, installations spéciales

Objet : L'accord-cadre a pour but de définir les conditions dans lesquelles seront passés les marchés subséquents concernant les activités préparatoires et de démarrage des chantiers de la phase 1 : Activités préparatoires et de démarrage des chantiers, restructuration et rénovation de bâtiments, travaux de génie civil visant la résolution d'interférences et le support aux déviations de réseaux, ouvrages environnementaux, aménagements paysagers.

Cet accord-cadre est divisé en 4 lots :

Lot 1 – Préparation et démarrage des chantiers ;

Lot 2 - Restructuration et rénovation de bâtiments ;

Lot 3 – Travaux de génie civil visant la résolution d'interférences et le support aux délocalisations ;

Lot 4 - Ouvrages environnementaux, aménagements paysagers.

Procédure suivie : marché négocié avec mise en concurrence et publicité préalables.

Critère d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse.

Accordo quadro 21 - Attività propedeutiche e di avvio alla cantierizzazione della fase 1 : lavori propedeutici e di avvio alla cantierizzazione, ristrutturazione e rinnovazione dei fabbricati, lavori di ingegneria civile mirante la risoluzione di interferenze e il supporto alle deviazioni di reti, opere ambientali, sistemazione paesaggistica, pozzi di eduzione e/o opere idrauliche di eduzione, impianti di deflusso delle acque, impianti speciali

Oggetto : L'accordo quadro mira a definire le condizioni nelle quali saranno avviati i relativi contratti applicativi riguardo alle attività propedeutiche e di avvio alla cantierizzazione della fase 1 : attività propedeutiche e di avvio alla cantierizzazione, ristrutturazione e rinnovazione dei fabbricati, lavori di ingegneria civile mirante la risoluzione di interferenze e supporto alle deviazioni di reti, opere ambientali, sistemazione paesaggistica.

Questo accordo quadro è suddiviso in 4 lotti :

Lotto 1 – Preparazione e avvio dei cantieri;

Lotto 2 - Ristrutturazione e rinnovazione di fabbricati;

Lotto 3 – Lavori di ingegneria civile mirante la risoluzione di interferenze e il supporto alle deviazioni;

Lotto 4 - Opere ambientali, sistemazioni paesaggistiche.

Procedura adottata : procedura negoziata con messa in concorrenza previa pubblicità.

Criterio di affidamento : offerta economicamente più vantaggiosa.

4.6.3 Procurements planned during implementation

Le tableau suivant fournit, pour chaque activité, les indications concernant les procédures prévues pendant la durée d'implémentation de l'action. Il doit être considéré comme essentiellement indicatif. En effet, il n'est pas exclu de décider le regroupement de plusieurs contrats en un seul.

La seguente tabella fornisce per ogni attività le indicazioni relative alle procedure previste durante il periodo di implementazione dell'azione. Deve essere considerato come essenzialmente indicativo. In effetti, non è escluso il raggruppamento di diversi contratti in uno solo.

n	Activity name	Planned tendering and procurement procedure	Planned tendering and procurement procedure
1	Maitrise d'ouvrage des études Comittenza degli studi	<p>L'achèvement de la phase de maîtrise d'ouvrage des études nécessitera la passation de nombreux contrats de montants limités, notamment pour permettre le fonctionnement du Promoteur et la communication autour du projet.</p> <p>Les activités préparatoires aux travaux et liées à la protection de l'environnement, à la coordination sécurité et à la maîtrise d'oeuvre (préparation des cahiers des charges) nécessiteront des mises en concurrence, qui seront principalement menées dans le cadre de marchés subséquents à des accords-cadres. Certains de ces marchés, prévus en plusieurs tranches, pourront être parallèles étendus à la phase travaux.</p> <p>Enfin, la consolidation du montage juridique et financier et le choix du type de contrat pour la mise en place des équipements devrait conduire à passer un marché d'études spécifique, selon une procédure de mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen (avis JOUE).</p>	<p>Il completamento della fase di committenza degli studi necessiterà l'aggiudicazione di diversi contratti con importi limitati, in particolare per permettere il corretto funzionamento del Promotore e la comunicazione intorno al progetto.</p> <p>Le attività preparatorie per i lavori e legate alla tutela dell'ambiente a la coordinazione sicurezza e alla direzione lavori (preparazione dei capitoli) necessiteranno delle procedure di gara, che verranno principalmente svolte nell'ambito di appalti susseguenti ad accordi-quadro.</p> <p>Alcuni contratti, previsti con diverse fasi, potranno in seguito essere estesi alla fase lavori.</p> <p>Infine, il consolidamento del montaggio giuridico e finanziario e la scelta della tipologia di contratto per l'installazione degli impianti dovrebbe condurre ad un contratto di studi specifico, tramite procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo (aviso GUUE).</p>
2	Auscultation et suivie des descenderies Auscultazione e monitoraggio delle discenderie	L'auscultation des descenderies donnera lieu à des nouvelles mises en concurrence en tant que de besoin, sous la forme de marchés subséquents à des accords-cadres.	L'auscultazione delle discenderie indurrà nuove procedure di gara, se del caso, sotto forma di appalti susseguenti ad accordi-quadro.
3	Galerie de reconnaissance de la Maddalena Galleria aeonistica della Maddalena	Encours : nouvel appel d'offres pour la mise en sécurité (et son maintien) des aires de chantier.	In corso: nuovo bando di gara per la messa in sicurezza (e il suo mantenimento) dei siti di cantiere.

n	Activity name	Planned tendering and procurement procedure	Planned tendering and procurement procedure
4	Travaux de reconnaissance depuis le pied de la descenderie de Saint-Martin-la-Porte Lavori geognostici a partire dal piede della discenderia di Saint-Martin-La-Porte	Sans objet : la quasi-totalité des contrats ont d'ores et déjà été passés.	Non applicabile : Quasi tutti i contratti sono già stati aggiudicati.
5	Révision finale du projet de référence Revisione finale del progetto di riferimento	Sans objet : la quasi-totalité des contrats auront été passés avant le démarrage de l'action.	Non applicabile : Quasi tutti i contratti saranno aggiudicati entro l'avvio dell'azione.
6	Maitrise d'ouvrage des travaux Committenza dei lavori	<p>La coordination des différents lots de travaux nécessitera la passation d'un important contrat d'assistance à maitrise d'ouvrage dans le but de suivre la conformité au projet approuvé, de garantir l'homogénéité des ouvrages de génie civil et de veiller à ce que les ouvrages de génie civil soient conçus de manière à garantir le maximum de compatibilité avec les équipements. Ce contrat devrait être passé suite à une procédure de mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen (JOUE).</p> <p>Par ailleurs, les activités préparatoires aux travaux et liées à la protection de l'environnement, à la coordination sécurité et à la maitrise d'oeuvre qui n'auront pas été réalisées en phase études nécessiteront soit de nouvelles mises en concurrence, soit l'affermissement de tranches conditionnelles pour les contrats déjà passés.</p> <p>Certaines études devraient nécessiter des mises à jour en phase travaux, notamment pour préciser le type de contrat pour les équipements et l'organisation pour la gestion de l'infrastructure. Des contrats seront à passer à cet effet.</p> <p>Enfin, cette activité nécessitera la passation de nombreux contrats de montants limités, notamment pour permettre le fonctionnement du Promoteur et la communication autour du projet.</p>	<p>Il coordinamento dei diversi pacchetti di lavori necessiterà l'aggiudicazione di un importante contratto di assistenza alla committenza al fine di controllare la conformità con il progetto approvato, di garantire l'omogeneità delle opere civili e di garantire che le opere civili siano progettate in modo da assicurare il massimo della compatibilità con gli impianti. Questo contratto dovrebbe essere aggiudicato tramite procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo(GUUE).</p> <p>Peraltro, le attività preparatorie ai lavori e legate alla protezione dell'ambiente, al coordinamento della sicurezza ed alla direzione lavori che non saranno state realizzate in fase studi necessiteranno di nuove messe in concorrenza, o di attivazione di parti condizionali per i contratti già stipulati.</p> <p>Alcuni studi dovrebbero necessitare degli aggiornamenti in fase lavori, in particolare per precisare la tipologia di contratto per gli impianti e l'organizzazione per la gestione dell'infrastruttura. Dei contratti verranno aggiudicati a tal fine.</p> <p>Infine, questa attività necessiterà l'aggiudicazione di diversi contratti con importi limitati, in particolare per permettere il corretto funzionamento del Promotore e la comunicazione intorno al progetto.</p>

n	Activity name	Planned tendering and procurement procedure	Planned tendering and procurement procedure
7	Mesures d'accompagnement France Misure di accompagnamento Francia	<p>La gestion des mesures d'accompagnement devrait faire l'objet de versements de subventions auprès de chaque porteur de projet. La plupart du temps il devrait s'agir p d'une collectivité locale avec laquelle le contrat prendra la forme d'une convention.</p>	<p>La gestione delle misure di accompagnamento dovrebbe essere oggetto di versamenti di sovenzioni presso ogni promotore di progetto. Si dovrebbe trattare maggiormente di un ente locale con il quale il contratto verrà stipulato sotto forma di convenzione.</p>
8	Mesures d'accompagnement Italie Misure di accompagnamento Italia	<p>La gestion des mesures d'accompagnement devrait faire l'objet de versement de subventions auprès de chaque porteur de projet. La plupart du temps il devrait s'agir d'une collectivité locale avec laquelle le contrat prendra la forme d'une convention.</p>	<p>La gestione delle misure di accompagnamento dovrebbe essere oggetto di versamenti di sovenzioni presso ogni promotore di progetto. Si dovrebbe trattare maggiormente di un ente locale con il quale il contratto verrà stipulato sotto forma di convenzione.</p>
9	Ubération d'entreprises et déconstructions Liberazione terreni e decostruzioni	<p>On cherchera à privilégier la stratégie qui consiste à inclure dans le marché de travaux de construction les travaux de libération d'entreprise (voir ci-dessous).</p> <p>Dans les cas où cela ne s'avérerait pas possible, un contrat de faible montant sera passé au cas par cas après mise en concurrence, éventuellement dans le cadre d'un accord-cadre.</p>	<p>Si cercherà di privilegiare la strategia che consiste nell'includere nell'appalto di lavori di costruzione i lavori relativi alla liberazione di terreni (cfr. infra).</p> <p>Qualora ciò non fosse possibile, un contratto con importo limitato verrà aggiudicato caso per caso tramite procedura digara, eventualmente nell'ambito di un accordo-Quadro .</p>
10	Déviations de réseaux France Interferenze Francia	<p>Les déviations de réseaux nécessitent la passation de conventions avec chaque restano committenti dei lavori di demeurant maître d'ouvrage des travaux de déviation. ces conventions seront passées sous forme négociée, la mise en concurrence étant impossible.</p>	<p>Le interferenze necessitano la stipula di gestionnaire, ceux-ci con ognigestore.che deviazione. La procedura di gara essendo impossibile, queste convenzioni saranno stipulate nella forma negoziata.</p>
11	Déviations de réseaux Italie Interferenze Italia	<p>Les déviations de réseaux nécessitent la passation de conventions avec chaque gestionnaire, ceux-ci demeurant maître d'ouvrage des travaux de déviation. ces conventions seront passées sous forme négociée, la mise en concurrence étant impossible.</p>	<p>Le interferenze necessitano la stipula di convenzioni con ognigestore, che restano committenti dei lavori di deviazione. La procedura di gara essendo impossibile, la queste convenzioni saranno stipulate nella forma negoziata.</p>

n	Activity name	Planned tendering and procurement procedure	Planned tendering and procurement procedure
12	Travaux préparatoires Italie Lavori preparatori Italia	<p>Echangeur de Chiomonte, Oéplacement de l'Autoport A32, Déplacement du centre de « conduite sOre »</p> <p>Ces travaux ne pourront être mis en concurrence directement par le Promoteur car ils doivent nécessairement être réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la société concessionnaire de l'autoroute A32 (SITAF) ou du gestionnaire de l'activité de « conduite sûre » (CONSEPI). Chaque ouvrage donnera donc lieu à la négociation d'une convention.</p> <p>Un contrat sera passé après mise en concurrence, éventuellement dans le cadre d'un marché subséquent à un accord-cadre, afin de retenir un prestataire capable d'assister le Promoteur pour la rédaction de la convention et de suivre les travaux menés sous la maîtrise d'ouvrage de la SITAF.</p> <p>Construction du premier tube de l'interconnexion Les principaux contrats prévus sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suivi environnemental (un ou plusieurs contrats, éventuellement dans le cadre de marchés subséquents à un accord-cadre) ; - travaux proprement dits (mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen). <p>Liaison électrique Susa Venaus Les principaux contrats prévus sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suivi environnemental (un ou plusieurs contrats, éventuellement dans le cadre de marché subséquents à un accord-cadre) ; - travaux proprement dit (appel d'offres restreint). 	<p>Svincolo di Chiomonte, Trasferimento dell'Autoporto A32, Trasferimento del centro di « guida sicura »</p> <p>Questi lavori non potranno essere oggetto di una procedura di gara direttamente dal Promotore in quanto devono necessariamente essere realizzati sotto la committenza della società concessionaria dell'autostrada A32 (SITAF) o del gestore dell'attività di « guida sicura » (CONSEPI). Ogni opera indurrà dunque la negoziazione di una convenzione. Un contratto verrà aggiudicato tramite procedura di gara, eventualmente nell'ambito di un appalto susseguente a un accordo-quadro, al fine di selezionare il prestatore capace di assistere il Promotore nella redazione della convenzione e di monitorare i lavori realizzati sotto la committenza della SITAF.</p> <p>Costruzione della prima canna dell'interconnessione I principali contratti previsti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio ambientale (uno o più contratti, eventualmente nell'ambito di appalti susseguenti a un accordo-quadro); - lavori veri e propri (procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo). <p>Collegamento elettrico Susa Venaus I principali contratti previstono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio ambientale (uno o più contratti, eventualmente nell'ambito di appalti susseguenti a un accordo-quadro); - lavori veri e propri (bando di ora ristretto).

n	Activity name	Planned tendering and procurement procedure	Planned tendering and procurement procedure
13	Travaux préparatoires France Lavori preparatori anticipati Francia	<p>Tranchée couverte de Villard-Clément Les principaux contrats prévus sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suivi environnemental (un ou plusieurs contrats, éventuellement dans le cadre d'un marché subséquent à un accord-cadre) ; - travaux proprement dits (mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen). <p>Puits d'Avrieux et aménagements au pied de la descenderie de Villarodin-Bourget/Modane Les principaux contrats prévus sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suivi environnemental (un ou plusieurs contrats, éventuellement dans le cadre de marché subséquents à un accord-cadre) ; - travaux proprement dits (mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen). <p>Alimentation électrique des chantiers de La Praz et Villarodin-Bourget Ces travaux ne pourront pas être mis en concurrence en raison du monopole des distributeurs d'énergie électrique. Les contrats prendront la forme de conventions à négocier directement.</p>	<p>Galleria artificiale di Villard-Clément I principali contratti previsti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio ambientale (uno o più contratti, eventualmente nell'ambito di un appalto sussegente a un accordo-quadro); - lavori veri e propri (procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo). <p>Pozzo di Avrieux e sistemazioni al piede della discenderia di Villarodin-Bourget/Modane I principali contratti previsti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio ambientale (uno o più contratti, eventualmente nell'ambito di appalti susseguiti a un accordo-quadro); - lavori veri e propri (procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo). <p>Alimentazione elettrica dei cantieri di La Praz e Villarodin-Bourget Questi lavori non potranno essere oggetto di una procedura di gara per via del monopolio dei distributori di energia elettrica. I contratti saranno stipulati sotto forma di convenzione da negoziare direttamente.</p>
14	Travaux principaux de génie civil Lavori civili principali	<p>Pour chacun des lots de travaux identifiés, il conviendra de procéder à l'affectation des principaux contrats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - suivi environnemental (un ou plusieurs contrats, éventuellement dans le cadre de marché subséquents à un accord-cadre) ; - travaux proprement dits (mise en concurrence formalisée avec publicité au niveau européen). 	<p>Per ogni lotto di lavori individuati, occorrerà procedere all'aggiudicazione dei principali contratti seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - monitoraggio ambientale (uno o più contratti, eventualmente nell'ambito di appalti susseguiti a un accordo-quadro); - lavori veri e propri (procedura di gara formalizzata con pubblicazione a livello europeo).

4.7. Pending legal/administrative/technical issues

À ce jour , aucune action en justice ne conditionne le début ou le déroulement des activités prévues dans la présente action.

Deux procédures contre LTF (devenue TELT) sont en cours, mais ne sont pas suspensives :

- **Action de la société concessionnaire de l'autoroute A32 contre LTF (devenue TELT)**:

Suite aux travaux effectués dans le cadre de la ligne à grande vitesse, la société concessionnaire de l'autoroute A32 entre Turin et Bardonnèche ainsi que de la partie italienne du tunnel du Fréjus (T4), a demandé à LTF (devenue TELT) en mars 2012 la reconnaissance des pertes de péage liées à la diminution du trafic sur l'itinéraire A32-T4 ainsi que la reconnaissance des dommages subis par les infrastructures en concession après les manifestations populaires de protestation contre la réalisation de la liaison ferroviaire à grande vitesse.

LTF (devenue TELT) considérant que cette demande ne pouvait être retenue puisque la gêne constatée faisait suite à une activité réclamée par les forces de l'ordre et donc non imputable à LTF (devenue TELT), les Parties ont convenu, après échec d'un accord amiable, et conformément au protocole d'entente et à la convention du 25 mai 2011, de faire appel à un collège arbitral (mai 2012). Le collège arbitral s'est réuni le 12 janvier 2015 pour débattre, indiquant que la sentence serait prononcée au plus tard au mois d'avril 2015 (délai maximal).

- **Contentieux contre LTF (devenue TELT) suite à l'attribution du contrat d'opérateur foncier pour la France**:

Par avis d'appel public à la concurrence publié le 7 février 2012 au Supplément au Journal Officiel de l'Union Européenne (JOUE), LTF (devenue TELT) a lancé une procédure d'appel d'offres restreint en vue de l'attribution du marché à bons de commande intitulé « *Opérateur foncier pour l'assistance à la conduite de l'ensemble des opérations de maîtrise des sols, de pilotage des opérations d'archéologie et de déboisement nécessaires à la construction de l'ouvrage ferroviaire relatives au projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon Turin* ».

Au terme de la consultation, le marché a été attribué à la société arrivée première au classement dont l'offre était économiquement la plus avantageuse .

Suite au courrier l'informant du rejet de son offre, le soumissionnaire classé

Ad oggi, nessun'azione legale condiziona l'inizio o lo svolgimento delle attività previste nella presente azione.

Due procedimenti contro LTF (diventata TELT) sono in corso ma non sono sospensivi:

- **Azione della società concessionaria dell'autostrada A32 contro LTF (diventata TELT)**:

In seguito ai lavori realizzati nell'ambito della linea ad alta velocità, la società concessionaria dell'autostrada A32 tra Torino e Bardonecchia e della parte italiana del traforo del Frejus (T4), ha chiesto a LTF (diventata TELT) in marzo 2012 il riconoscimento delle perdite legate alla riduzione del traffico sull'itinerario A32-T4 così come il riconoscimento dei danni arrecati alle infrastrutture in concessione dopo le manifestazioni popolari di protesta contro la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità.

Dato che LTF (diventata TELT) considera che questa richiesta non poteva essere considerata in quanto il disagio riscontrato derivava da un'attività richiesta dalle forze dell'ordine e quindi non imputabile a LTF (diventata TELT), le Parti hanno concordato, data l'impossibilità di raggiungere un accordo in via amichevole, e in conformità con il protocollo d'intesa e la convenzione del 25 maggio 2011, di ricorrere a un collegio arbitrale (maggio 2012). Il collegio arbitrale si è riunito il 12 gennaio 2015 per discutere indicando che la sentenza sarebbe pronunciata entro il mese di aprile 2015 (termine massimo).

- **Contenzioso contro LTF (diventata TELT) in seguito all'aggiudicazione del contratto di operatore fondiario per la Francia**:

Tramite avviso pubblico di gara pubblicato il 7 febbraio 2012 nel Supplemento della Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (JOUE), LTF (diventata TELT) ha lanciato un bando di gara ristretto destinato all'aggiudicazione del contratto a buoni d'ordine denominato *"Operatore fondiario per l'assistenza alla conduzione dell'insieme delle operazioni di controllo del suolo, di pilotaggio delle operazioni di archeologia e di sboscamento necessarie alla costruzione dell'opera ferroviaria relative al progetto di nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione"*.

Ultimato il processo di consultazione, il contratto è stato aggiudicato alla società arrivata in prima posizione nella classifica delle offerte economicamente più vantaggiose.

Informato per iscritto del rigetto della sua offerta, l'offerente classificato in

deuxième a contacté LTF (devenue TELT) plusieurs fois pour obtenir les pièces de la consultation et préciser qu'elle considérait que LTF (devenue TELT) avait commis une erreur dans l'analyse des offres en ne classant pas son offre première. Ce soumissionnaire indiquait également qu'il ne remettrait pas en cause le marché par la voie d'un recours contentieux dans le cas où LTF (devenue TELT) serait disposée à transiger dans les meilleurs délais en l'indemnisant directement du préjudice subi.

Le 4 janvier 2013, ce soumissionnaire a déposé une première requête auprès du tribunal administratif de Grenoble demandant la condamnation de la société LTF (devenue TELT) à réparer le préjudice moral qu'il estime avoir subi, chiffré à 500.000 euros.

Depuis, les deux sociétés ont transmis au tribunal différents mémoires, le dernier en date du 24 novembre 2014.

- Parallèlement, suite aux manifestations que le projet ferroviaire a suscitées en Italie, plusieurs plaintes ont été déposées par LTF (devenue TELT) contre des opposants, essentiellement pour cause de dommages causés au chantier ou pour instigation à la violence. Ces actions sont en cours d'instruction.
- Le TAR Lazio a prononcé 3 sentences concernant les délibérations CIPE 56/2011 et 86/2010; Il a rejeté tous les motifs avancés dans la demande d'annulation des deux délibérations. Ces sentences n'ont pas été contestées par les requérants auprès du Conseil d'Etat.

4.8. Information on funding sources (state budget(s), regional/local budget(s), applicant's self-financing, EIB loan(s), other loan(s))

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

Plusieurs montages ont été envisagés pour la réalisation du projet : un montage public et différents montages en Partenariat Public Privé (PPP) reposant sur le versement d'une redevance de disponibilité de l'infrastructure au partenaire privé en phase d'exploitation.

Il a été décidé à l'issue des études menées de réaliser les travaux de génie civil dans le cadre de marchés de travaux classiques (au moins deux) et de réaliser la mise en place des équipements dans le cadre d'un marché de conception réalisation unique ou d'un contrat de partenariat public-privé. L'exploitation

seconda position ha contattato LTF (diventata TELT) diverse volte per ottenere i documenti della consultazione e precisare che considerava che LTF (diventata TELT) avesse commesso un errore nell'analisi delle offerte non classificando la sua offerta in prima posizione. Questo offerente indicava inoltre che non avrebbe rimesso in discussione il contratto presentando un ricorso in contentioso nel caso in cui LTF (diventata TELT) fosse disposta a transare quanto prima indennizzandolo direttamente del danno subito.

Il 4 gennaio 2013, questo offerente ha presentato un primo ricorso presso il tribunale amministrativo di Grenoble chiedendo la condanna della società LTF (diventata TELT) al risarcimento del danno morale che ritiene di aver subito, valutato a 500.000 euro. Da allora, le due società hanno trasmesso al tribunale diverse memorie, l'ultima risalendo al 24 novembre 2014.

- Inoltre, in seguito alle manifestazioni che il progetto ferroviario ha suscitato in Italia, sono state presentate diverse denunce da parte di LTF (diventata TELT) contro degli oppositori, principalmente per i danni arrecati al cantiere o per istigazione alla violenza. L'istruttoria di queste azioni è in corso.
- Il TAR Lazio si è pronunciato con 3 sentenze sulle delibere CIPE 56/2011 e 86/2010; ha rigettato tutti i motivi di richiesta di annullamento delle due delibere. Tali sentenze non sono state impugnate dai ricorrenti al Consiglio di Stato.

Le infonniati disponibili sul finanziamento della parte comune italo-francese (il « **Progetto d'insieme** » oggetto del presente documento) sono qui di sotto riportate.

Diversi montaggi sono stati ipotizzati per la realizzazione del progetto : un montaggio pubblico e diversi montaggi in Partenariato Pubblico-Privato (PPP) basato sul pagamento di un canone di disponibilità dell'infrastruttura al partner privato infase di esercizio.

È stato deciso, a conclusione degli studi svolti, di realizzare i lavori civili nell'ambito di appalti di lavori classici (almeno due) e di realizzare l'installazione degli impianti nell'ambito di un appalto di progettazione-realizzazione unico o di un contratto di partenariato pubblico-privato. L'esercizio potrà inoltre essere

pourra également être confiée au secteur privé, soit dans le cadre d'un PPP, soit dans le cadre du marché de mise en place des équipements, prévoyant également la prise en charge de tout ou partie de l'exploitation.

Les financements pourront provenir :

- des deux États français et italien ;
- des concours accordés par l'Union Européenne au titre du réseau transeuropéen de transport RTE-T et MIE.

Dans tous les cas, la contribution des péages d'infrastructure au financement de l'ouvrage est limitée. Les plans de financement ont été établis en ne prenant pas en compte cette contribution.

Les financements publics sont ou seront mis en place au fur et à mesure de l'avancement du Projet d'ensemble.

- 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 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 Ferroviairia Italiana (RFI). Celui-ci permet donc le versement effectif

affidato al settore privato, o nell'ambito di un PPP o nell'ambito di un appalto di installazione degli impianti, prevedendo anche l'assunzione totale o parziale dell'esercizio.

I finanziamenti potranno provenire:

- Dai due Stati francesi e italiano;
- Dagli aiuti concessi dall'Unione Europea nell'ambito della rete transeuropea di trasporto TEN-T e MIE.

In ogni caso, il contributo apportato dai pedaggi d'infrastruttura al finanziamento dell'opera è limitato. I piani di finanziamento sono stati definiti non considerando questo contributo.

I finanziamenti pubblici sono o saranno posti in essere man mano che avanza il Progetto d'insieme.

- Francia: dall'AFITF (Agenzia di Finanziamento delle Infrastrutture di Trasporto Francesi) per conto dello Stato.

L'AFITF ha già concesso 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 acquisti fondiari previsti sul territorio francese.

Peraltro, il primo ministro francese, Manuel Valls, ha affidato nel mese di 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 cosiddetta Legge di stabilità (in precedenza « Legge finanziaria ») del 24 dicembre 2012 ha stanziato per il progetto una prima quota 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 Ferroviairia Italiana (RFI). Questo permette quindi il versamento di queste risorse a

de ces ressources à LTF (devenue TELT) en fonction de l'avancement des activités.

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

- 50% pour la phase d'études et de reconnaissances ;
- 40% pour la phase de travaux (la partie commune étant définie comme projet transfrontalier).

Compte tenu de l'envergure exceptionnelle du projet, que ce soit en terme de durée des travaux ou de montant mis en œuvre, ces financements s'étendront sur trois périodes budgétaires européennes : 2014 – 2020 ; 2021 – 2027 ; 2028 – 2034. La participation maximale de l'union européenne sur ces trois périodes est déterminante pour garantir le bon déroulement des travaux et contribuer au succès du projet.

Comme cela est indiqué dans la lettre cosignée par le ministre italien et le secrétaire d'Etat français aux transports (annexe 012), le coût prévisionnel du projet d'ensemble sera présenté à l'issue de la mission de certification. Les tableaux suivants portent donc sur le montant de l'Action (en euros courants), et distinguent les études et reconnaissances , d'une part, et les travaux d'autre part.

LTF (diventata TELT) in base allo stato di avanzamento delle attività.

Le tabelle relative alle fonti di finanziamento sopportate si basano sull'ipotesi di un finanziamento dell'Unione Europea pari al:

- 50% per la fase di studi e indagini geognostiche;
- 40% per la fase dei lavori (parte comune definita come progetto transfrontaliero).

Data l'eccezionale entità del progetto, in termini di durata dei lavori come di importo mobilitato, questi finanziamenti verranno distribuiti su tre periodi finanziari europei : 2014 – 2020 ; 2021 – 2027 ; 2028 – 2034. La partecipazione massima dell'unione europea su questi tre periodi è determinante per garantire il corretto svolgimento dei lavori e per contribuire al successo del progetto.

Come è stato indicato nella lettera congiuntamente firmata dal ministro italiano e dal segretario di stato francese ai trasporti (allegato 012), il costo previsionale del progetto d'insieme sarà presentato all'esito dell'attività di certificazione. Le seguenti tabelle riguardano quindi il costo dell'Azione (in euro correnti), distinti tra studi e indagini geognostiche, da una parte e lavori dall'altra.

Prévision de couts éligibles pour l'Action (M€ courants)
Previsione di spese ammissibili per l'Azione (M€ correnti)

SOURCES DE FINANCEMENT FONTI DI FINANZIAMENTO	Montant Importi
1. Budgets nationaux France - Italie Budget nazionali Italia - Francia	261 M€
2. Budgets régionaux & locaux Budget regionali & locali	
3. Soumissionnaires Proponenti	
4. Prêt BEI Prestito BEI	
5. Autres prêts Altri prestiti	
6. Financement CEF Finanziamento CEF	261 M€
7. Autres sources de financement communautaires Altre fonti di finanziamento comunitari	
8. Partenariat Public Privé Partenariato Pubblico Privato	
9. Autres sources Altre fonti	
Total / Totale	523 M€

Phase d'études et de reconnaissances
Fase di studi e indagini geognostiche

SOURCES DE FINANCEMENT FONTI DI FINANZIAMENTO	Montant Importi
1. Budgets nationaux France - Italie Budget nazionali Italia - Francia	1 522 M€
2. Budgets régionaux & locaux Budget regionali & locali	0
3. Soumissionnaires Proponenti	0
4. Prêt BEI Prestito BEI	0
5. Autres prêts Altri orestiti	0
6. Financement CEF Finanziamento CEF	1015 M€
7. Autres sources de financement communautaires Altre fonti di finanziamento comunitari	0
8. Partenariat Public Privé Partenariato Pubblico Privato	
9. Autres sources Altri fonti	0
Total / Totale	2 537 M€

*Phase de Travaux (y compris frais maîtrise d'ouvrage)
Fase di lavori (spese di committenza incluse)*

SOURCES DE FINANCEMENT FONTI DI FINANZIAMENTO	Montant Importi
1. Budgets nationaux France - Italie Budjet nazionali Italia-Francia	1 784 M€
2. Budgets régionaux & locaux Budget regionali & locali	
3. Promoteur du projet (Public or Privé) Promotore del progetto (Pubblico o Privato)	
4. Prêt BEI Prestito BEI	
5. Autres prêts Altri prestiti	
6. Financement CEF Finanziamento CEF	1276 M€
7. Autres sources de financement communautaires Altre fonti di finanziamento comunitari	
8. Autres sources Altri fonti	
Total / Totale	3 060 M€

*Tota/ de l'Action
Totale dell'Azione*

4.9. Public-private partnership

Les schémas reposant sur une prise de risque trafic pour les partenaires privés Sono stati esclusi sin dall'inizio dei studi gli schemi basati su l'assunzione di un (systèmes concessifs) ont été écartés dès le début des études compte tenu du rischio traffico per i partner privati (sistemi concessori) tenuto conto del livello di rischio attaché à ces prévisions et du manque d'autonomie d'un rischio legato a tali previsioni e della mancanza di autonomia di un eventuale partenaire privé par rapport aux politiques tarifaires adoptées sur les partner privato rispetto alle politiche tariffarie adottate sulle reti nazionali. réseaux nationaux.

Un montage public a été retenu pour l'établissement de ce document.

D'autres montages alternatifs au montage tout public, ont été étudiés, en particulier divers schémas de Partenariat Public Privé (PPP) avec rémunération du partenaire privé au moyen d'une redevance de disponibilité versée en phase d'exploitation. En décembre 2012, la commission intergouvernementale a décidé d'exclure du champ de ce type de contrat les travaux de génie civil de construction du tunnel de base. Ainsi, l'horizon de mise en place d'un éventuel PPP est l'année 2024 ce qui nécessite le lancement des appels d'offre au cours de l'année 2022. Compte tenu de ces délais, les solutions de PPP pour la réalisation de la superstructure feront encore l'objet d'évaluation durant la période budgétaire 2014-2020. Diverses banques dont la BEI pourront être associées à ces réflexions.

Dans l'hypothèse où un PPP serait retenu par les États pour la partie superstructure , le montant des fonds apportés par le secteur privé devra être modulé en fonction du montant de la redevance de disponibilité, choix qui dépend essentiellement des États.

4.10. Revenues of the proposed Action

Il n'y a pas de mise en service partielle du projet il n'y a donc pas de revenus attendu de l'Action à proprement parler.

En revanche, la mise en service de la section transfrontalière (Projet d'ensemble) permettra de percevoir des péages auprès des utilisateurs : entreprises ferroviaires ou opérateurs de services d'autoroute ferroviaire. Selon les simulations préliminaires réalisées à ce jour, les péages permettront de couvrir les couts fixes et variables d'exploitation, de maintenance et de renouvellements. Les surplus éventuels permettront d'assurer le financement d'une partie des investissements.

E' stato considerato un montaggio pubblico per la preparazione di questo documento.

Sono stati valutati altri montaggi alternativi al montaggio tutto-pubblico, in particolare diversi schemi di Partenariato Pubblico-Privato (PPP) con retribuzione del partner privato tramite canone di disponibilità versato in fase di esercizio. Nel dicembre 2012, la commissione intergovernativa ha deciso di escludere dall'ambito di questo tipo di contratti i lavori di costruzione delle opere civili del tunnel di base. Quindi, l'orizzonte di attuazione di un eventuale PPP è l'anno 2024, il che necessita l'awio di bandi di gara nel corso dell'anno 2022. Tenuto conto di queste tempistiche, le soluzioni di PPP per la realizzazione della sovrastruttura saranno ancora oggetto di valutazione durante il periodo budgettario 2014-2020. Diverse banche tra cui la BEI potranno essere associate a queste riflessioni.

Nell'ipotesi in cui un PPP verrebbe ritenuto dagli Stati per la parte sovrastruttura, l'importo dei fondi apportati dal settore privato dovrà essere modulato in base all'importo del canone di disponibilità.

Non vi è messa in servizio parziale del progetto, quindi non vi sono redditi attesi dall'Azione in quanto tale.

La messa in servizio della sezione transfrontaliera (Progetto d'insieme) permetterà invece la riscossione di pedaggi presso gli utenti, le imprese ferroviarie o gli operatori dei servizi di autostrada ferroviaria. In base alle simulazioni preliminari realizzate ad oggi, i pedaggi permetteranno di coprire i costi fissi e variabili di esercizio, di manutenzione e di rinnovo. I surplus eventuali permetteranno di assicurare il finanziamento di una parte degli investimenti.

5. IMPACT OF THE PROPOSED ACTION

5.1. Impact of the study as a decision-making tool

La majorité des études du projet d'ensemble ont d'ores et déjà été réalisées. celles qu'il reste à mener au titre de la présente demande sont limitées aux activités suivantes:

auscultation et suivi des descenderies ;
galerie de reconnaissance de La Maddalena ;
travaux de reconnaissance depuis le pied de la descenderie de Saint-Martin-La-Porte ;
révision finale du projet de référence ;
maîtrise d'ouvrage des études.

Les deux ouvrages de reconnaissance (la Maddalena et Saint-Martin-La-Porte) ainsi que le suivi des descenderies existantes vont permettre de perfectionner la connaissance du sous-sol afin de mener la révision finale du projet de référence d'une part, d'en tenir compte pour la contractualisation avec les entreprises pour les travaux de construction d'autre part.

La révision finale du projet de référence et la certification des coOts permettront aux états français et italien d'arrêter l'estimation du coOt d'investissement du projet, par ajustement du coOt du projet définitif approuvé par le comité interministériel de programmation économique (CIPE) en territoire italien et du coOt du projet de référence approuvé par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) en territoire français. Les autres tâches prévues au titre de l'activité « maîtrise d'ouvrage des études » permettront de compléter l'estimation des coOts d'investissement par les coOts annexes (environnementaux et financiers notamment). C'est au niveau des ministères et de la commission intergouvernementale que la partie études de la présente action sera utilisée comme support décisionnel, en 2015/2016, et ce au niveau du projet d'ensemble.

En matière de travaux souterrain, l'expérience a montré que la réalisation de reconnaissances du sous-sol, avant la finalisation des projets pour en tenir compte lors de la rédaction des contrats de travaux de construction, est avantageuse en termes de rapport coOts/bénéfice. En effet, la survenance d'imprévus en cours de construction est toujours délicate car elle vient perturber une organisation contractuelle prédéfinie. Reconnaître le sous-sol lors des

La maggior parte degli studi del progetto d'insieme sono già state realizzati. rimanenti studi oggetto della presente richiesta sono limitativamente i seguenti:

auscultazione e monitoraggio delle discenderie;
galleria geognostica della Maddalena ;
lavori esplorativi dal piede della discenderia di Saint-Martin-La-Porte ;
revisione finale del progetto di riferimento;
committenza degli studi.

Le due opere geognostiche (La Maddalena e Saint-Martin-La-Porte) così come il monitoraggio delle discenderie esistenti permetteranno di perfezionare la conoscenza del sottosuolo ai fini della revisione finale del progetto di riferimento da una parte, di tenerne conto nella conclusione dei contratti con le imprese per i lavori costruttivi dall'altra.

La revisione finale del progetto di riferimento e la certificazione dei costi permetteranno agli stati francesi e italiani di concludere la valutazione del costo d'investimento del progetto, adeguando il costo del progetto definitivo approvato dal comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) in territorio italiano e il costo del progetto di riferimento approvato dal ministero dell'ecologia, dello sviluppo sostenibile e dell'energia (MEDDE) in territorio francese. Le altre attività previste per la « committenza degli studi » permetteranno di completare la valutazione dei costi d'investimento con i costi connessi (ambientali e finanziari in particolare). È a livello dei ministeri e della commissione intergovernativa che la parte studi della presente azione verrà utilizzata come supporto decisionale, nel 2015/2016, e questo a livello del progetto d'insieme.

Per i lavori sotterranei, l'esperienza ha dimostrato che la realizzazione di indagini del sottosuolo, prima della finalizzazione dei progetti per tenerne conto nella redazione dei contratti relativi ai lavori di costruzione, è vantaggiosa per quanto riguarda il rapporto costi/benefici. In effetti, il verificarsi d'imprevisti durante la costruzione è sempre delicato in quanto viene a disturbare un'organizzazione contrattuale predefinita. Realizzare delle indagini del

études permet d'anticiper la gestion des chantiers dans une phase plus favorable.

De plus, le rapport coOt/bénéfice des études incluses dans la présente action est optimisé en raison de deux facteurs spécifiques. Tout d'abord, les travaux de reconnaissances ne concernent que la poursuite et l'achèvement de deux chantiers en cours, les coOts initiaux ayant été déjà couverts lors de la période budgétaire précédente. Ensuite, la plupart des ouvrages de reconnaissance ont été conçus comme des ouvrages intégrables à l'ouvrage définitif, utiles pour la phase d'exploitation. Leur coOt de réalisation est donc en grande partie compensé par une économie permise lors de la phase de construction proprement dite.

5.2. Impact of the study in terms of policy-making and developing best practices

Dans la mesure où la construction du projet d'ensemble a déjà été actée, notamment par les différents traités internationaux, les études prévues dans l'action n'auront qu'une incidence limitée en termes de prise de décision politique.

En revanche, ces études pourront être utiles pour le développement des « meilleures pratiques » dans les domaines suivants :

contractualisation pour les marchés de travaux souterrains et pour les marchés annexes (maîtrise d'œuvre, coordination sécurité et protection de la santé), notamment en terme de partage des risques ;

suivi environnemental des chantiers ;

montages financiers et partage des risques pour des infrastructures ferroviaires.

En effet, les enseignements de ces études (y compris les travaux de reconnaissance) viendront alimenter les connaissances disponibles et utilisées par les divers organismes et associations qui œuvrent pour l'amélioration des pratiques dans ces différents secteurs d'activité. Parmi ceux-ci, on peut signaler le groupe des chefs de projets des grands tunnels qui rassemble les responsables des ouvrages comparables en Suisse (Loetschberg, Gothard) en Autriche (Brenner, Koralm, Semmering) en Norvège (Follo) en France (Eurotunnel, NLTL) et en Italie (Brenner, NLTL).

sottosuolo durante gli studi permette di anticipare la gestione dei cantieri in una fase più favorevole.

Inoltre, il rapporto costi/benefici degli studi inclusi nella presente azione viene ottimizzato grazie a due specifici fattori. Innanzitutto, i lavori esplorativi riguardano solo il proseguimento e il completamento di due cantieri in corso, i costi iniziali essendo già stati sostenuti durante l'esercizio finanziario precedente. Poi, la maggior parte delle opere geognostiche sono state progettate come opere integrabili all'opera definitiva, utili per la fase di esercizio. Il relativo costo di realizzazione è quindi in gran parte compensato da un risparmio possibile durante la fase costruttiva stessa.

Considerato che la costruzione del progetto d'insieme è già stata confermata, in particolare dai diversi trattati internazionali, gli studi previsti nell'azione non avranno solo un'incidenza limitata in termini di processo decisionale politico. Questi studi potranno invece essere utili per lo sviluppo delle "migliore pratiche" nei seguenti ambiti:

conclusione di contratti relativi agli appalti di lavori sotterranei e agli appalti accessori (direzione dei lavori, coordinamento sicurezza e protezione della salute), in particolare in termini di condivisione dei rischi;

monitoraggio ambientale dei cantieri;

montaggi finanziari e compartecipazione dei rischi per infrastrutture ferroviarie.

In effetti, gli insegnamenti tratti da questi studi (compresi i lavori esplorativi) alimenteranno le conoscenze disponibili e utilizzate dai diversi enti o associazioni che si adoperano per il miglioramento delle pratiche in questi vari settori di attività. Tra questi, si può segnalare il gruppo dei capi di progetto dei grandi tunnel che riunisce i responsabili di opere similari in Svizzera (Loetschberg, Gottardo), in Austria (Brennero, Koralm, Semmering) in Norvegia (Follo) in Francia (Eurotunnel, NLTL) e in Italia (Brennero, NLTL).

5.3. Ex-ante evaluation(s)

L'action elle-même ne conduisant pas directement à la mise en service d'une nouvelle infrastructure, elle ne peut faire l'objet d'une évaluation indépendante da quella del progetto d'insieme.

L'azione stessa non induce direttamente la messa in servizio di una nuova struttura e quindi non può essere oggetto di una valutazione indipendente

En revanche, le projet d'ensemble, c'est-à-dire la section transfrontalière a donné lieu à plusieurs évaluations, en la replaçant dans le contexte plus vaste de la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin (accès compris).

Ces évaluations ont porté sur :

- des prévisions de trafic fret ;
- des prévisions de trafic voyageurs ;
- le bilan économique de la NLTL ;
- le bilan socio-économique de la NLTL.

La méthodologie utilisée pour les prévisions de trafic fret et voyageurs et les principaux résultats sont indiqués ci-dessous.

Les résultats économiques détaillés sont indiqués au chapitre 5.4 et les résultats socioéconomiques au chapitre 5.5.

Les prévisions de trafic ont été faites pour la situation sans le projet d'une part (référence) et pour le tracé de la section transfrontalière finalement retenu, dès l'avant-projet de 2006 en France et lors de la révision du projet préliminaire en 2009/2010 en Italie (PP2).

Ce tracé a été choisi après l'examen de nombreuses variantes, lors des études de faisabilité réalisées par le GEIE ALPTUNNEL, puis lors des études menées par LTF (devenue TELT).

La figure ci-dessous présente par exemple les variantes envisagées lors de la phase de l'avant-projet-sommaire.

Al contrario, il progetto d'insieme, ovvero la sezione transfrontaliera, ha indotto diverse valutazioni, ricollocandola nel contesto più ampio del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione (accesso compreso).

Queste valutazioni hanno interessato :

- le previsioni di traffico merci;
- le previsioni di traffico viaggiatori;
- il bilancio economico della NLTL;
- il bilancio socioeconomico della NLTL.

La metodologia utilizzata per le previsioni di traffico merci e viaggiatori e principali risultati sono di seguito riportati.

I risultati economici dettagliati sono indicati al capitolo 5.4 e risultati socioeconomici al capitolo 5.5.

Le previsioni di traffico sono state effettuate per la situazione senza il progetto da una parte (riferimento) e per il tracciato della sezione transfrontaliera infine selezionato, sin dal progetto preliminare del 2006 in Francia e al momento della revisione del progetto preliminare nel 2009/2010 in Italia (PP2).

Questo tracciato è stato selezionato dopo valutazione di diverse varianti, al momento degli studi di fattibilità realizzati dal GEIE ALPTUNNEL, poi al momento degli studi svolti da LTF (diventata TELT).

La seguente figura presenta per esempio le varianti ipotizzate al momento della fase del progetto preliminare.

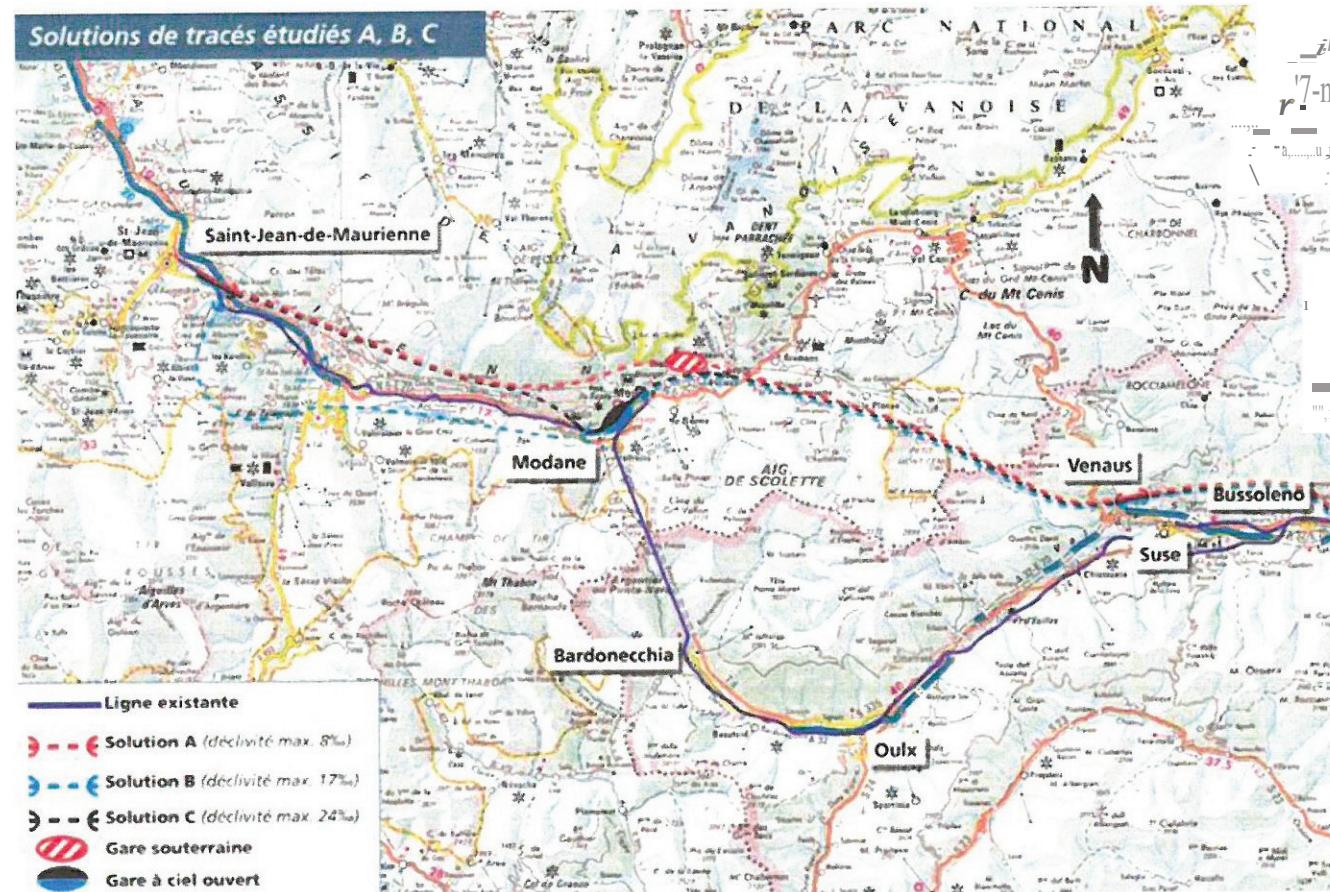


Illustration des options de tracés étudiées au cours de la phase APS de la section transfrontalière de la NLT
 Illustrazione delle opzioni di tracciato valutate durante la fase PP della sezione transfrontaliera della NLT

En Italie, le tracé a connu une modification tardive majeure suite à la forte mobilisation locale en 2005 dans la vallée de Suse. Ces incidents ont conduit à la nomination d'un Commissaire Extraordinaire en charge de la concertation. Celle-ci s'est déroulée dans le cadre de l'Observatoire du Lyon-Turin (OT).

De multiples alternatives au tracé initial ont été étudiées et présentées lors des réunions de l'OT, dans le but de concevoir un projet qui réponde mieux aux

In Italia, il tracciato ha subito una rilevante modifica tardiva in seguito alla forte mobilitazione locale nel 2005 nella valle di Susa. Questi incidenti hanno indotto la nomina di un Commissario Straordinario incaricato della consultazione. È intervenuta nell'ambito dell'Osservatorio Torino-Lione (OT).

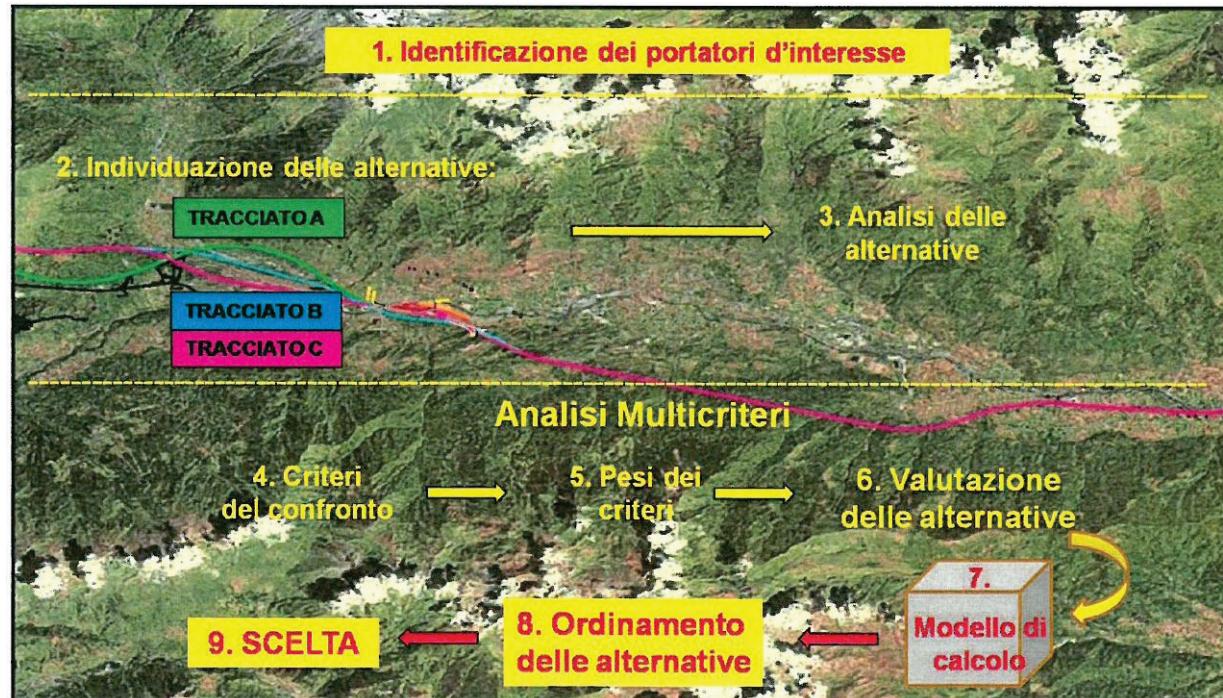
Diverse alternative rispetto al tracciato iniziale sono state valutate e presentate durante le riunioni dell'OT, ai fini di una progettazione che risponda al meglio

attentes des territoires.

A titre d'illustration, le schéma ci-dessous présente quelques-unes des options de tracé étudiées entre 2006 et 2009, ainsi que la méthodologie d'analyse valutée entre 2006 et 2009, ainsi que la méthodologie d'analyse utilisée :

alle esigenze dei territori.

A titolo illustrativo, il seguente schema presenta alcune opzioni di tracciato di tracce studiate tra il 2006 e il 2009, così come la metodologia di analisi multicriterio utilizzata :



Quelques propositions de tracés alternatifs sur la partie italienne de la section internationale et méthodologie d'analyse utilisée
Alcune proposte di tracciato alternativo sulla parte italiana della sezione transfrontaliera e metodologia di analisi utilizzata

Le tracé de la section transfrontalière finalement retenu est celui du projet d'ensemble décrit au chapitre 1.

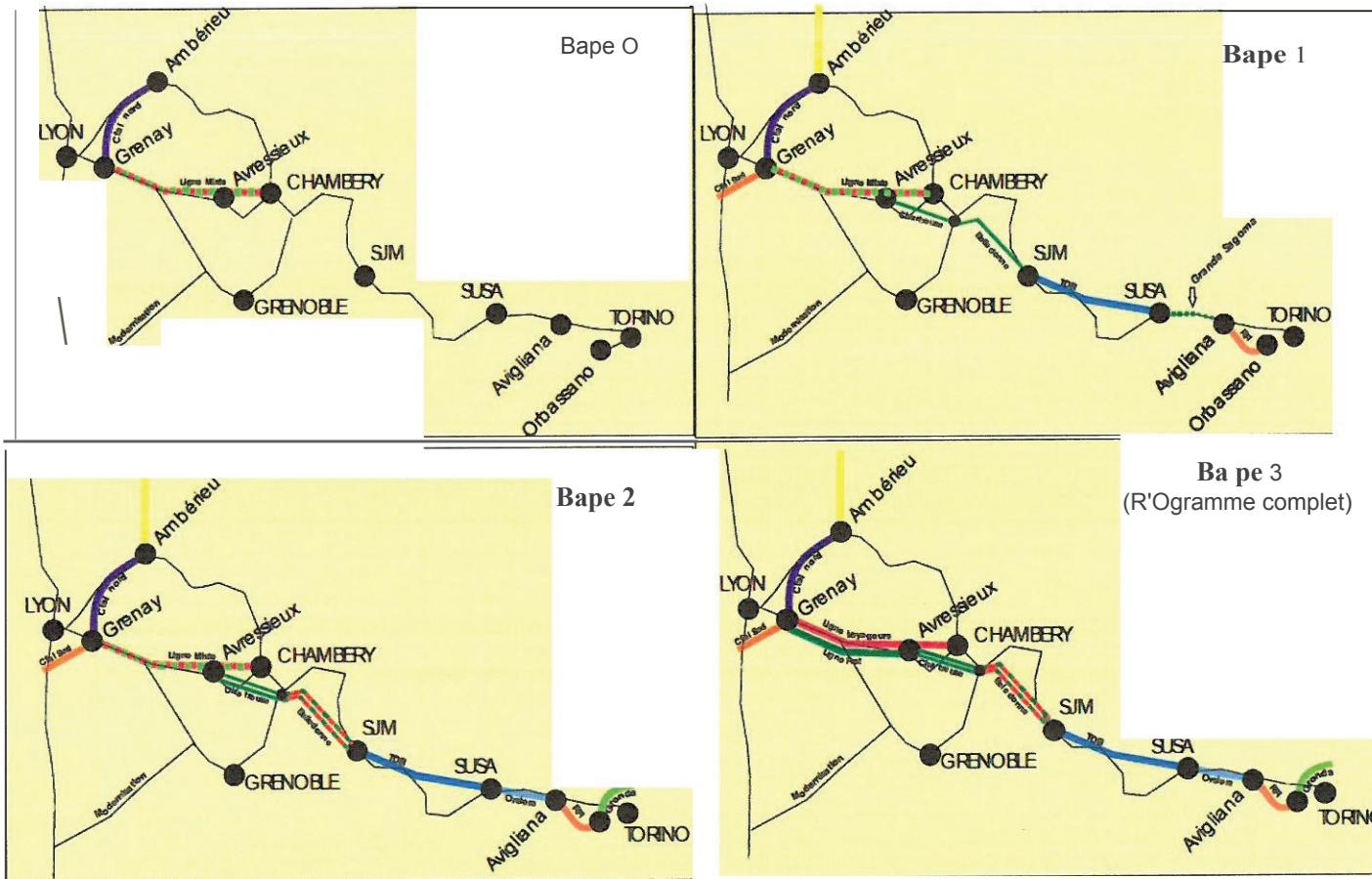
En ce qui concerne les accès à la section transfrontalière, différentes hypothèses ont été faites notamment en termes de phasage de construction.

Il tracciato della sezione transfrontaliera infine selezionato è quello del progetto d'insieme di cui al capitolo 1.

Per quanto riguarda gli accessi alla sezione transfrontaliera, diverse ipotesi sono state fatte in particolare in termini di fasaggio della costruzione. L'ipotesi attuale

L'hypothèse envisagée à ce jour comporte 3 étapes. C'est celle qui concilie aux mieux les dernières décisions (accord binational du 30 janvier 2012, éléments du dossier d'enquête publique de RFF (devenu SNCF Réseau), avancement de l'instruction du projet de RFI):

si divide in 3 fasi. È quella che concilia al meglio le ultime decisioni (accordo binazionale del 30 gennaio 2012, elementi del dossier di pubblica utilità di RFF (divenuta SNCF Réseau), stato di avanzamento dell'istruttoria del progetto di RFI):



Scénario de phasage coordonné LTF (devenue TELT) -RFF (devenu SNCF Réseau)-RFI
Scenario di fasaggio coordinato LTF (diventata TELT) -RFF (divenuta SNCF Réseau)-RFI

Le tableau suivant permet d'établir la correspondance entre ces 4 étapes et les dates de mise en service conventionnellement retenues lors des études de PP2.

La seguente tabella permette di definire la corrispondenza tra queste 4 fasi e le date di messa in servizio convenzionalmente ritenute al momento degli studi di PP2.

Il met en évidence l'optimisation qui a consisté à anticiper la mise en service du tunnel de Belledonne à l'horizon d'ouverture du tunnel de base et de reporter le tunnel de l'Orsiera à l'étape suivante. Evidenzia inoltre l'ottimizzazione che è consistita nell'anticipare la messa in servizio del tunnel di Belledonne al momento dell'apertura del tunnel di base e di rinviare il tunnel dell'Orsiera alla fase successiva.

	Révision PP Revisione PP	Etape Tappa
Ugne mixte / Linea mista Lyon-Chambéry	2023	0
Chartreuse 1	2023	1(horizon 2025-2030)
Belledone 1	2030	
Tunnel de base / Tunnel di base	2023	
Avigliana - Orbassano	2023	
L'Orsiera	2023	2 (horizon 2035)
Chartreuse 2	2030	
Belledone 2	2035	
Ugne Grande Vitesse / Linea Alta Velocità Lyon-Chambéry	2035	3 (horizon 2035)

*Comparaison du phasage prévu lors des études de révision du projet préliminaire et de l'hypothèse actuelle
Confronto del fasaggio previsto al momento degli studi di revisione del progetto preliminare e dell'ipotesi attuale*

Comme on peut le voir sur le tableau précédent, les hypothèses de phasage ont évolué au cours des années pour arriver à un scénario actuel différent de celui à la base de l'analyse cout-bénéfice. Comme cela a déjà été évoqué (§ 3.5.1), les vérifications simplifiées de tous les scénarios intermédiaires et du dernier ont confirmé les résultats positifs mis en évidence par l'analyse cout bénéfice du PP2.

5.3.1 Prévisions de trafic FRET

5.3.1.1 Caractéristiques du modèle de prévision de trafic FRET

Le modèle de prévision de trafic comporte classiquement trois grandes étapes :

- Le calcul de la demande globale ;
- Le partage modal ;
- L'affectation sur les réseaux.

Come si vede dalla tabella precedente, le ipotesi di fasaggio si sono evolute negli anni determinando uno scenario attuale diverso da quello a base dell'analisi costi benefici. Come già evidenziato (§ 3.5.1), le verifiche semplificate su tutti gli scenari intermedi e sull'ultimo confermano i risultati positivi evidenziati dall'analisi costi benefici del PP2.

5.3.1.1 Previsioni di traffico MERCI

5.3.1.1 Caratteristiche del modello di previsione del traffico MERCI

Il modello di previsione del traffico si divide classicamente in tre fasi

- Il calcolo della domanda globale;
- La ripartizione modale;
- L'assegnazione sulle reti.

a) Calcul de la demande globale

Les études de trafic fret réalisées dans le cadre du PP2 ont pris en compte la base de données de trafics de marchandises transalpins CAFT 2004 (« Cross Alpine Freight Transit » : étude sur les transits de marchandises réalisée en 2004 sous l'égide des ministères des transports des pays de l'Arc Alpin). Cette enquête permet de décrire les flux transports terrestres (routes et fer) de marchandises pour l'année 2004.).

Ces prévisions comportent deux points essentiels :

- La prise en compte de nouvelles hypothèses de croissance du PIB à long terme qui intègrent les effets de la crise économique actuelle selon plusieurs scénarios (voir sources et référence au chapitre 3.5) :
 - Scénario MO : « Choc permanent » ;
 - Scénario M1 : « Décennie perdue » ;
 - Scénario M7 : « Rebond » .
- L'actualisation des caractéristiques du projet telles que modifiées par la révision du PP : modification du tracé et des temps de parcours et nouveaux horizons de mise en service notamment.

Le modèle de projection de la demande globale établit les premiers scénarios des échanges commerciaux entre les différents pays concernés en mettant en relation, à travers des formulations économétriques, l'environnement économique global (exprimé par les taux de croissance des PIB) et les échanges de marchandises en valeur, tout en distinguant un certain nombre de branches de produits.

Les formulations principales concernent les importations et les exportations italiennes avec ses 10 principaux pays partenaires pour les échanges transalpins (France, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Allemagne, Autriche, Suisse, Espagne, Portugal, Scandinavie). Ces relations représentent 83% du trafic total de l'arc Vintimille - Tauern.

Deux formulations globales (Italie – 10 pays, import et export) permettent de prévoir le total des échanges par sens. Des formulations détaillées, réajustées sur cette prévision totale, servent à ventiler cette prévision globale par pays x branche.

Les formulations économétriques conduisent à une élasticité globale moyenne des échanges en valeur à la croissance du PIB de l'ordre de 1,7 sur toute la période (2004-2050) (*ou bien: élasticité des échanges en tonnes au PIB de l'ordre de 1,5*).

Le schéma ci-dessous présente l'arc alpin et l'ensemble des franchissements routiers et ferroviaires pris en compte, de Vintimille au Tauern.

a) Calcolo della domanda globale

Gli studi di traffico merci realizzati nell'ambito del PP2 hanno considerato la banca dati relativa al traffico merci transalpino CAFT 2004 (« Cross Alpine Freight Transit » : studio dei transiti di merci realizzato nel 2004 sotto l'egida dei ministeri dei trasporti dei paesi dell'Arco Alpino). Questo studio permette di descrivere i flussi di trasporto terrestre (strada e ferrovia) delle merci per l'anno 2004).

Tali previsioni comprendono due punti maggiori:

- La considerazione di nuove ipotesi di crescita del PIL a lungo termine che integrano gli effetti della crisi economica attuale secondo diversi scenari (si veda fonti e riferimento al capitolo 3.5) :
 - Scenario MO : « Shock permanente » ;
 - Scenario M1 : « Decennio perduto » ;
 - Scenario M7 : « Rimbalzo » .
- L'aggiornamento delle caratteristiche del progetto in quanto modificate dalla revisione del PP : modifica del tracciato e dei tempi di percorrenza e nuovi orizzonti di messa in servizio in particolare.

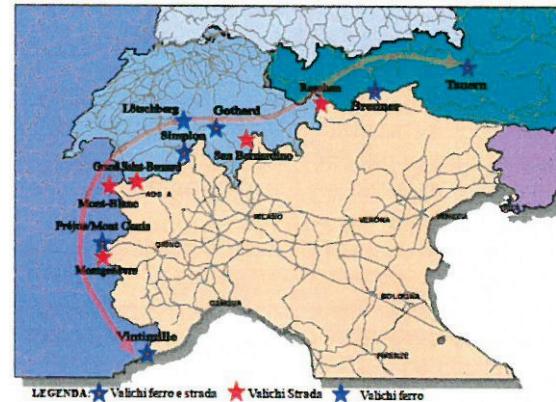
Il modello di proiezione della domanda globale definisce le previsioni di scambi commerciali tra i diversi paesi interessati mettendo in correlazione, attraverso formulazioni econometriche, l'ambiente economico globale (raffigurato dai tassi di crescita del PIL) e gli scambi di merci in valore, pur distinguendo un certo numero di categorie di prodotti.

Le principali formulazioni riguardano le importazioni e le esportazioni italiane con i suoi 10 principali paesi partner per gli scambi transalpini (Francia, Belgio, Paesi Bassi, Regno Unito, Germania, Austria, Svizzera, Spagna, Portogallo, Scandinavia). Questi scambi rappresentano 1'83% del traffico totale dell'arco Ventimiglia-Tauri.

Due formulazioni globali (Italia – 10 paesi, import ed export) permettono di prevedere il totale degli scambi per senso. Delle formulazioni dettagliate, adeguate su questa previsione totale, servono a scomporre questa previsione globale per ogni paese x categoria.

Le formulazioni econometriche inducono un'elasticità globale media degli scambi in valore alla crescita del PIL pari a 1,7 per tutto il periodo (2004-2050) (*oppure: elasticità degli scambi in tonnellate al PIL pari a 1,5*).

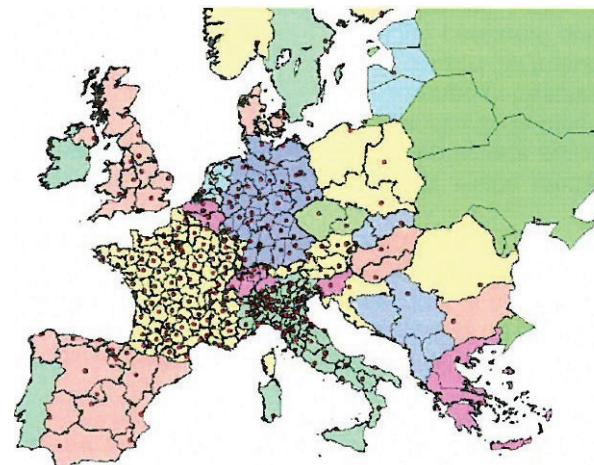
Il seguente schema presenta l'arco alpino e l'insieme degli attraversamenti stradali e ferroviari considerati, da Ventimiglia ai Tauri.



*Corridors de franchissement alpin pris en compte dans le modèle de trafic FRET
I corridoi di attraversamento alpino considerati nel modello di traffico MERCI*

Le territoire européen pris en compte dans l'étude de trafic FRET comprend 273 zones, présentées sur la carte ci-dessous.

Il territorio europeo considerato nello studio di traffico MERCI comprende 273 zone, presentate sulla seguente mappa.



*Représentation des 273 zones prises en compte dans l'étude de trafic FRET
Rappresentazione delle 273 zone considerate nello studio di traffico MERCI*

b) Le partage modal

Le modèle comporte cinq « modalités » de transport des marchandises : Route, Route + autoroute ferroviaire accompagnée , Fer classique, Transport combiné, autoroute ferroviaire non accompagnée. La formulation de partage modal utilisée prend en compte ces cinq modes. L'autoroute ferroviaire accompagnée est traitée comme un choix d'itinéraire routier.

Les trafics de chacun de ces modes sont affectés sur le réseau simulé à l'aide du logiciel TransCAD.

Deux itérations de calcul avec le modèle sont réalisées (d'abord sans contrainte de capacité sur le système ferroviaire, puis avec contrainte de capacité sur tous les modes et tous les passages).

Le module de choix modal prévoit la répartition entre les cinq modes de transport précités selon une formulation de type Logit hiérarchisé, qui simule le choix entre modes sur la base des paramètres suivants :

- Le temps de transport (en heures) ;
- Le prix du transport (en € / tonne) ;
- Deux paramètres qualitatifs : la fiabilité (en % d'envois « contractuellement » en retard) ; La sécurité (en % d'incidents).

Cette formulation a été calibrée sur les résultats d'enquêtes de préférences déclarées (SP) menées en 2004, et ensuite réajustée globalement sur les parts modales « observées » de la situation tendancielle (situation observée de 2004 corrigée par les évolutions tendancielles projetées), par l'intermédiaire de constantes modales.

c) L'affectation sur les réseaux et les capacités

- Les capacités routières

Les capacités des arcs routiers sont déterminées par grand type de voirie. A partir de capacités standard définies en uvp (unité de véhicules particuliers) par heure, une capacité annuelle est calculée (« capacité théorique »), permettant de retrouver avec le trafic annuel un niveau de congestion équivalent à celui qu'on aurait en heure de pointe un jour de semaine moyen.

Les capacités des franchissements alpins et des tunnels routiers régulés ont fait l'objet d'un traitement spécifique, en tenant compte des règles de circulation imposées. Les trafics locaux de poids lourds et de véhicules particuliers sont pris en compte sous la forme de trafic de précharge, ce trafic évoluant dans le futur.

b) La ripartizione modale

Il modello comprende cinque « modalità » di trasporto merci : Strada, Strada + autostrada ferroviaria accompagnata , Ferrovia classica, Trasporto combinato, autostrada ferroviaria non accompagnata. La formulazione di ripartizione modale utilizzata considera queste 5 modalità. L'autostrada ferroviaria accompagnata è considerata una scelta di itinerario stradale.

I traffici di ognuna di queste modalità vengono assegnati sulla rete simulata grazie al software TransCAD.

Due iterazioni di calcolo con il modello vengono realizzate (prima senza vincolo di capacità sul sistema ferroviario, poi con vincolo di capacità su tutte le modalità e tutti i transiti).

Il modulo di scelta modale prevede la ripartizione tra le cinque modalità di trasporto sopracitate secondo una formulazione di tipo Logit gerarchizzato, che simula la scelta tra le modalità in base ai seguenti parametri:

- Il tempo di trasporto (in ore);
- Il prezzo del trasporto (in € / tonnellata);
- Due parametri qualitativi : l'affidabilità (in % di invii « contrattualmente » in ritardo); La sicurezza (in % d'incidenti).

Questa formulazione è stata calibrata sui risultati delle indagini di preferenze dichiarate (SP) svolte nel 2004 e in seguito adeguata globalmente sulle quote modali "osservate" della situazione tendenziale (situazione osservata del 2004 corretta con le evoluzioni tendenziali proiettate), tramite costanti modali.

c) L'assegnazione sulle reti e le capacità

- Le capacità stradali

Le capacità degli archi stradali sono definite per grande tipologia di via. A partire dalle capacità standard definite in uvp (unità di veicoli privati) per ora, una capacità annuale viene calcolata (« capacità teorica »), il che permette di ritrovare con il traffico annuale un livello di congestione equivalente a un traffico in ora di punta un giorno di settimana medio.

Le capacità degli attraversamenti alpini e dei trafori stradali regolati sono state oggetto di uno specifico trattamento, tenendo conto delle regole di circolazione imposte. I traffici locali di mezzi pesanti di veicoli privati sono considerati come traffico di precarico, per via dell'evoluzione futura del traffico.

- Les capacités ferroviaires

Le calcul des capacités ferroviaires en situation future a fait l'objet d'une étude en 2009. Cette étude, menée à la fois sur le nombre de sillons fret prévisibles pour l'ensemble des points de passage alpins et sur la charge moyenne des trains empruntant ces passages, permet de définir une capacité ferroviaire globale par passage entonnage transporté.

5.3.1.2 Résultats de trafic FRET sur le corridor du projet en 2035

Les résultats des affectations sur le corridor de projet pour **les trois scénarios principaux en 2035** sont présentés dans les tableaux et graphiques ci-après.

L'analyse comparative des résultats du corridor projet montre les points suivants :

- De même qu'au niveau des parts modales globales sur l'arc alpin nous sommes ici face à une **situation de référence très contrainte par la capacité de l'axe** (saturation ou quasi-saturation dans tous les scénarios) et une situation de projet pour laquelle les capacités offertes sont largement suffisantes. En situation de référence le trafic ferroviaire est donc quasiment identique dans les trois scénarios. Le **projet** a alors des **effets très contrastés suivant les niveaux de demande** : il fait ainsi gagner entre 20 Mt (dans le scénario MO) et 31 Mt (M7) aux trafics ferroviaires à Modane (AF comprise) et il retire aux tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc entre 7,5 Mt soit 500 000 PL (MO) et 14 Mt soit 950 000 PL (M7) ;
- Pour les raisons de saturation ferroviaire évoquées plus haut, la part de **marché de la route** sur le corridor en **référence** oscille entre 70% (MO) et 77% (M7). En situation de **projet**, elle se situe entre 37% pour le scénario M7 et 52% pour le scénario MO.

Dans le scénario M1, le projet Lyon-Turin permet un trafic ferroviaire total de près de 40 Mt sur le corridor de projet, dont 12,5 Mt d'autoroute ferroviaire. Ce sont ainsi 700 000 PL qui sont retirés aux tunnels du Fréjus et du Mont-Blanc grâce au projet.

- Le capacità ferroviarie

Il calcolo delle capacità ferroviarie in situazione futura è stato oggetto di uno studio nel 2009. Questo studio, svolto sia sul numero di tracce merci prevedibili per l'insieme dei punti di transito alpino che sul carico medio dei treni che utilizzano questi passaggi, permette di definire una capacità ferroviaria globale per transito intonellate trasportate.

5.3.1.2 Risultati del traffico MERCI sul corridoio del progetto nel 2035

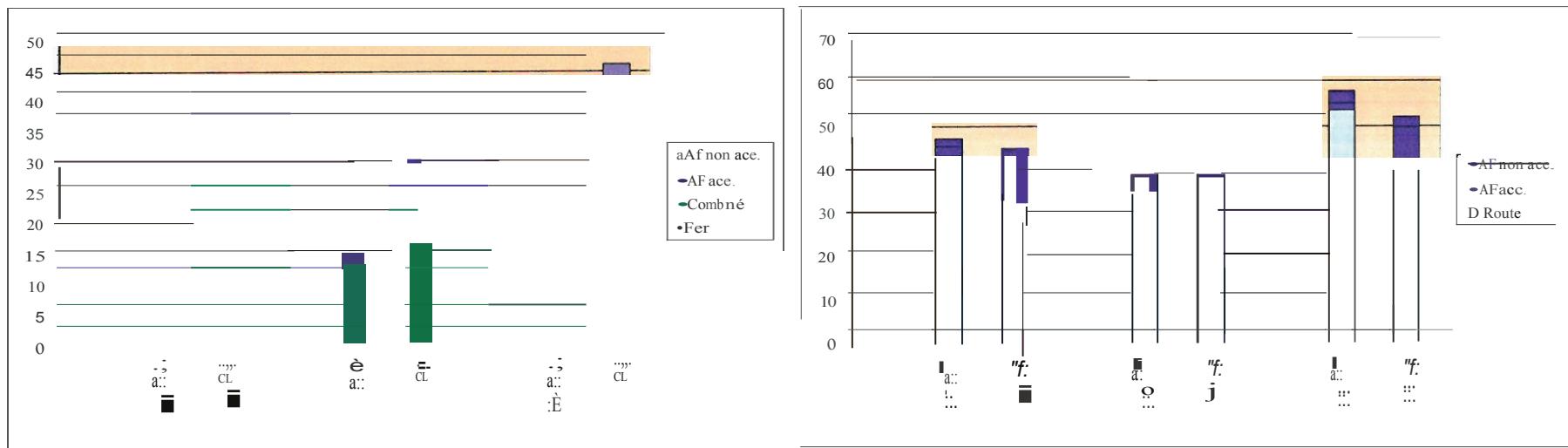
I risultati delle assegnazioni sul corridoio di progetto per i **tre scenari principali nel 2035** sono presentati nelle tabelle e i grafici sottoriportati:

L'analisi comparativa dei risultati del corridoio di progetto evidenzia i seguenti punti:

- Come anche per le quote modali sull'arco alpino, ci troviamo di fronte a una **situazione di riferimento particolarmente vincolata dalla capacità dell'asse** (saturazione o quasi-saturazione in tutti gli scenari) e a una situazione di progetto per la quale le capacità offerte sono ampiamente sufficienti. In situazione di riferimento, il traffico ferroviario è quindi quasi identico nei tre scenari. Il **progetto** ha in questo caso degli **effetti molto variabili a seconda dei livelli di domanda**: fa quindi guadagnare tra 20 Mt (nello scenario MO) e 31 Mt (M7) ai traffici ferroviari a Modane (AF compresa) e ritira dai trafori stradali del Frejus e del Monte Bianco tra 7,5 Mt owoero 500 000 Mezzi Pesanti (MO) e 14 Mt owoero 950 000 Mezzi Pesanti (M7);
- Per i motivi di saturazione ferroviaria sopracitati, la quota del **mercato della strada** sul corridoio di **riferimento** varia dal 70% (MO) al 77% (M7). In situazione di **progetto**, varia dal 37% per lo scenario M7 al 52% per lo scenario MO.

Nello scenario M1, il progetto Torino-Lione consente un traffico ferroviario totale di quasi 40 Mt sul corridoio di progetto, di cui 12,5 Mt di autostrada ferroviaria. Si tratta quindi di 700 000 Mezzi Pesanti che vengono ritirati dai trafori del Frejus e del Monte Bianco grazie al progetto

	Mode ferroviaire					Mode routier			
	Fer	Combiné	AF ace.	AF non ace.	Total	Route	AF ace.	AF non ace.	Total
M1 Ref	6,0	5,1	2,0	2,1	15,3				
M1 Pri	12,0	15,4	10,2	2,3	39,9				
MO Ref	6,1	4,9	1,6	1,7	14,4				
MO Pri	10,6	12,9	8,7	2,1	34,2				
M7 Ref	5,8	5,2	1,6	2,7	15,3				
M7 Pri	15,4	18,3	10,1	2,4	46,2				
						M7 Ref	53,7	1,6	57,9
						M7 Prj	39,4	10,1	51,9



Résultats détaillés sur le corridor de projet en 2035
Risultati dettagliati sul corridoio di progetto nel 2035

5.3.2 Prévisions de Trafic voyageurs

5321 Le modèle de prévision

Le modèle de prévision des trafics voyageurs qui a été développé est composé de cinq modules :

5.3.2 Previsioni di Traffico viaggiatori

5.3.2.1 Il modello di previsione

Il modello di previsione dei traffici viaggiatori sviluppato è diviso in cinque moduli:

- **Un module de génération de la demande** . La demande « éligible » (i.e. concernée par le projet) tous modes est estimée à différents horizons futurs par l'application d'élasticités entre demande et PIB ainsi que de facteurs liés à la réduction des effets-frontière ;
- **Une module de répartition modale** : La demande tous modes est répartie entre cinq modes de transport en appliquant un modèle de choix modal de type logit calé sur l'année 2006 et distinguant route, air low cost (LC) et full service (FS), trains de jour, trains de nuit. A ce stade, en projection en référence, les modifications de l'offre ferroviaire des pays de la zone d'étude sont prises en compte, tout comme les modifications de l'offre routière. En projet, les caractéristiques d'exploitation du tunnel ferroviaire Lyon-Turin sont, elles aussi, intégrées ;
- **Un module d'induction composé de :**
 - L'induction aérienne** permettant de prendre en compte la croissance du trafic aérien liée à l'amélioration des fréquences des vols ;
 - L'induction ferroviaire:** un module spécifique permet d'estimer les trafics induits, lesquels sont liés à l'amélioration des performances des offres de transport. Deux types d'induction sont à distinguer : l'induction liée aux nouvelles LGV européennes et l'induction propre au projet Lyon-Turin.
- **Un module de répartition de la demande ferroviaire par point de passage alpin** : la demande ferroviaire induction comprise, est répartie entre quatre points de passages alpins : Chiasso, Domodossola, Vintimille et Fréjus en appliquant un modèle simple de choix d'itinéraire de type logit.

Cette méthodologie est spécifique aux voyages non organisés pour les trois derniers points (choix modal, induction et points de passage). Dans le cas des voyages organisés, la répartition modale actuelle a été conservée dans le futur, du fait de la difficulté d'identifier les facteurs de choix modal pour ces types de déplacements.

La modélisation repose sur l'interface entre les méthodologies traditionnelles faisant appel à des modèles de type logit et le modèle MATISSE développé par l'INRETS et IMTrans depuis une quinzaine d'années.

- **Un modulo di generazione della domanda.** La domanda « ammissibile » (ovvero interessata dal progetto) per tutte le modalità viene valutata in base a diversi orizzonti futuri attraverso l'applicazione di elasticità tra domanda e PIL e di fattori legati alla riduzione degli effetti "frontiera";
- **Un modulo di ripartizione modale:** La domanda « per tutti i modi » viene divisa in 5 modalità di trasporto attraverso l'applicazione di un modello di scelta modale di tipo logit basato sull'anno 2006 e la distinzione strada, aria low cost (LC) e full service (FS), treni diurni, treni notturni. A questo punto, in proiezione di riferimento, le modifiche dell'offerta ferroviaria dei paesi della zona di studio vengono prese in considerazione così come le modifiche dell'offerta stradale. In progetto, le caratteristiche di esercizio del tunnel ferroviario Torino-Lione sono altresì integrate;
- **Un modulo di induzione diviso in:**
 - Induzione aerea** che permette di prendere in considerazione la crescita del traffico aereo legata al miglioramento delle frequenze dei voli;
 - Induzione ferroviaria:** un modulo specifico che permette di valutare i traffici indotti derivati dal miglioramento delle prestazioni delle offerte di trasporto. Occorre distinguere due tipi di induzione: l'induzione legata alle nuove LAV europee e l'induzione derivata solo dal progetto Torino-Lione.
- **Un modulo di ripartizione della domanda ferroviaria per punto di transito alpino:** la domanda ferroviaria induzione compresa, viene distribuita in quattro punti di transito alpino: Chiasso, Domodossola, Vintimiglia e Frejus attraverso l'applicazione di un modello semplice di selezione dell'itinerario di tipo logit.

Questa metodologia è specifica dei viaggi non organizzati per gli ultimi tre punti (scelta modale, induzione e punti di transito). Per i viaggi organizzati, la ripartizione modale attuale è stata conservata per il futuro, per via della difficoltà nell'individuare i fattori di scelta modale per questo tipo di viaggi.

La modellizzazione si basa sull'interfaccia tra le metodologie tradizionali che ricorrono a modelli di tipo logit e sul modello MATISSE sviluppato dall'Istituto Nazionale francese di Ricerca sui Trasporti e la Sicurezza (INRETS) e da IMTrans da una quindicina d'anni.

5322 Les caractéristiques de la modélisation

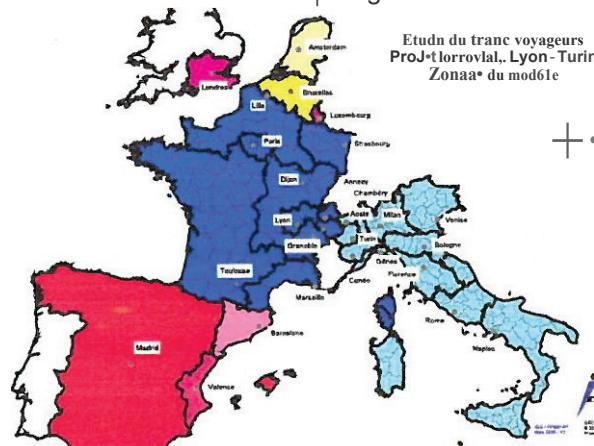
Cinq modes de transport sont concernés :

- avion low cast ;
- avion full service ;
- voiture ;
- train de jour ;
- train de nuit.

La demande éligible tous modes est divisée en voyages organisés et voyages non organisés, sachant que les deux sont traités différemment en simulation. Ensuite, au sein des voyages non organisés, deux motifs ont été identifiés :

- Affaires personnelles ou « Personnel ».
- Affaires professionnelles ou « Professionnel ».

Le champ de l'étude est à l'échelle européenne. Le zonage retenu est composé de 10 zones en Italie et 17 zones en Europe de l'ouest, hors Italie, ce qui donne 170 Origine-Destinations.



5323 Les scénarios testés

Des prévisions de trafic ont été réalisées pour trois scénarios à quatre horizons (2023, 2030, 2035 et 2053).

5.3.2.2 Le caratteristiche della modellizzazione

Sono interessate cinque modalità di trasporto:

- aereo low cast;
- aereo full service;
- autovettura;
- treno diurno;
- treno notturno.

La domanda ammessa per tutti i modi è divisa in viaggi organizzati e viaggi non organizzati, considerando che vengono ambedue trattati diversamente in simulazione.

In seguito, per i viaggi non organizzati vengono individuate due motivazioni :

- Affari personali o « Personale ».
- Affari professionali o « Professionale ».

Lo studio è a scala europea. La zonizzazione considerata si distribuisce in 10 zone in Italia e 17 zone in Europa occidentale, Italia esclusa, il che porta a 170 Origini-Destinazioni.

5.3.2.3 Gli scenari valutati

Delle previsioni di traffico sono state realizzate per tre scenari in base a quattro orizzonti (2023, 2030, 2035 e 2053).

Chaque scénario comprend une situation de référence et une situation de projet.

Les trois scénarios futurs ont été définis à partir des hypothèses de croissance du PIB fournis par la Commission Européenne (voir sources et référence au chapitre 3.5) :

- Scénario « Choc permanent » (ou Scénario Bas) ;
- Scénario « Décennie perdue » (ou Scénario Médian) ;
- Scénario « Rebond » (ou Scénario Haut).

5.3.2.4 La demande éligible en 2006

Après l'application des méthodes de redressement par mode, la **demande éligible obtenue pour l'année 2006 est de 25,6 millions de voyageurs**, avec un total de 22,3 millions pour les passagers « non organisés » et 3,3 pour les passagers en « voyages organisés ».

Ensuite au sein des voyages non organisés, deux motifs ont été identifiés :

- le motif personnel (agrément + autres) pour 17,2 millions de voyageurs ;
- le motif professionnel pour 5,1 millions de voyageurs.

La demande éligible retenue par mode et par motif est présentée ci-dessous.

Ogni scenario comprend una situazione di riferimento e una situazione di progetto.

I tre scenari futuri sono stati definiti a partire dalle ipotesi di crescita del PIL fornite dalla Commissione Europea (cfr. fonti e riferimento al capitolo 3.5) :

- Scenario «Shock permanente» (o Scenario Basso);
- Scenario « Decennio perduto» (o Scenario Mediano);
- Scenario «Rimbalzo» (o Scenario Alto).

5.3.2.4 La domanda ammissibile nel 2006

Dopo applicazione dei metodi correttivi per modalità, la **domanda ammissibile ottenuta per l'anno 2006 è di 25,6 milioni di viaggiatori**, con un totale di 22,3 milioni per i passeggeri "non-organizzati" e di 3,3 per i passeggeri in "viaggi organizzati".

In seguito, per i viaggi non-organizzati, sono state individuate due motivazioni:

- la motivazione personale (turismo + altro) per 17,2 milioni di viaggiatori ;
- la motivazione professionale per 5,1 milioni di viaggiatori

La domanda ammissibile considerata per modalità e per motivazione è di seguito riportata.

	Avion LC	Avion FS	Route	Train jour	Train nuit	Total
Personnels	3 224 464	4 497 897	8 496 052	491 279	500 898	17 210 589
Professionnels	1 055 697	2 439 680	1 435 658	98 545	76 880	5 106 460
Voyages non organisés	4 280 161	6 937 577	9 931 710	589 824	577 778	22 317 049
Voyages organisés		1 514 506	1 606 821	69 985	130 848	3 322 160
Total	4 280 161	8 452 084	11 538 531	659 808	708 625	25 639 209
Voyages non organisés	100,0%	82,1%	86,1%	89,4%	81,5%	87,0%
Voyages organisés	0,0%	17,9%	13,9%	10,6%	18,5%	13,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*Demande éligible en 2006 (voyageurs annuels)
Domanda ammissibile anno 2006 (viaggiatori annuali)*

Cette demande se répartit en 170 origine-destination (OD), reliant 10 zones en Italie à 17 zones en Europe de l'ouest. Les 14 premières OD en termes de trafic tous modes confondus représentent 40% de la demande éligible totale.

5.3.2.5 L'élasticité de la demande

Sur un ensemble de relations transalpines, pour lesquelles l'évolution de la demande tous modes a été observée, on a identifié des niveaux d'élasticités se situant entre 0,6 et 1,2 en croissance tendancielle, selon les modes de transport. Par ailleurs une décomposition a pu être faite selon les motifs de voyages, professionnel et personnel, pour les voyages non organisés. Pour les voyages organisés, l'élasticité a été fixée à 1,0 seule hypothèse plausible par rapport au passé, en l'absence d'observations détaillées.

En utilisant les enseignements du modèle, les valeurs finalement retenues pour les élasticités sont les suivantes :

Questa domanda si divide in 170 origini-destinazioni (OD), collegando 10 zone in Italia a 17 zone in Europa occidentale. Le 14 prime OD in termini di traffico, senza distinzione tra le modalità di trasporto, rappresentano il 40% della domanda ammissibile totale.

5325 L'elasticità della domanda

Su un insieme di collegamenti transalpini, per i quali l'evoluzione della domanda per tutti i modi è stata osservata, sono stati individuati dei livelli di elasticità situati tra 0,6 e 1,2 in crescita tendenziale, secondo le modalità di trasporto. Inoltre, è stata realizzata una suddivisione in base alle motivazioni dei viaggi, professionale o personale, per i viaggi non-organizzati. Per i viaggi organizzati, l'elasticità è stata stabilita a 1,0, unica ipotesi plausibile rispetto al passato, in assenza di osservazioni dettagliate.

Utilizzando gli insegnamenti tratti dal modello, i valori infine ritenuti per le elasticità sono i seguenti:

Elasticité / Elasticità			
	Voyages non organisés / Viaggi non organizzati	Voyages organisés / Viaggi organizzati	
	Professionnel /Professionali	Personnel / Personalisi	
2000 - 2025	1,24	0,524	1,000
2025 - 2050	1,24	0,524	1,000

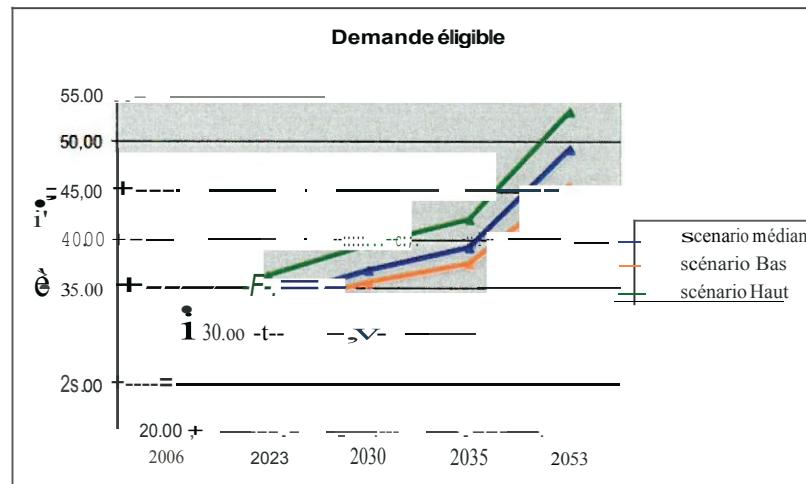
Elasticité de la demande globale (tous modes) au PIB
Elasticità della domanda globale (tutte le modalità) rispetto al PIL

5326 Evolution future de la demande éligible

La demande éligible tous modes de transport, dont le niveau 2006 est estimé à 25,6 millions de voyageurs, évolue comme illustré dans le diagramme ci-après pour les trois scénarios de croissance du PIB.

5.3.2.6 Evoluzione futura della domanda ammissibile

La domanda ammissibile per tutte le modalità di trasporto, il cui livello nel 2006 viene stimato a 25,6 milioni di viaggiatori, segue l'evoluzione rappresentata nel seguente diagramma per tre scenari di crescita del PIL.



*Evolution de la demande éligible en millions de passagers tous modes/
Evoluzione della domanda ammissibile in milioni di passeggeri per tutti i modi*

5327 Demande finale et répartition modale

La demande finale comprend les inductions aériennes et ferroviaires, ajoutées à la demande éligible dans chaque cas de prévision. Ainsi, pour un horizon donné et pour une hypothèse de croissance donnée, la demande finale dépend de la situation d'offre.

La répartition modale de la demande finale obtenue en situation de projet pour chaque scénario est présentée ci-dessous. On observe que la part du mode ferroviaire en situation de projet varie de 10 à 12% dont de 8 à 9,5% pour les trains de jour.

Les légers écarts entre les demandes totales proviennent des niveaux d'induction, variant d'un scénario à l'autre. Les inductions de trafics conduisent toutefois à des niveaux de demande globale proche.

5.3.2.7 Domanda finale e ripartizione modale

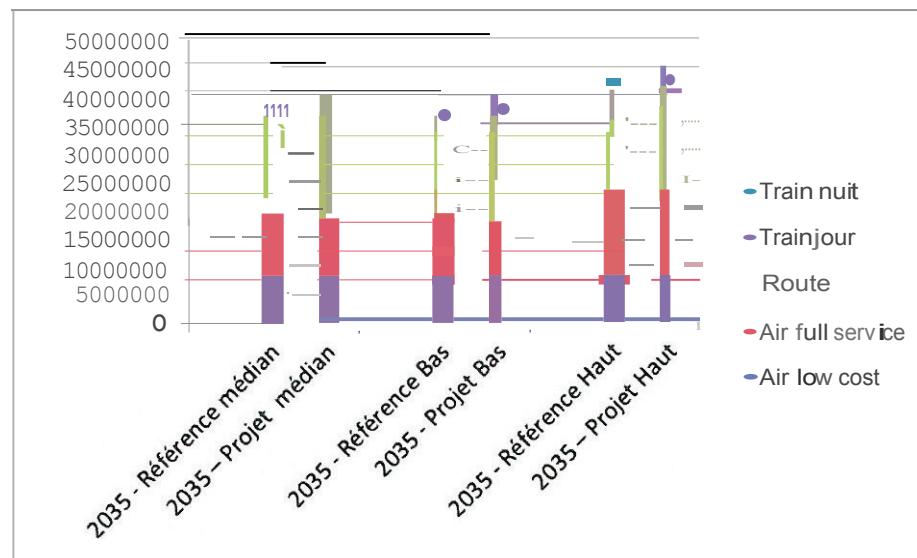
La domanda finale comprend le induzioni aeree e ferroviarie, aggiunte alla domanda ammissibile in ogni caso di previsione. Quindi, per un determinato orizzonte e per una determinata ipotesi di crescita, la domanda finale dipende dalla situazione di offerta.

La ripartizione modale della domanda finale ottenuta in situazione di progetto per ogniscenario viene di seguito riportata. Si nota che la quota della modalità ferroviaria in situazione di progetto varia dal 10 al 12% di cui dall'8 al 9,5% per i treni diurni.

Le piccole differenze tra le domande totali provengono dai livelli di induzione che cambiano da uno scenario all'altro. Le induzioni di traffico portano tuttavia a dei livelli di domanda globale simili.

Horizon/Scénario Orizzonte/Scenario	Demande finale en 2035 en Projet et en référence, selon scénario (voyageurs annuels) Domanda finale nel 2035 in Progetto e in riferimento, secondo scenario (passeggeri annui)					Total Totale
	Air low cost Aria low cost	Air full service Aria full service	Route Strada	Train jour Treno diurno	Train nuit Treno notturno	
2006 - Origine	4 280 161	8 452 084	11 538 531	659 808	708 625	25 639 209
2035 - Référence médian 2035 - Riferimento mediano	6 196 597	13 195 235	17 534 128	1 877 679	870 024	39 673 663
2035 - Projet médian 2035 - Progetto mediano	5 938 207	12 902 910	16 956 468	3 821 384	697 280	40 316 249
2035 - Référence Bas 2035 - Riferimento Basso	5 935 799	12 552 346	16 840 942	1 800 734	830 852	37 960 673
2035 - Projet Bas 2035 - Progetto basso	5 688 000	12 274 176	16 285 642	3 663 148	666 095	38 577 062
2035 - Référence Haut 2035 - Riferimento Alto	6 652 685	14 312 250	18 726 458	2 006 548	936 563	42 634 504
2035 - Projet Haut 2035 - Progetto Alto	6 376 520	13 995 970	18 110 847	4 086 966	750 258	43 320 561

Demande finale en situation de référence et de projet selon scénarios (voyageurs annuels)/
Domanda finale in situazione di riferimento e di progetto secondo gli scenari (passeggeri annui)



Demande 2035 et répartition modale en référence et en projet
Domanda 2035 e ripartizione modale in riferimento e in progetto

170

5.4. Financial analysis (approche économique)

Les bénéfices économiques liés à la réalisation du projet sont établis lors de la construction des bilans socio-économiques globaux. Ces bénéfices intègrent deux types de coGts et bénéfices appréciés par les différents acteurs :

Les coGts et bénéfices économiques, incluant notamment les gains de temps pour les acteurs liés à l'utilisation des nouveaux ouvrages ;

Les variations de coGts externes induits par l'utilisation accrue des nouvelles infrastructures.

On se reportera au chapitre 3.5 pour plus de détails sur la méthodologie employée et sur les hypothèses retenues.

Ces bilans sont présentés avec des indicateurs de rentabilité:

- **Le bénéfice net actualisé**, ou valeur actualisée nette (**VAN**), calculé sur l'année précédant la mise en service avec un taux d'actualisation selon les valeurs tutélaires ;
- **Le taux de rentabilité interne socio-économique (TRI)**, qui est le taux d'actualisation pour lequel la VAN est nulle ; il permet d'apprecier l'utilité du projet.

Le présent chapitre est focalisé sur les retombées purement économiques de la construction de la nouvelle ligne Lyon-Turin.

5.4.1 Tableaux des bénéfices et couts économiques

Les tableaux suivants présentent les résultats des bilans économiques globaux, en distinguant les coQts et les bénéfices de nature économique des bénéfices liés à l'amélioration du service liés à l'ouverture de la NLTL.

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.

I benefici economici legati alla realizzazione del progetto sono definiti al momento della costituzione dei bilancio socio-economici globali. Questi benefici integrano due tipi di costi e benefici valutati dai diversi soggetti:

I costi e benefici economici, che includono in particolare i risparmi di tempo per i soggetti legati all'utilizzo delle nuove opere;

Le variazioni dei costi esterni indotti dal maggiore utilizzo delle nuove infrastrutture.

Si rimanda al capitolo 3.5 per maggiori dettagli sulla metodologia applicata e sulle ipotesi ritenute .

Questi bilanci sono presentati con degli indicatori di redditività:

- **L'utile attuale netto**, o valore attuale netto (**VAN**), calcolato sull'anno precedente la messa in servizio con tasso di attualizzazione in base ai valori tutelari;
- **Il tasso di redditività interna socio-economica (TRI)**, ovvero il tasso di attualizzazione per il quale il VAN è pari a zero; permette di valutare l'utilità del progetto.

Il presente capitolo si concentra sulle ricadute esclusivamente economiche della costruzione della nuova linea Torino-Lione.

5.4.1 Tabelle dei benefici e costi economici

Le seguenti tabelle presentano i risultati dei bilanci economici globali, distinguendo i costi e i benefici di natura economica dai benefici legati al miglioramento del servizio legato all'apertura della NLTL.

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

		Approche / Approccio 11	Approche / Approccio 12	Approche / Approccio F1	Approche / Approccio F2
VAN economico (vedinota 1)	VAN économique (voir note 1)	-8 569	-8 569	-9 468	-9 468
VAN miglioramento del servizio (vedi nota 1)	VAN amélioration du service (voir note 1)	8 650	8 650	10 610	10 610
TIR economico	TRI économique	2,38%	2,38%	2,38%	2,38%
TIR econ. + miglioramento del servizio	TRI éco. + amélioration du service	3,51%	3,51%	3,79%	3,79%

*Synthèse du bilan économique du projet – scénario « décennie perdue » (M€)
Sintesi del bilancio economico del progetto - scenari "decennio perduto"(M€)*

54.2 Synthèse des bilans par acteur

Les tableaux suivants présentent la répartition des bénéfices et couts économiques pour les acteurs concernés. Les effets liés à l'amélioration des services sont intégrés aux bénéfices et couts économiques.

54.2 Sintesi dei bilanci per soggetto

Le seguenti tabelle presentano la ripartizione dei benefici e costi economici per gli attori interessati. Gli effetti legati al miglioramento dei servizi sono integrati ai benefici e costi economici.

Acteur Soggetto	Rubrique Voci d'bilancio	Approches 11 et 12 Approcci 11e 12	Approches F1 et F2 Approcci F2 e F1	Comparaison Confronto
Gestionnaires d'infrastructure Gestori dell'infrastruttura	Construction - Costruzione	-23 783	-24 125	1,4%
	LTF (devenue, diventata TELT)	-1 101	-1055	-4,3%
	RFF (couloir projet) sans redevances RFF (corridoio progetto) senza pedaggi	-1 225	-1 175	-4,3%
	RFI (couloir projet) sans redevances RFI (corridoio progetto) senza pedaggi	-211	-202	-4,1%
	RFF (reste du réseau) sans redevances RFF (resto della rete) senza pedaggi	-385	-370	-4,0%
	RFI (reste du réseau) sans redevances RFI (resto della rete) senza pedaggi	-191	-184	-4,1%
	Autres gestionnaires Altri gestori	453	437	3,7%
	RFF redevances RFF oedaaai	4 120	3 960	4,1%
	RFI redevances RFI oedaaai	1252	1202	4,1%
	Total - Totale	21 070	21 512	2,1%
Opérateurs ferroviaires Operatori ferroviari	Opérateurs ferroviaires en France sans redevances Operatori ferroviari Francia senza oedaaai	8 938	8 592	4,0%
	Opérateurs terroviaires en France redevances Ooperatori ferroviari Francia oedaaai	-3 982	-3 827	-4,1%
	Opérateurs ferroviaires en Italie sans redevances Operatori ferroviari Italia senza pedaggi	2 355	2 271	3,7%
	Opérateurs terroviaires en Italiere devances Ooperatori ferroviari Italia oedaaai	-1476	-1418	-4,1%
	Opérateurs dans autres pays sans redevances Altri operatori senza oedaaai	1 176	1 144	2,8%
	Opérateurs dans autres pays Altri operatori	492	485	1,5%
	Total • Totale	6 327	6 102	3,7%

Acteur Soggetto	Rubrique Voci di bilancio	Approches 11 et 12 Approcci 11 e 12	Approches F1 et F2 Approcci F2 e F1	Comparaison Confronto
Autoroutes ferroviaires Autostrade ferroviarie	AF via Modane	1973	1893	4,2%
	Autres AF - Altre AF	-116	-110	-4,8%
	Redevances AF - Pedaggi AF	-846	-813	-4,1%
	Total • Totale	1011	970	4,2%
Avion Aereo	Totale	-138	-136	-1,9%
Autoroutes Autostrade	France - Francia	-4 621	-4 444	-4,0%
	Italie - Italia	-2 071	-1 988	-4,2%
	Autres pays - Altri paesi	-2 857	-2 744	-4,1%
	Total • Totale	9 549	-9 176	-4,1%
États Stati	France - Francia	-2 722	-2 617	-4,0%
	Italie - Italia	-1 781	-1711	-4,0%
	Autres - Altri	-2 485	-2 388	-4,1%
	Total - Totale	-6 988	-6 716	-4,0%
Utilisateurs Utenti	Voyageurs internationaux Viaaggiatori internazionali	454	2 731	-83,4%
	Voyageurs nationaux France Viaaggiatori naz. Francia	299	287	4,0%
	Voyageurs nationaux Italie Viaaggiatori naz. Italia	24	23	3,9%
	Voyageurs régionaux Italie Viaaggiatori regionali Italia	98	94	3,8%
	Chargeurs - Caricatori	29 614	28 475	4,0%
	Total • Totale	30 489	31610	-3,5%
	Total • Totale	81	1 143	-92,9%

Résultats des bilans par acteur, scénario « Décennie perdue » (M€)
Risultati del bilancio economico per soggetto, scenari "Decennio perduto" (ME)

Le bilan économique est positif et varie selon l'approche entre 0,1 et 1 M€. Il bilancio economico è positivo e varia a seconda del metodo tra 0,1 e 1,1 M€.

5.5. Social and economie impact

5.5.1 Bilans des effets externes

Les tableaux suivants présentent les résultats des bilans socio-économiques qui intègrent les coûts et les bénéfices liés aux effets externes générés par la réalisation du projet.

Le bilan des effets externes peut être détaillé par type de pollution et par type de trafics.

Les effets externes sont classés en six catégories définies par les instructions cadres françaises, italiennes et européennes. La monétarisation de la réduction de ces effets externes varie donc selon les approches retenues.

Les six catégories retenues sont les suivantes :

- Pollution atmosphérique ;
- Réduction pollution acoustique ;
- Congestion du trafic aérien ;
- Effet de serre ;
- Accidents de la route ;
- Congestion du trafic routier.

Le tableau ci-dessous présente le bilan des effets externes selon les 4 approches retenues appliquées au scénario « décennie perdue ».

5.5.1 Bilanci degli effetti esterni

Le tabelle che seguono evidenziano i risultati dei bilanci socioeconomici, comprensivi dei costi e benefici legati agli effetti esterni generati dalla realizzazione del progetto.

Il bilancio degli effetti esterni può essere dettagliato per tipologia di inquinamento e per tipologia di traffico.

Gli effetti esterni sono classificati in sei categorie definite dalle istruzioni quadro francesi, italiane ed europee. La monetarizzazione della riduzione di questi effetti esterni varia quindi secondo gli approcci ritenuti.

Le sei categorie ritenute sono le seguenti:

- Inquinamento atmosferico;
- Riduzione inquinamento acustico;
- Congestione del traffico aereo ;
- Effetto serra;
- Incidenti stradali;
- Congestione del traffico stradale.

La seguente tabella presenta il bilancio degli effetti esterni secondo approcci ritenuti applicati nello scenario del "decennio perduto".

4

Acteur Soggetto	Rubrique Voci di bilancio		Approche/ Approccio 11	Approche/ Approccio 12	Approche/ Approccio F1	Approche/ Approccio F2
Effets externes du trafic international voyageurs	Inquinamento atmosferico	Pollution atmosphérique	42	31	41	42
	Effetto serra	Effet serre	37	37	93	93
	Inquinamento acustico	Pollution acoustique	17	12	17	16
	Sicurezza	Sécurité	83	85	80	74
Effetti esterni del traffico internazionale viaggiatori	Congestione del traffico aereo	Congestion du trafic aérien	155	155	149	149
	Congestione del traffico stradale (viaggiatori)	Congestion du trafic routier (voyageurs)	219	134	211	250
	Totale	Total	554	454	590	624
Effets externes du trafic national voyageurs Italie	Inquinamento atmosferico	Pollution atmosphérique	0	0	0	0
	Effetto serra	Effet serre	1	1	3	3
	Inquinamento acustico	Pollution acoustique	0	0	0	0
	Sicurezza	Sécurité	2	2	2	2
Effetti esterni del traffico nazionale viaggiatori Italia	Congestione del traffico stradale	Congestion du trafic routier (voyageurs)	8	8	8	11
	Totale	Total	11,2	11,2	12,8	16,2
Effets externes du trafic régional voyageurs Italie	Inquinamento atmosferico	Pollution atmosphérique	0	0	0	0
	Effetto serra	Effet serre	0	0	3	3
	Inquinamento acustico	Pollution acoustique	0	0	0	-1
	Sicurezza	Sécurité	3	3	3	2
Effetti esterni del traffico regionale viaggiatori Italia	Congestione del traffico stradale	Congestion du trafic routier (voyageurs)	12	12	12	17
	Totale	Total	14,3	14,3	16,3	21,4

Totaux des couts extemes par acteur (M€)

Total costi esterni per soggetto (M€)

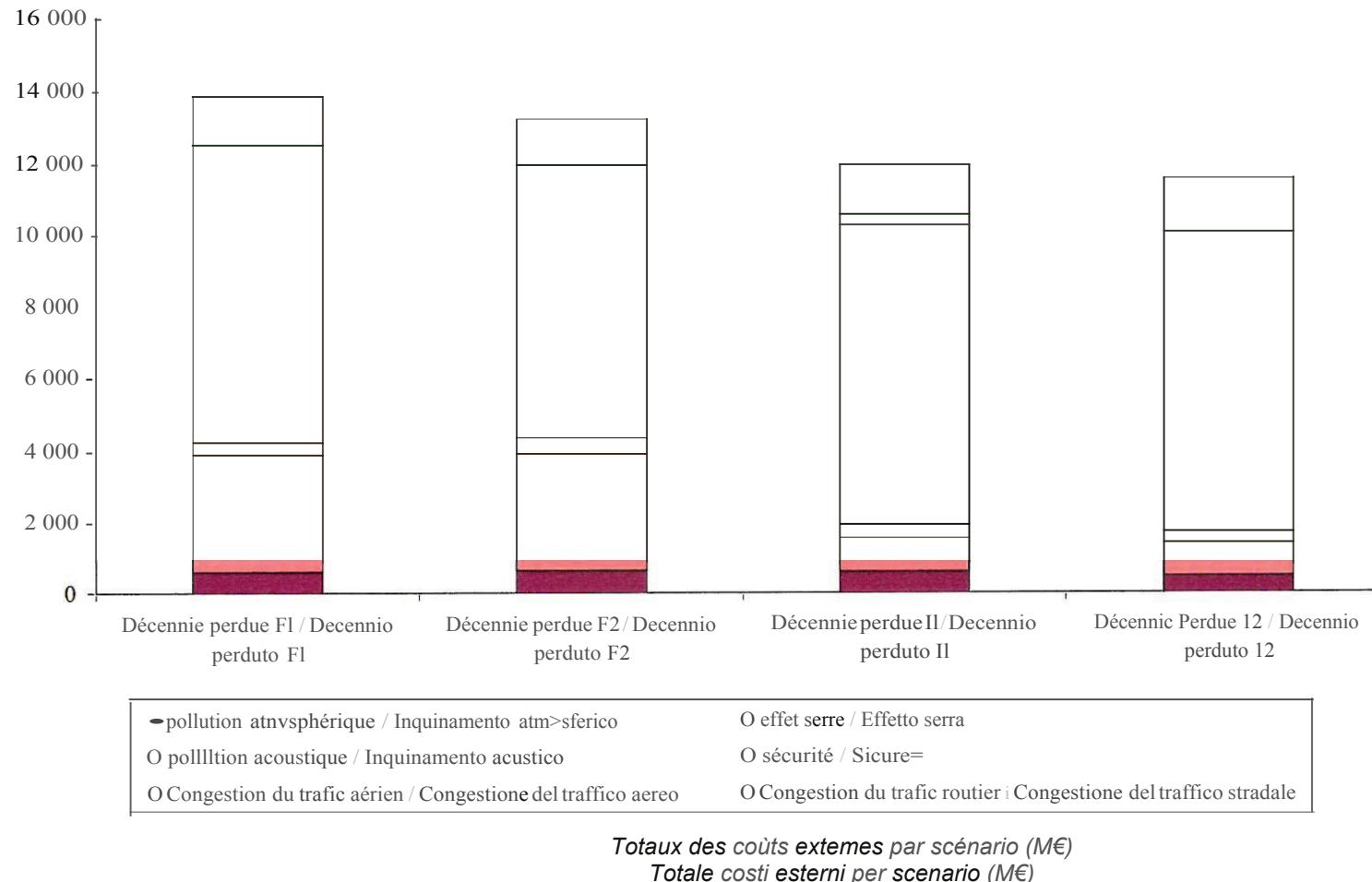
Acteur Soggetto	Rubrique Voci dibilancio	Approche/Approccio 11	Approche/Approccio 11	Approche/Approccio 12	Approche/Approccio F1	Approche/Approccio F2
Effets extemes du trafic international fret	Inquinamento atmosferico	Pollution atmosphérique	568	426	547	606
	Effetto serra _____	Effet serre	853	853	3 102	3 102
	Inquinamento acustico	Pollution acoustique	372	290	358	392
Effetti esterni del traffico interna-zionale merci	Sicurezza	Sécurité	8 159	7 955	7 855	7 176
	Congestione del traffico stradale (merci)	Congestion du trafic routier (fret)	1 144	1 284	1 101	976
	Totale	Total	11 095	10 807	12 963	12 252
Effets externes du trafic national voyageurs France	Inquinamento atmosferico	Pollution atmosphérique	6	4	6	6
	Effetto serra	Effet serre	15	15	42	42
	Inquinamento acustico	Pollution acoustique	8	6	8	8
Effetti esterni del traffico nazionale viaggiatori Francia	Sicurezza	Sécurité	26	29	25	25
	Congestione del traffico aereo	Congestion du trafic aérien	161	111	155	155
	Totale	Total	216	165	236	236
Totale			11 891	11 452	13 818	13 149

Totaux des couts extemes par acteur (M€)

Totale costi esterni per soggetto (M€)

Le graphique ci-dessous permet de distinguer le poids des effets extemes, globalement et par catégorie, selon les quatre approches d'évaluation du scénario « décennie perdue » :

Il seguente grafico permette di distinguere l'entità degli effetti esterni, globalmente e per categoria, secondo i quattro approcci di valutazione dello scenario del "decennio perduto":



Parmitoutes les catégories de coûts extemes, la sécurité routière joue le rôle le plus important pour le fret. Pour le trafic voyageurs, c'est la congestion (trafic

Tra tutte le categorie di costi esterni, la sicurezza stradale ha un ruolo preponderante per le merci. Per il traffico viaggiatori, è la congestione (traffico

aérien et trafic routier) qui représente la partie la plus importante (environ 63-68% du total des voyageurs internationaux).

aereo e traffico stradale) ad avere il ruolo principale (il 63-68% circa del totale viaggiatori internazionali).

5.5.2 Bilans des impacts économiques et des effets externes

Les tableaux suivants présentent les résultats des bilans socio-économiques globaux, qui intègrent donc les coûts et les bénéfices de nature économique (présentés au chapitre 5.4) et ceux des effets externes (présentés au chapitre 5.5.1).

5.5.2 Bilanci degli impatti economici e degli effetti esterni

Le seguenti tabelle presentano i risultati dei bilanci socioeconomici globali, che integrano pertanto i costi ed i benefici di natura economica (di cui al capitolo 5.4) e quelli degli effetti esterni (di cui al capitolo 5.5.1).

		Approche / Approccio 11	Approche / Approccio 12	Approche / Approccio F1	Approche / Approccio F2
VAN TOTALE	VAN TOTALE	11972	11533	14 961	14 291
TIR	TRI	4,72%	4,68%	5,15%	5,09%
VAN economico (vedinota 1)	VAN économique (voir note 1)	-8 569	-8 569	-9 468	-9 468
VAN miglioramento del servizio (vedi nota 1)	VAN amélioration du service (voir note 1)	8 650	8 650	10 610	10 610
VAN effetti esterni	VAN effets externes	11891	11452	13 818	13 149
TIR economico	TRIéconomique	2,38%	2,38%	2,38%	2,38%
TIR econ.+ miglioramento del servizio	TRI éco. + amélioration du service	3,51%	3,51%	3,79%	3,79%

*Synthèse du bHan socio-économique du projet - scénario « décennie perdue » (VAN en M€)
Sintesi del bilancio socio-economico del progetto - scenari "decennio perduto" (VAN in M€)*

5.5.3 Répartition par catégorie de trafic

Le tableau ci-dessous présente la répartition des bénéfices ou pertes par type de trafic:

5.5.3 Rieartizione per categoria di traffico

La seguente tabella presenta la ripartizione dei benefici e delle perdite per tipologia di traffico:

Mns euros			Approche / Approccio 11	Approche / Approccio 12	Approche / Approccio F1	Approche / Approccio F2
VAN éco Fret	VAN economico Merci		12 299	12 299	11 851	11 851
VAN éco voyageurs internat	VAN economico traffico internazionale viaggiatori		574	574	550	550
VAN éco voyageurs nat France	VAN economico traffico nazionale Francia		-329	-329	-316	-316
VAN éco voyageurs nat+rég Italie	VAN economico traffico nazionale e regionale Italia		-42	-42	-41	-41
VAN éco Voyageurs tota!	VAN economico totale traffico viaggiatori		202	202	193	193
VAN éco Gestionnaires d'infrastructure ferroviaire(GI)sauf construction	VAN economico Gestori infra ferr eccetto costruzione		2 713	2 713	2 613	2 613
VAN éco construction pour GI	VAN economico Costruzione Gestori infra ferr		-23 783	-23 783	-24 125	-24 125
VAN éco	VAN economico		-8 569	-8 569	-9 468	-9 468
VAN amélioration du service	VAN miglioramento del servizio		8 650	8 650	10 610	10 610
VAN effets externes Fret	VAN effetti esterni Merci		11 095	10 807	12 963	12 252
VAN effets extemes Voyageurs internationaux	VAN effetti esterni traffico internazionale viaggiatori		554	454	590	624
VAN effets extemes Voyageurs nationaux France	VAN effetti esterni traffico viagg. nazionale Francia		216	165	236	236
VAN effets extemes Voyageurs nationaux et rég Italie	VAN effetti esterni traffico viagg.nazionale e reg Italia		25	25	29	38
VAN totale effets externes Voyageurs	VAN totale effetti esterni traffico viaggiatori		796	645	855	897
VAN totale effets externes	VAN totale effetti esterni		11 891	11 452	13 818	13 149

Synthèse du bilan socio-économique du projet, répartition par catégorie, scénario « Décennie perdue » (M€)
Sintesi del bilancio socio-economico del progetto, ripartizione per categoria, scenari "decennio perduto" (M€)

5.5.4 Matrice "Winner-Loosers" (scénario « Décennie perdue »)

Le tableau suivant est la matrice dite des "Winners-loosers" (méthode européenne RAILPAG). Les données présentées sont calculées avec la méthode F2.

5.5.4 Matrice "Winner-Loosers" (scenari "decennio perduto")

La seguente tabella è una matrice nota come "Winners-loosers"(metodo europeo RAILPAG). I dati presentati sono calcolati con la metodologia F2.

		Gestori dell'infrastruttura Gestionnaire s infras	Autostrade Autoroute s	Stati Etats	Aereo Avion	Autostrade ferroviarie Autoroute s ferroviaire s	Operatori ferroviari Opérateur s ferroviaire s	Attori non utenti Acteurs non utilisateurs	Utenti Usager s	Attori Totale Total acteur s
Usagers / Utenti	Gains de temps et fiabilité / Risparmio di tempo e maaaior affidabilità	0	0	0	0	0	0	0	10610	10610
	Coûts d'exploitation / Costi d'esercizio	0	0	0	0	0	0	0	20 846	20 846
Exploitation/Esercizio	Coûts d'exploitation ferroviaire / Costi d'esercizio ferroviario	0	0	0	0	-978	-15 603	0	0	-16 580
	Péages ferroviaire / Pedaggi ferroviaire	6 717	0	0	0	-813	-5 905	-0	0	0
	Recettes / Ricavi ferroviari	0	-10 586	-751	-136	2 969	30 937	0	0	22 433
	Coûts d'exploitation routiers / Costi d'esercizio stradale	0	1411	114	0	0	0	0	0	1525
	taxes / tasse	0	0	-6 080	0	-44	-160	0	154	-6 128
Investissements / Investimenti	Infrastructure / Infrastruttura	-24 125	0	0	0	0	0	0	0	-24 125
	Matériel roulant / Materiale rotabile	0	0	0	0	-165	-3 169	0	0	-3 334
	Entretien - exploitation / Manutenzione - esercizio	-4 104	0	0	0	0	0	0	0	-4 104
Externalités / Externalità	Externalités / Esternalità	0	0	0	0	0	0	13 149	0	13 149
Total / Totale effetti	Total / Totale effetti	-21 512	-9 176	-6 716	-136	970	6 102	13 149	31610	14 291

Matrice Winners-loosers, répartition par catégorie (M€), scénario F2
 Matrice Winners-loosers, ripartizione per categoria (M€), scenario F2