

**COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
POUR LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
LYON-TURIN**

51^{ème} réunion du 16 décembre 2014

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 51^{ème} réunion le 16 décembre 2014 dans les locaux du ministère des infrastructures et des transports à Rome.

Étaient présents :

- pour la **délégation française** :

M. Louis BESSON, président de la CIG,

Membres titulaires :

M. Christophe SAINTILLAN, MEDDE (transports),

M. Bertrand BUCHWALTER, ministère des affaires étrangères,

Mme. Clara KALAYDJIAN, ministère de l'économie et des finances, secrétaire du groupe de travail JEF,

Membres suppléants :

M. Éric JALON, Préfet de la Savoie, ministère de l'intérieur,

Membres associés :

Mme Eliane GIRAUD, vice-présidente de la région Rhône-Alpes,

Comités et groupes de travail :

M. Claude GRESSIER, délégué interministériel au projet Lyon-Turin – MEDDE,

M. Noël de SAINT-PULGENT, groupe juridique, économique et financier,

M. Eric REBEYROTTE chef de la délégation française du comité de sécurité,

M. Christian MAISONNIER, comité de sécurité,

M. Sylvain GLANTENAY, secrétaire du groupe de travail report modal,

Secrétariat général :

M. Thierry LOUIS, secrétaire général, MEDDE,

**COMMISSION INTERGOUVERNATIVE
PER LA NUOVA LINEA FERROVIARIA
TORINO-LIONE**

51^{ma} riunione, 16 dicembre 2014

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 51^{ma} riunione il 16 dicembre 2014 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Roma.

Erano presenti:

- per la **délegazione française**:

M. Louis BESSON, Presidente della CIG,

Membri effettivi:

M. Christophe SAINTILLAN, MEDDE (Trasporti),

M. Bertrand BUCHWALTER, Ministero degli Esteri,

M.me Clara KALAYDJIAN, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Segretario del gruppo di lavoro GEF,

Membri suppléanti:

M. Eric JALON, Prefetto della Savoia, Ministero dell'Interno,

Membri associati:

M.me Eliane GIRAUD, Vice-presidente della Regione Rodano-Alpi,

Comitati e gruppi di lavoro:

M. Claude GRESSIER, delegato interministeriale per il progetto Torino-Lione – MEDDE,

M. Noël de SAINT-PULGENT, Gruppo giuridico, economico e finanziario,

M. Eric REBEYROTTE, Capo della delegazione francese del comitato di sicurezza,

M. Christian MAISONNIER, comitato di sicurezza,

M. Sylvain GLANTENAY, Segretario del Gruppo di lavoro Trasferimento modale,

Segretariato generale:

M. Thierry LOUIS, Segretariato generale, MEDDE,

M. Nicolas SPRONI, secrétaire général adjoint, MEDDE,

- pour la délégation italienne :

M. Mario VIRANO, président de la délégation italienne de la CIG,

Membres titulaires:

M. Paolo Emilio SIGNORINI, ministère des infrastructures et des transports, MIT,

M. Lorenzo QUINZI, ministère de l'économie et des finances, MEF,

M. Giampaolo BOLOGNA, ministère de l'économie et des finances, MEF et président du groupe de travail JEF,

M. Mauro LIBE', ministère de l'environnement et de la tutelle du territoire et de la mer, MATTM,

Membres suppléants:

M. Pasquale D'AVINO, ministère des affaires étrangères, MAE,

M. Carlo DI GIANFRANCESCO, ministère de l'environnement et de la protection du territoire et de la mer, MATTM,

Membres associés :

M. Francesco BALOCCO, assesseur aux transports de la région Piémont,

Comités et groupes de travail

Mme Silvia FRANCHELLO, groupe TS,

M. Alessandro VIOLI, groupe RM,

Secrétariat général:

M. Marco MENNA, secrétaire général, MIT.

Mme Manuela ROCCA, secrétariat général.

- Invités :

M. Laurens Jan BRINKHORST, coordinateur européen du corridor méditerranéen,

M. Gunther Ettl, bureau du coordinateur européen,

M. Maurizio GATTO, préfecture de Turin,

Mme Anna LICOC CIA, présidence du conseil des ministres, bureau du Commissaire extraordinaire,

M. Hubert Du MESNIL, président de LTF,

M. Maurizio BUFALINI, directeur général de LTF,

M. Nicolas SPRONI, Vice-segretario generale, MEDDE

- per la delegazione italiana:

Arch. Mario VIRANO, Presidente della delegazione italiana della CIG,

Membri effettivi:

Dott. Paolo Emilio SIGNORINI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, MIT,

Dott. Lorenzo QUINZI, Ministero dell'Economia e delle Finanze, MEF,

Dott. Giampaolo BOLOGNA, Ministero dell'Economia e delle Finanze, MEF, e Presidente del Gruppo di lavoro GEF,

M. Mauro LIBE', Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, MATTM,

Membri supplenti:

Min. Pl. Pasquale D'AVINO, Ministero degli Affari esteri, MAE,

Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, MATTM,

Membri associati:

Dott. Francesco BALOCCO, Assessore ai trasporti della Regione Piemonte,

Comitati e gruppi di lavoro

Ing. Silvia FRANCHELLO, Gruppo Tecnico-Sicurezza,

Dott. Alessandro VIOLI, Gruppo Trasferimento modale, *Segretariato generale*

Dott. Marco MENNA, segretario generale, MIT,

Ing. Manuela ROCCA, Segretariato generale.

- Invitati:

Mr Laurens Jan BRINKHORST, Coordinatore europeo del Corridoio mediterraneo,

Mr Gunther Ettl, ufficio del Coordinatore europeo,

Dott. Maurizio GATTO, Prefettura di Torino,

Dott.ssa Anna LICOC CIA, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio del Commissario straordinario,

M. Hubert Du MESNIL, Presidente di LTF,

Ing. Maurizio BUFALINI, Direttore generale di LTF,

M. Alain CHABERT, directeur des études de LTF,
M. Piergiuseppe GILLI, responsable travaux Italie à LTF,
M. Paul FRAISSE, responsable financier à LTF,

* * *

Ordre du jour

1. *Approbation de l'ordre du jour ;*
2. *Approbation des conclusions de la CIG du 9 juillet 2014 ;*
3. *Entrée en vigueur de l'Accord du 30 janvier 2012 ;*
4. *Création du nouveau promoteur public : modification des statuts de LTF, statuts et règlement des contrats du nouveau Promoteur ;*
5. *Information sur l'état d'avancement du projet, études et travaux ;*
6. *État de l'étude en cours sur le montage juridique et financier ;*
7. *Approbation du projet de référence, avis du groupe de travail technique et sécurité ;*
8. *Préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne ;*
9. *État de l'appel d'offre sur la Certification des coûts de l'opération ;*
10. *Préparation du nouvel avenant : mise en œuvre des dispositions de l'article 18 ;*
11. *Transfert modal : études LTF, autoroute ferroviaire alpine ;*
12. *Programme des activités de LTF ;*
13. *Ligne historique ;*
14. *Calendrier des prochaines réunions de la CIG ;*
15. *Divers.*

* * *

Introduction de la réunion

Monsieur BESSON remercie la délégation italienne de l'accueil de la réunion de la CIG à Rome et présente M. BUCHWALTER, sous-directeur au ministère des affaires étrangères, qui a succédé à M.

M. Alain CHABERT, Directeur degli studi di LTF
Dott. Piergiuseppe GILLI, responsabile lavori Italia di LTF,
M. Paul FRAISSE, responsabile finanziario di LTF,

* * *

Ordine del giorno

- 1 *Approvazione dell'ordine del giorno;*
- 2 *Approvazione delle conclusioni della CIG del 9 luglio 2014;*
- 3 *Entrata in vigore dell'Accordo del 30 gennaio 2012;*
- 4 *Creazione del nuovo Promotore pubblico: modifica dello Statuto di LTF, Statuto e Regolamento dei contratti del nuovo Promotore;*
- 5 *Informazione sullo stato di avanzamento del progetto, studi e lavori;*
- 6 *Stato dello studio in corso sul montaggio giuridico-finanziario;*
- 7 *Approvazione del Progetto di Riferimento, parere del gruppo di lavoro Tecnico-sicurezza ;*
- 8 *Preparazione della risposta al bando di gara della Commissione europea ;*
- 9 *Stato d'avanzamento della gara sulla Certificazione dei costi dell'opera ;*
- 10 *Preparazione del Protocollo addizionale : applicazione delle disposizioni dell'articolo 18 ;*
- 11 *Trasferimento modale : studi di LTF, Autostrada ferroviaria alpina ;*
- 12 *Programma delle attività di LTF;*
- 13 *Linea storica ;*
- 14 *Calendario delle prossime riunioni della CIG;*
- 15 *Varie ed eventuali.*

* * *

Apertura della riunione

Il Presidente BESSON ringrazia la delegazione italiana per l'accoglienza alla riunione della CIG a Roma e presenta M. BUCHWALTER, direttore al Ministero degli Affari Esteri, successore di M. VAGOGNE in qualità di membro della delegazione francese.

VAGOGNE come membre de la délégation française.

M. VIRANO présente à son tour M. D'AVINO, qui succède à M. PIGNATTI comme représentant à la CIG du ministère des affaires étrangères italien, et M. LIBE, conseiller au cabinet du ministre de l'environnement comme représentant du ministère de l'environnement.

Il fait également part du départ de M. PIAZZA, qui présidait la délégation italienne du groupe de travail technique et sécurité, pour l'autorité des transports. Il devrait être remplacé prochainement. M. VIRANO indique également qu'à la suite du départ de Mme NAPOLITANO, M. MENNA a été nommé secrétaire général de la délégation italienne.

M. SIGNORINI évoque la réunion des ministres français et italien du 3 décembre, en marge du conseil européen des transports, au cours de laquelle a été décidée la création d'une « task-force » franco-italienne pour préparer la demande de subvention européenne ainsi que la poursuite du processus de certification des coûts.

M. SAINTILLAN confirme ces points, ainsi que la nécessité que le dossier de demande de subvention qui sera présenté soit solide sur le plan technique, compte tenu des critiques possibles.

Approbation de l'ordre du jour

L'ordre du jour est approuvé.

Approbation des conclusions de la CIG du 9 juillet 2014

Après prise en compte d'une rectification demandée par M. BRINKHORST concernant les propos qu'il avait tenu lors de la réunion du 9 juillet 2014, les conclusions de cette réunion sont approuvées.

Entrée en vigueur de l'Accord du 30 janvier 2012

Monsieur BUCHWALTER indique que, après achèvement des procédures en France et en Italie, l'accord est entré en vigueur le 1^{er} août 2014.

Il Presidente VIRANO presenta a sua volta il Min. D'AVINO, che prende il posto del Min. PIGNATTI in qualità di rappresentante del Ministero degli Affari esteri italiano alla CIG, e il Dottor LIBE, consulente presso il Gabinetto del Ministro dell'Ambiente e rappresentante del Ministero stesso.

Comunica inoltre il trasferimento dell'ing. PIAZZA, che presiedeva la delegazione italiana del Gruppo di lavoro Tecnico- Sicurezza, all'Autorità dei Trasporti. Dovrebbe essere sostituito entro breve termine. Il Presidente VIRANO aggiunge che il dott. Menna è stato nominato Segretario generale della delegazione italiana in seguito al trasferimento dell'ing. NAPOLITANO.

Il Dottor SIGNORINI ricorda quanto avvenuto nel corso della riunione dei Ministri italiano e francese del 3 dicembre, a latere del Consiglio europeo dei trasporti, durante la quale è stata presa la decisione di creare una « task-force » italo-francese per preparare la richiesta di sovvenzioni europee ed è stata anche affermata la volontà di continuare il lavoro di certificazione dei costi.

M. SAINTILLAN conferma questi punti e aggiunge che sarà necessario adoperarsi affinché il dossier di richiesta di sovvenzioni sia ben strutturato dal punto di vista tecnico considerando le possibili critiche.

1. Approvazione dell'ordine del giorno

L'ordine del giorno è approvato.

2. Approvazione delle conclusioni della CIG del 9 luglio 2014

Dopo aver integrato una rettifica chiesta dal Coordinatore Jan BRINKHORST relativamente al proprio intervento durante la riunione del 9 luglio 2014, le conclusioni della suddetta riunione sono definitivamente approvate.

3. Entrata in vigore dell'Accordo del 30 gennaio 2012

M. BUCHWALTER indica che al termine delle procedure svoltesi in Francia e in Italia, l'Accordo è entrato in vigore il primo agosto 2014. M. LOUIS evidenzia che l'entrata in vigore dell'Accordo ha per effetto

Monsieur LOUIS souligne que l'entrée en vigueur de l'accord a pour effet de donner à la CIG compétence pour le suivi de la ligne historique du Fréjus et que les comités prévus par l'accord, comité de sécurité et comité de sûreté, prennent naturellement la suite des actuels groupe technique et sécurité et comité de sûreté. Il est utile que la CIG acte qu'il n'est pas nécessaire de les recréer.

Création du nouveau promoteur public : modification des statuts de LTF, statuts et règlement des contrats du nouveau Promoteur

M. DU MESNIL indique que la transformation de LTF en promoteur public nécessite un changement des actionnaires ce qui suppose au préalable une modification des statuts actuels, afin de rendre possible la cession des actions. Une assemblée générale de LTF a récemment adopté une telle modification, qu'il revient à la CIG d'approuver, conformément à l'accord de janvier 2001. La CIG approuve cette modification.

M. DU MESNIL détaille également les autres étapes qui conduiront à la création du promoteur public : RFI et RFF devront autoriser la cession de leurs parts, puis demander la tenue d'une nouvelle assemblée générale de LTF pour agréer la cession. Après achèvement des procédures de cession, une assemblée générale des nouveaux actionnaires devra se tenir, notamment pour approuver les statuts du promoteur public ; les membres des différentes instances prévues par l'Accord du 30 janvier 2012 devront également être désignés. Il est vraisemblable que l'ensemble des procédures à mener puisse être achevé fin février.

M. VIRANO précise que l'actionnaire italien sera « Ferrovie dello Stato », qui agira pour le compte de l'État italien, dans le cadre d'un contrat de programme avec le gouvernement italien et avec un mandat spécifique de la part de celui-ci ; les nominations au sein des différentes instances de gouvernance du promoteur public seront faites par le gouvernement.

M. GRESSIER évoque le règlement des contrats du futur promoteur

di dare alla CIG competenze per il monitoraggio della linea storica del Fréjus e che i comitati previsti dall'Accordo, il Comitato di Sicurezza e quello di sicurezza antisabotaggio-antiterrorismo (ASAT), fanno naturalmente seguito degli attuali gruppo tecnico- sicurezza e comitato ASAT. E' utile che CIG prenda atto del fatto che non è necessario crearli nuovamente.

4. Creazione del nuovo promotore pubblico: modifica dello statuto di LTF, Statuto e regolamento dei contratti del nuovo Promotore

M. DU MESNIL rende noto che, per fare in modo che LTF si trasformi in Promotore pubblico, è necessario procedere a un cambiamento degli azionisti e ciò implica una previa modifica dell' attuale statuto per consentire la cessione delle azioni. Tale modifica è stata recentemente approvata da LTF e spetta alla CIG approvarla a sua volta, conformemente all'Accordo del gennaio 2001. La CIG approva tale modifica.

M. DU MESNIL specifica anche le altre tappe che condurranno alla creazione del Promotore pubblico: RFI e RFF dovranno autorizzare la cessione delle loro quote, per poi chiedere di indire una nuova assemblea generale di LTF che prenda atto della cessione. Una volta terminate le procedure di cessione, dovrà essere indetta un'assemblea generale dei nuovi azionisti, in particolare per approvare lo statuto del Promotore pubblico; sarà anche necessario procedere alla nomina dei rappresentanti dei vari organi competenti come previsto dall'Accordo del 30 gennaio 2012. Probabilmente si riuscirà a terminare tutte le procedure per fine febbraio.

Il Presidente VIRANO precisa che l'azionista italiano sarà « Ferrovie dello Stato », che agirà per conto dello Stato italiano, nell'ambito di un contratto di programma con il governo italiano e con un mandato specifico di quest'ultimo; le nomine all'interno delle varie istanze di governance del promotore pubblico spettano al governo.

M. GRESSIER solleva il punto riguardante i contratti del futuro

public, à propos duquel une nouvelle visio-conférence s'est récemment tenue, Mme la préfète GUIDI étant notamment présente pour la partie italienne. Les échanges doivent se poursuivre afin de conclure dans les meilleurs délais.

M. VIRANO souligne la volonté de donner une forme juridique à une volonté politique commune de lutte contre les infiltrations criminelles, en accord avec les orientations européennes.

M. GRESSIER indique que les nouvelles directives européennes fournissent une meilleure base juridique en ce domaine.

Pour M. BESSON, le prochain accord entre les deux États que constituera l'avenant prévu par l'article 4 de l'accord de janvier 2001 devra souligner la volonté commune des deux États d'une exemplarité de la conduite du projet dans le domaine de la lutte contre la criminalité organisée.

Information sur l'état d'avancement du projet, études et travaux

M. BUFALINI évoque l'avancement des travaux de la galerie de reconnaissance de La Maddalena, où 1900 mètres ont été excavés et où la couverture rocheuse est désormais de 615 mètres, ainsi que la préparation du chantier de la galerie de reconnaissance de Saint-Martin-la-Porte, dont, après l'ordre de service donné le 1^{er} octobre, les travaux commenceront le 6 janvier. Le projet de référence a par ailleurs été finalisé et le processus d'instruction du "projet définitif" est en voie d'achèvement en Italie, où le ministère de l'environnement a notamment validé la veille l'évaluation des impacts environnementaux.

M. CHABERT évoque les études en cours avec RFF concernant les aménagements à réaliser à Saint-Jean-de-Maurienne, où les interfaces entre la ligne nouvelle et la ligne historique sont complexes, ainsi que l'engagement, avec l'autorité de sécurité ferroviaire française, de l'examen d'une première version du dossier préliminaire de sécurité de la ligne nouvelle.

En réponse à une question de M. BESSON, M. GILLI précise que la galerie de reconnaissance de La Maddalena n'a pas donné lieu à des

promoteur public, argument traité en une récente videoconférence in cui era presente il Prefetto GUIDI come rappresentante della parte italiana. Gli scambi devono continuare per giungere ad una conclusione entro breve termine.

Il Presidente VIRANO evidenzia la volontà di dare una forma giuridica a una espressione politica comune di lotta contro le infiltrazioni criminali, in accordo con gli orientamenti europei.

M. GRESSIER ricorda che le nuove direttive europee forniscono una migliore base giuridica in questo campo.

Per il Presidente BESSON, il futuro Accordo tra i due Stati ossia il Protocollo aggiuntivo previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del gennaio 2001, dovrà esprimere chiaramente la volontà comune dei due Stati nel campo della lotta contro la criminalità organizzata attraverso un'esecuzione irreprensibile del progetto.

5. Informazione sullo stato di avanzamento del progetto, studi e lavori

L'Ing. BUFALINI informa sia dell'avanzamento dei lavori della galleria di ricognizione de La Maddalena, dove sono stati scavati 1900 metri e dove la copertura rocciosa è ormai di 615 metri, sia della preparazione del cantiere della galleria geognostica di Saint-Martin-la-Porte, i cui lavori inizieranno il 6 gennaio, come da ordine di servizio del 1^o ottobre scorso. Il progetto di riferimento è stato tra l'altro finalizzato e l'iter di istruzione del "progetto definitivo" è in via di completamento in Italia; il Ministero dell'Ambiente ha convalidato nella giornata di ieri la valutazione degli impatti ambientali.

M. CHABERT parla degli studi in corso con RFF per i lavori da realizzare a Saint-Jean-de-Maurienne, dove le interfacce tra la linea nuova e la linea storica sono complesse e spiega l'impegno assunto con l'autorità di sicurezza ferroviaria francese quanto all'esame di una prima versione del dossier preliminare di sicurezza della linea nuova.

In risposta alla domanda del Presidente BESSON, il dott. GILLI precisa che la galleria geognostica de La Maddalena non ha fatto emergere

phénomènes de convergence, que les seules difficultés techniques rencontrées ont été des ruptures de plaques, ce qui nécessite un traitement adapté, mais sans surcoût prévisible à ce stade.

M. BRINKHORST se félicite de la création prochaine du promoteur public et souligne le caractère européen du projet. Au nom de Mme BULC, nouvelle commissaire européenne chargée des transports, il évoque la forte attente de nombreux pays de l'Union européenne vis-à-vis du projet Lyon - Turin, maillon central d'un corridor Méditerranéen long de 3000 kilomètres et dont la réalisation s'effectuera au bénéfice de tous.

M. BRINKHORST rappelle quelques chiffres d'un récent rapport, réalisé à la demande de la Commission européenne, illustrant l'importance du corridor Méditerranéen. Dans un fuseau de 50 kilomètres de part et d'autre de ce corridor sont réalisés 17% du PIB de l'Union européenne et se trouvent 18% de sa population. Grâce à l'augmentation des crédits européens pour les grands projets, il confirme que le financement des travaux, par l'Union européenne, avec un taux de subvention de 40% est garanti si le projet avance.

Il souhaite que tous les acteurs concernés, et principalement les États, aient une attitude volontariste et, à la demande de Mme BULC, évoque l'attente, par la Commission européenne, d'un dossier de demande de subvention dans lequel le montant sollicité pourrait s'élever à 1,5 Md€. Cette demande devrait correspondre à un calendrier de réalisation dans lequel la certification des coûts serait rapidement achevée et l'avenant restant à passer serait signé mi-2015, afin que les travaux de creusement du tunnel puissent être engagés début 2017.

Il évoque enfin le rôle actif que devra jouer le représentant de l'Union européenne au sein du conseil d'administration.

M. BESSON remercie M. BRINKHORST pour ses propos et pour le message transmis de la part de Mme BULC. Il comprend que le chiffre de 1,5 Md€, qui a été cité, semble provenir d'un pré-arbitrage ; dans l'hypothèse d'un taux de subvention de 40%, ce chiffre correspond à un montant de travaux de l'ordre de 3,8 Md€, ce qui représenterait près de

phénomènes de convergence et ajoute que les seules difficultés techniques rencontrées sont les ruptures de plaques que nécessitent un traitement adéquat mais sans surcoût prévisible à ce stade.

Le coordinateur BRINKHORST se félicite de la création prochaine du promoteur public et souligne le caractère européen du projet. Au nom de Mme BULC, nouvelle commissaire européenne chargée des transports, il évoque la forte attente de nombreux pays de l'Union européenne vis-à-vis du projet Lyon - Turin, maillon central d'un corridor Méditerranéen long de 3000 kilomètres et dont la réalisation s'effectuera au bénéfice de tous.

Le coordinateur BRINKHORST rappelle quelques chiffres d'un récent rapport réalisé à la demande de la Commission européenne, illustrant l'importance du corridor méditerranéen. E' nello spazio di 50 chilometri intorno a questo corridoio che si realizza il 17% del PIL dell'Unione europea ed è qui che vive il 18% della sua popolazione. Grazie all'aumento dei crediti europei per i grandi progetti, egli conferma che il finanziamento dei lavori da parte dell'Unione europea è garantito con un'aliquota del 40% se il progetto va avanti.

Auspica che tutti coloro che partecipano al progetto, e gli Stati in particolare, abbiano un atteggiamento fattivo e, su richiesta del Commissario BULC, rammenta che la Commissione europea è in attesa di una richiesta di sovvenzione per una somma che probabilmente ammonterà a circa un miliardo e mezzo di euro. Questa richiesta dovrebbe tuttavia rientrare in una tempistica che prevede che la certificazione dei costi avvenga rapidamente e che il Protocollo addizionale sia firmato entro metà 2015 per permettere di avviare i lavori di scavo del tunnel per l'inizio del 2017.

Sottolinea infine il ruolo attivo che dovrà svolgere il rappresentante dell'Unione europea all'interno del Consiglio d'Amministrazione.

Il Presidente BESSON ringrazia il Coordinatore europeo BRINKHORST per le sue parole e per il messaggio trasmesso da parte del Commissario BULC. Il miliardo e mezzo di cui si parla è a suo avviso frutto di un pre-arbitrato; nell'ipotesi di una percentuale di sovvenzione pari al 40%, questa cifra corrisponderebbe a lavori per una

la moitié du coût du projet pendant les quatre années 2017 à 2020. Il souhaite que M. DU MESNIL confirme la possibilité d'atteindre ce niveau d'ambition.

M. VIRANO remercie également M. BRINKHORST pour sa mise en perspective de l'importance internationale de l'ouvrage ainsi que sur le plan du développement économique, et pour son message politique, un tel appui de la part de la Commission européenne étant bienvenu alors que les opposants au projet trouvent certains échos au Parlement européen. Il estime que l'objectif proposé par M. BRINKHORST est ambitieux et suppose notamment que l'avenant restant à passer puisse être signé et ratifié mi 2016, ce qui semble possible en engageant rapidement le travail de rédaction.

M. DU MESNIL souligne que LTF s'efforce de fournir aux financeurs du projet des analyses rigoureuses et sincères ; quatre sujets lui semblent devoir être traités pour permettre un avancement rapide de l'opération :

- la finalisation du projet, en intégrant les décisions gouvernementales et les résultats de la certification des coûts ;

- la rédaction de l'avenant prévu par l'accord de 2001 et sa ratification ;
- l'ingénierie de la réalisation, notamment le découpage des travaux en phases et en lots, qui doit guider le processus de choix des entreprises ; ce travail restera à lancer par le promoteur public ;
- le montage financier qui, compte tenu notamment du changement d'actionnaire, devra conduire à l'établissement de circuits sécurisés permettant un financement fluide du promoteur public par ses trois co-financeurs, afin que celui-ci puisse assurer à tout moment le paiement des entreprises vis-à-vis desquelles il se sera engagé.

M. DU MESNIL estime qu'à une opération de cette nature correspond un optimum économique, tenant compte de la réalité technique et qu'il est par ailleurs nécessaire de conserver des marges dans le déroulement du chantier, notamment pour tenir compte des capacités opérationnelles des entreprises à bien réaliser ce qui leur sera demandé. Il suggère par conséquent que LTF puisse apporter des éléments d'éclairage utiles aux

somma équivalente à 3,8 milliards de euro, ossia quasi la metà del costo del progetto per i quattro anni dal 2017 al 2020. Chiede a M. DU MESNIL la conferma della possibilità di mantenere questo livello di aspettativa.

Anche il Presidente VIRANO ringrazia il Coordinatore BRINKHORST per aver fornito una visione chiara dell'importanza internazionale dell'opera anche sul piano dello sviluppo economico e infine per il messaggio politico trasmesso: l'appoggio della Commissione europea è fondamentale in un momento in cui i detrattori del progetto trovano qualche sostegno anche nel Parlamento europeo. Giudica ambizioso l'obiettivo proposto dal Coordinatore BRINKHORST e questo presuppone una firma e una ratifica del Protocollo addizionale entro metà 2016 a patto che il lavoro di stesura sia intrapreso rapidamente.

M. DU MESNIL aggiunge che LTF si adopera per fornire ai finanziatori del progetto analisi rigorose e veritiere; a suo parere sono quattro gli argomenti da trattare per permettere un avanzamento rapido dell'opera:

- la finalizzazione del progetto, ivi incluse le decisioni governative e i risultati della certificazione dei costi;
- la redazione del Protocollo aggiuntivo previsto dall'Accordo del 2001 e la sua ratifica;

- l'ingegneria della realizzazione, in particolare la divisione in lotti e fasi dei lavori, che deve guidare l'iter di scelta delle aziende; il Promotore pubblico deve avviare questo lavoro prossimamente;

- il montaggio finanziario che, con il cambiamento di azionista, dovrà condurre alla creazione di circuiti certificati che consentano un finanziamento fluide del Promotore pubblico da parte dei tre co-financeurs in modo da poter sempre effettuare il pagamento delle imprese con cui ha firmato impegni finanziari.

M DU MESNIL ritiene che a una operazione di questo tipo corrisponda un optimum economico, tenuto conto della realtà tecnica, e che è inoltre necessario conservare dei margini nello svolgimento del cantiere, soprattutto per tener conto delle capacità delle operative imprese a porre in atto ciò che sarà loro richiesto. Suggerisce quindi che LTF fornisca alcuni elementi di chiarimento che serviranno alle discussioni tra i due

discussions entre les deux États et la Commission européenne en ce qui concerne le rythme de réalisation de l'opération, par exemple en participant à ces échanges.

En ce qui concerne les dépenses à envisager jusqu'en 2020, il rappelle la distinction entre les crédits d'engagement, nécessaires en totalité lors de la signature d'un marché, et crédits de paiement, ceux-ci n'étant dépensés qu'au fur et à mesure de la réalisation des travaux correspondant à ce marché. La demande évoquée précédemment revient à mobiliser environ la moitié des crédits d'engagement sur la période, ce qui correspond à un haut niveau d'exigence.

M. BUFALINI précise qu'un lancement de travaux début 2017 supposerait un lancement d'appel d'offre pour les travaux correspondant début 2016 et un choix des sociétés d'ingénierie devant réaliser les dossiers d'appel d'offre mi-2015, après une procédure de consultation qui devra être menée par le nouveau promoteur public. La tenue de ces délais, extrêmement courts, supposeraient que le promoteur public soit immédiatement opérationnel ainsi que la Commission des contrats.

M. SAINTILLAN insiste sur le besoin de crédibilité des dates à annoncer, notamment parce qu'elles seront examinées par différents acteurs et feront l'objet de critiques. Le dossier présenté doit être solide sur le plan technique. Il conviendra en particulier d'achever le processus de certification des coûts afin de justifier les chiffres annoncés. Il souligne par ailleurs que, tant pour éviter tout risque d'infiltration par le crime organisé que pour permettre une compétition libre et transparente, des procédures de contrôle ont été instaurées par l'accord de janvier 2012. Ces procédures, destinées à protéger les financeurs, doivent être menées avec sérieux. Il estime pour conclure que la volonté politique des États pour réaliser l'opération est claire et qu'il convient de ne pas se mettre en difficulté en annonçant des dates qui seraient rapidement contredites par les faits. Sur le plan technique un engagement des travaux de creusement du tunnel au tout début 2017 ne lui semble pas réaliste compte tenu des procédures à mener à bien et de la complexité de l'opération.

Stati da una parte e la Commissione europea dall'altra per quanto riguarda il calendario di realizzazione dell'opera, per esempio partecipando a questi scambi.

Per quanto riguarda le spese da prevedere fino al 2020, ricorda la differenza tra gli stanziamenti d'impegno interamente necessari al momento della firma di un appalto e gli stanziamenti di pagamento che invece vengono utilizzati nel corso dei lavori dell'appalto stesso. La richiesta di cui sopra equivarrebbe a mobilitare la metà degli stanziamenti d'impegno del periodo e questo sarebbe un livello d'impegno molto alto.

L'Ing. BUFALINI precisa che con un avvio dei lavori previsto per inizio 2017 sarà necessario avviare gare d'appalto per i corrispondenti lavori all'inizio del 2016, e procedere a metà 2015 ad una scelta delle società d'ingegneria che devono presentare i progetti d'appalto, dopo una procedura di consultazione effettuata a cura del nuovo Promotore pubblico. Per poter mantenere questa tempistica estremamente breve, il Promotore pubblico dovrebbe essere immediatamente operativo così come la Commissione dei contratti.

M. SAINTILLAN insiste sulla necessità di attendibilità delle date da annunciare, soprattutto perché queste saranno esaminate ovunque con attenzione e saranno oggetto di critiche. Il progetto presentato deve essere di alto livello tecnico. Sarà utile in particolare terminare l'iter di certificazione dei costi per poter giustificare le cifre annunciate. Aggiunge che, sia per evitare rischi d'infiltrazione da parte della criminalità organizzata che per permettere una competizione libera e trasparente, sono state create delle procedure di controllo tramite l'Accordo del gennaio 2012. Tali procedure, volte a proteggere i finanziatori, devono essere condotte con attenzione. Termina ribadendo che la volontà politica degli Stati di realizzare l'opera è chiara e che sarebbe meglio non trovarsi in difficoltà annunciando date subito contraddette dai fatti. Sul piano tecnico, a suo avviso impegnarsi per un inizio dei lavori per l'inizio del 2017 non è realistico date le procedure necessarie e la complessità dell'opera.

Il dott. SIGNORINI condivide queste idee; in effetti in Italia le critiche

M. SIGNORINI partage ces propos ; le non respect des dates ou des montants annoncés étant une critique régulièrement entendue en Italie. Il indique que l'Italie a intégré le projet dans le cadre du « plan Juncker » et suggère à la partie française de faire de même, afin de bénéficier d'instruments de trésorerie mis en œuvre par la BEI.

M. BRINKHORST partage la nécessité d'une approche réaliste en ce qui concerne le calendrier de l'opération. Il évoque une réunion le 15 janvier entre la Commission européenne et la BEI et propose une réunion restreinte de la CIG fin janvier, avec LTF, pour faire le point sur les perspectives d'avancement de l'opération.

M. GRESSIER rappelle les propos récemment tenus à Paris par Mme BULC, opérant une distinction entre les deux instruments, « plan Juncker » d'une part, MIE d'autre part, un même projet ne pouvant en principe relever des deux simultanément.

M. SAINTILLAN indique que, même si un assouplissement de cette règle devait être envisagé, il conviendrait d'utiliser les meilleurs instruments financiers disponibles, en tenant compte du fait que la capacité d'endettement du promoteur public devrait être faible, que les États se financeront à de meilleures conditions que lui et que les travaux seront à réaliser dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage publique « classique ».

M. BOLOGNA partage cette analyse ; le « plan Juncker » est important mais il s'agit ici d'un financement classique.

État de l'étude en cours sur le montage juridique et financier

M. BOLOGNA fait part des démarches engagées par le consultant choisi par LTF, qui rencontre actuellement les différents interlocuteurs concernés afin de tenir compte de leurs attentes et de proposer le meilleur compromis. Il souligne l'importance de la question des flux financiers, dont la bonne gestion, éventuellement avec l'aide d'un organisme comme la BEI, doit permettre au promoteur public d'assurer en temps voulu le paiement des entreprises. Il rappelle que

regardano spesso il mancato rispetto delle date o delle cifre annunciate. Aggiunge che l'Italia dal suo canto ha inserito il progetto nell'ambito del « piano Juncker » e suggerisce alla parte francese di fare altrettanto in modo avvalersi degli strumenti finanziari messi a disposizione dalla BEI.

Il Coordinatore BRINKHORST è dell'avviso che sia necessario avere un approccio realistico per quanto riguarda il calendario dell'opera. Informa di una riunione prevista per il 15 gennaio tra la Commissione europea e la BEI e propone una riunione ristretta della CIG a fine gennaio con LTF, per fare il punto sulle prospettive di avanzamento dell'operazione.

M. GRESSIER ricorda quanto detto recentemente a Parigi dal Commissario BULC ossia che è importante fare una distinzione tra i due strumenti: da una parte il « piano Juncker » e dall'altra il MIE, poiché un progetto non può avvalersi di entrambi i sistemi contemporaneamente.

M. SAINTILLAN asserisce che, anche nel caso si prevedesse di ottenere una deroga, sarebbe sempre utile avvalersi dei migliori strumenti finanziari possibili considerando che la capacità di indebitamento del Promotore pubblico dovrebbe essere bassa, che gli Stati si finanziaeranno a condizioni migliori delle sue e che i lavori dovranno effettuarsi nell'ambito di una committenza pubblica di tipo « classico ».

Il Dott. BOLOGNA condivide questa analisi; il « piano Juncker » è importante ma si tratta in questo caso di un finanziamento classico.

6. Stato dello studio in corso sul montaggio giuridico e finanziario

Il dott. BOLOGNA parla delle attività avviate dal consulente scelto da LTF che incontra in questo periodo i vari interlocutori coinvolti per individuare le aspettative e proporre il miglior compromesso possibile. Rammenta l'importanza dei flussi finanziari la cui buona gestione, eventualmente con l'aiuto di organismi come la BEI, deve permettere al Promotore pubblico di effettuare i pagamenti delle imprese a tempo debito. Ricorda che l'Italia ha previsto nel proprio bilancio un

l'Italie a prévu dans son budget un montant important qui permet de garantir des flux financiers correspondant aux besoins du promoteur. L'éventualité d'un contrat de partenariat pour les équipements sera également examinée par le consultant.

Mme KALAYDJIAN évoque également la mission financière, qui devrait s'achever fin février et pour laquelle le prestataire choisi a élaboré un modèle et effectué différentes simulations. Selon certaines hypothèses, l'endettement du promoteur public pourrait conduire à un montant de frais financiers de l'ordre de 700 à 1000M€, ce qui n'est pas envisageable.

M. BOLOGNA indique qu'il serait préférable que l'endettement soit supporté par chacun des États par les moyens les plus adaptés.

8. Préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne

M. BRINKHORST propose à nouveau d'organiser fin janvier à Bruxelles une réunion restreinte rassemblant une partie des délégations des deux pays, LTF et les services de la Commission européenne afin d'évoquer les différents sujets liés à la préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne.

M. BESSON remercie M. BRINKHORST pour son appui et fait part de l'accord de la partie française pour la participation à la réunion qu'il a proposée. En ce qui concerne le calendrier de réalisation de l'opération, il existe naturellement des délais difficilement réduçibles mais il pourrait néanmoins peut-être être envisagé de réaliser en anticipation une partie des travaux définitifs, tels que le puits d'Avrieux ou le premier tube du tunnel entre Suse et Bussoleno.

M. BESSON évoque également les interfaces entre périodes de programmation des crédits européens. Pour la période 2014 – 2020, l'appel à projet aura été lancé en septembre 2014, les réponses étant attendues pour le 26 février 2015 et les décisions de financement à l'été 2015, ce qui conduit en définitive à une procédure d'environ deux ans entre les deux périodes de programmation. Il serait souhaitable que les demandes et les décisions de financement tiennent compte de cette

montante considérable que permet les flux cohérents avec le besoin du promoteur. Le consultant examinera également l'éventualité d'un contrat de partenariat pour les équipements.

Mme KALAYDJIAN parle à son tour de la mission financière qui devrait être achevée à la fin février et pour laquelle le prestataire choisi a élaboré un modèle et effectué différentes simulations. Selon certaines hypothèses, l'endettement du promoteur public pourrait conduire à un montant de frais financiers de l'ordre de 700 à 1000M€, ce qui n'est pas envisageable.

M. BOLOGNA indique qu'il serait préférable que l'endettement soit supporté par chacun des États par les moyens les plus adaptés.

8. Préparation de la réponse au appel à projet de la Commission européenne

M. BRINKHORST propose à nouveau d'organiser fin janvier à Bruxelles une réunion restreinte rassemblant une partie des délégations des deux pays, LTF et les services de la Commission européenne afin d'évoquer les différents sujets liés à la préparation de la réponse à l'appel à projet de la Commission européenne.

M. BESSON remercie M. BRINKHORST pour son appui et fait part de l'accord de la partie française pour la participation à la réunion qu'il a proposée. En ce qui concerne le calendrier de réalisation de l'opération, il existe naturellement des délais difficilement réduçibles mais il pourrait néanmoins peut-être être envisagé de réaliser en anticipation une partie des travaux définitifs, tels que le puits d'Avrieux ou le premier tube du tunnel entre Suse et Bussoleno.

M. BESSON évoque également les interfaces entre périodes de programmation des crédits européens. Pour la période 2014 – 2020, l'appel à projet aura été lancé en septembre 2014, les réponses étant attendues pour le 26 février 2015 et les décisions de financement à l'été 2015, ce qui conduit en définitive à une procédure d'environ deux ans entre les deux périodes de programmation. Il serait souhaitable que les demandes et les décisions de financement tiennent compte de cette

période intermédiaire entre deux périodes de programmation.
M. VIRANO fait également part de l'accord de la délégation italienne sur la réunion proposée par M. BRINKHORST.

Il précise que s'il est nécessaire de faire preuve de rigueur et de fiabilité dans l'établissement du calendrier de l'opération dans le cadre de la prochaine demande de subvention, il faut également engager les étapes préalables qui peuvent l'être afin d'adresser un message clair concernant la volonté de réaliser l'opération.

M. VIRANO rappelle également que, malgré l'engagement politique de la Commission européenne en faveur de l'ensemble de l'opération, la subvention ne couvrira que la période 2014 - 2020, et pas au-delà ; ce sont les États qui, dans l'attente d'une décision au titre de la période de programmation ultérieure, auront à assumer seuls l'engagement financier correspondant, ce qui représente un signal fort quant à leur engagement dans l'opération.

M. BRINKHORST donne acte de cet engagement des deux États. Il estime que la période de programmation 2014 - 2020 sera, comme actuellement, prolongée par une période complémentaire de deux ans. Le principe de la réunion restreinte fin janvier proposée par M. BRINKHORST est validé.

Approbation du projet de référence, avis du groupe de travail technique et sécurité

M. REBEYROTTE indique qu'un premier rapport, relatif aux aspects techniques et à la sécurité du projet, dont le contenu avait été évoqué lors de la dernière réunion de la CIG, a été finalisé par les deux délégations du groupe de travail technique et sécurité et signé le 5 septembre. Conformément à la demande exprimée par la CIG lors de la réunion du 9 juillet, l'analyse s'est ensuite poursuivie en ce qui concerne les estimations des coûts et des délais de réalisation de l'opération, ce qui a conduit à un nouveau rapport du groupe de travail technique et sécurité, validé le 11 décembre.

Les niveaux retenus pour les prix « secs » et les prix de vente n'appellent pas d'observation. En ce qui concerne les provisions pour

tra i due periodi di programmazione.

Il Presidente VIRANO conferma a sua volta l'accordo della delegazione italiana a partecipare alla riunione proposta dal Coordinatore BRINKHORST.

Precisa che è necessario dar prova di rigore e di affidabilità stabilendo il calendario delle operazioni all'interno della prossima richiesta di sovvenzioni e che allo stesso tempo è necessario avviare le tappe di preparazione in modo da inviare un messaggio chiaro sull'intenzione di voler realizzare tutta l'opera.

Il Presidente VIRANO ricorda che, nonostante l'impegno politico della Commissione europea a favore di tutta l'opera, la sovvenzione coprirà solo il periodo 2014 - 2020 e non oltre; sono gli Stati che, in attesa di una decisione per il periodo di programmazione ulteriore, dovranno assumersi l'impegno finanziario corrispondente, cosa che rappresenta un segnale forte quanto al loro impegno nell'opera.

Il Coordinatore BRINKHORST prende atto dell'impegno dei due Stati. Pensa che il periodo di programmazione 2014 - 2020 sarà, come avviene ora, prolungato con un periodo di altri due anni.

E' approvato il principio della riunione in comitato ristretto di fine gennaio proposta dal Coordinatore BRINKHORST.

7. Approvazione del Progetto di Riferimento, parere del gruppo di lavoro Tecnico- sicurezza

M. REBEYROTTE indica che un primo rapporto, relativo agli aspetti tecnici e alla sicurezza del progetto, il cui contenuto era stato oggetto di discussione all'ultima riunione della CIG, è stato portato a termine dalle due delegazioni del gruppo di lavoro tecnico-sicurezza ed è stato firmato il 5 settembre. Conformemente alla richiesta espressa dalla CIG durante la riunione del 9 luglio, l'analisi è proseguita con le stime dei costi e i tempi di realizzazione dell'opera e ha condotto alla stesura di una nuova relazione del gruppo di lavoro tecnico-sicurezza convalidata l'11 dicembre.

I livelli scelti per i prezzi « semplici » e i prezzi di vendita non sollevano particolari osservazioni. Per quanto riguarda gli accantonamenti per

les aléas géologiques « normaux » associés aux travaux de génie civil souterrain, évaluées à 182 M€ sur la base des études menées en 2006 avec un « DAT » à 90%, correspondant à une probabilité de 90% de ne pas dépasser ce montant, la méthode adoptée paraît globalement appropriée mais avec des incertitudes en ce qui concerne les têtes de tunnel, les transitions entre différents niveaux géologiques et les rencontres de failles.

Les provisions pour aléas géologiques exceptionnels associés aux travaux de génie civil souterrain ont été estimées à 178M€. Le groupe de travail s'interroge sur les risques liés à la réalisation des sites de sécurité, qui représentent des volumes à excaver importants. Le montant global des provisions pour aléas et imprévus associés aux travaux de génie civil et d'équipements s'élève à 722 M€.

Une comparaison avec le tunnel du Saint Gothard a conduit à s'interroger sur le réalisme des hypothèses retenues pour les cadences de creusement, qui pourraient s'avérer optimistes. L'incidence sur les délais se traduirait nécessairement sur les coûts.

Une autre remarque concerne les creusements au tunnelier des deux tubes parallèles du tunnel, pour lesquels le décalage entre les deux tunneliers devrait être suffisant pour que le second creusement bénéficie des enseignements tirés du premier. Ce décalage n'est que de trois mois au départ de la descenderie de La Praz en direction de Modane, ce qui peut apparaître court, et il est nul au départ de Suse. Le groupe de travail technique et sécurité recommande de revoir le calendrier de réalisation afin de disposer d'un délai suffisant avant la réalisation du deuxième tube.

Pour conclure, le groupe de travail a exprimé différentes recommandations à la CIG, figurant à la fin de son rapport, notamment afin d'attirer l'attention du prestataire qui sera retenu pour la mission de certification des coûts. Ces recommandations portent sur :

- l'analyse des hypothèses de cadence de creusement, en prenant en compte les données géologiques disponibles, issues notamment des reconnaissances en cours, et le retour

rischi geologici « normali » associati ai lavori di genio civile in sotterraneo, la cui stima equivale a 182 milioni di euro sulla base degli studi condotti nel 2006, considerando un « DAT » al 90%, ossia con una probabilità del 90% di non superamento di questa somma, il metodo adottato sembra essere globalmente appropriato ma con alcune incertezze che riguardano gli imbocchi delle gallerie, le transizioni tra i vari livelli geologici e la possibilità di incontrare faglie geologiche.

Gli accantonamenti legati a eventi geologici straordinari associati ai lavori di genio civile in sotterraneo sono stati stimati a 178 milioni di euro. Il gruppo di lavoro si chiede quali potrebbero essere i rischi legati alla realizzazione dei siti di sicurezza dove il volume degli scavi sarà importante. L'importo totale degli accantonamenti per alea e imprevisi associati ai lavori di genio civile e di impianti è pari a 722 milioni di euro.

Un raffronto con la galleria del San Gottardo fa sorgere dubbi sul realismo delle ipotesi delle cadenze di scavo che potrebbero risultare troppo ottimistiche. L'incidenza sui tempi si tradurrebbe necessariamente sui costi.

Un'altra osservazione riguarda l'uso della scavatrice nelle due canne parallele della galleria per le quali lo sfasamento temporale nell'uso delle due scavatrici dovrebbe essere organizzata in modo tale che il secondo scavo si avvalga degli insegnamenti del primo. Questo sfasamento di solo tre mesi dell'avvio della discenderia di La Praz in direzione di Modane, che può sembrare breve, è pressoché nullo in partenza da Susa. Il gruppo di lavoro tecnico-sicurezza raccomanda di rivedere il calendario di esecuzione per disporre di tempi sufficienti prima della realizzazione della seconda canna.

Per concludere, il gruppo di lavoro ha espresso varie raccomandazioni alla CIG, presentate alla fine della sua relazione, in particolare per attirare l'attenzione del fornitore che verrà scelto per la certificazione dei costi. Tali raccomandazioni riguardano:

- l'analisi delle ipotesi di cadenza di scavo, prendendo in considerazione i dati geologici disponibili, frutto in particolare, delle ricognizioni in corso, e il feed-back della realizzazione

d'expérience issu de la réalisation des descenderies du projet ou de la réalisation d'autres projets, comme le Gothard, l'organisation des chantiers et leurs plannings, les provisions pour aléas et imprévus, en particulier s'agissant des secteurs les plus complexes ou les plus critiques ;

- la prise en compte, dans l'estimation des coûts du promoteur public, d'une durée plus longue, afin de tenir compte des phases d'études et procédures préparatoires aux travaux et, après la réalisation de ceux-ci, des délais liés notamment aux finitions, aux réclamations ou aux contentieux éventuels ;
- la poursuite de l'étude des différentes possibilités d'allotissement et modes de contractualisation pour la réalisation du projet, afin de consolider l'analyse des risques et les estimations et de définir les meilleures conditions de mise en concurrence ;
- la poursuite de l'étude sur les déplacements de réseaux en France afin de disposer du même niveau de détail d'étude qu'en Italie ;
- l'intégration dans les mesures propres à chaque pays, d'une provision pour les mesures de sécurisation de chantier ;
- l'analyse par LTF d'adaptations de l'organisation des chantiers et des plannings qui pourraient diminuer les coûts.

M. REBEYROTTE souligne que les études menées par LTF sont de très bonne qualité mais que la géologie est très complexe. En ce qui concerne les délais, il estime que, sauf aléa majeur, le délai global ne devrait pas être remis en cause.

En l'absence de M. PIAZZA, M. MENNA confirme que les propos de M. REBEYROTTE résument le travail accompli par le groupe de travail technique et sécurité. Il importe maintenant que le certificateur puisse tenir compte des éléments présentés.

Sur proposition de M. BESSON, la CIG valide les conclusions du groupe de travail technique et sécurité et notamment ses recommandations.

Etat de l'appel d'offre sur la Certification des coûts de

delle descenderie del progetto o della realizzazione di altri progetti, come il Gottardo, l'organizzazione dei cantieri e la loro pianificazione, gli accantonamenti per alee ed imprevisti, in particolare trattandosi dei settori più complessi o più critici;

- la considerazione, nella stima dei costi del promotore pubblico, di una durata più lunga allo scopo di includere anche le fasi di studio e le procedure preparatorie dei lavori e, una volta realizzati tali lavori, dei tempi legati in particolare alle finiture, ai reclami o agli eventuali contenziosi;
- il proseguimento dello studio riguardante le varie possibilità di divisione in lotti e le modalità contrattuali per realizzare il progetto, al fine di consolidare l'analisi dei rischi e le stime, e per definire le migliori condizioni di messa in concorrenza;
- il proseguimento degli studi sulle interferenze di reti in Francia al fine di disporre dello stesso livello di approfondimento di studi dell'Italia;
- l'inclusione, all'interno dei provvedimenti di ogni paese, di un accantonamento per la messa in sicurezza del cantiere;
- l'analisi da parte di LTF di aggiustamenti nell'organizzazione dei cantieri e delle programmazioni che potrebbero far diminuire i costi.

M. REBEYROTTE sottolinea che gli studi condotti da LTF sono di ottima qualità ma che la geologia è molto complessa. Per quanto riguarda il calendario, egli asserisce che, tranne in caso di grossi imprevisti, i tempi generali non dovrebbero subire modifiche.

In assenza dell'ing. PIAZZA, il dott. MENNA conferma che quanto detto da M. REBEYROTTE riassume il lavoro svolto dal gruppo Tecnico-sicurezza. E' importante ora che il certificateur possa prendere in considerazione gli elementi presentati.

Su proposta del Presidente BESSON, la CIG convalida le conclusioni del gruppo di lavoro tecnico-sicurezza e in particolare le sue raccomandazioni.

9. Stato di avanzamento della gara sulla Certificazione dei costi

l'opération

M. DU MESNIL indique que, conformément à la demande exprimée au cours de la réunion précédente de la CIG, la consultation a été lancée mais l'appel d'offre a dû être déclaré infructueux. Il estime que différents facteurs peuvent expliquer ce résultat, notamment la période peu favorable à laquelle la consultation a été lancée et le critère d'indépendance par rapport aux études de l'opération, qui a vraisemblablement découragé des candidats.

La passation d'un marché négocié a donc été envisagée. Sur proposition de la partie italienne, l'hypothèse d'un recours à la BEI a été prise en compte mais, à la suite de différents contacts, il s'est avéré que la BEI n'était pas en mesure de fournir la prestation attendue. La proposition est donc de poursuivre dans le cadre de négociations directes avec des prestataires compétents, des contacts étant néanmoins maintenus avec la BEI afin de l'associer à la suite de la procédure.

M. VIRANO confirme que cette proposition convient à la partie italienne, la responsabilité de la conduite de l'ensemble de la procédure restant naturellement à LTF.

M. DE SAINT-PULGENT partage ce point de vue et précise qu'après le choix du prestataire, par LTF, celui-ci devra travailler en liaison avec le groupe de travail juridique, économique et financier de la CIG.

M. DU MESNIL précise que la CIG sera informée du titulaire retenu par LTF et que les travaux réalisés seront présentés aux groupes compétents de la CIG.

M. GRESSIER rappelle que le cahier des charges prévoit bien des contacts entre le certificateur et les groupes de travail juridique, économique et financier et technique et sécurité. Le rapport du certificateur devra être rendu en toute indépendance.

M. BESSON confirme que le cahier des charges devra être respecté.

Préparation du nouvel avenant : mise en œuvre des dispositions de l'article 18

dell'opera

M. DU MESNIL indica che, conformemente alla richiesta espressa nel corso della precedente riunione della CIG, è stata avviata la consultazione ma il bando di gara non ha avuto esito positivo poiché le offerte depositate non erano adeguate. Vi sono a suo avviso vari fattori che possono spiegare questo problema, ad esempio il periodo poco propizio in cui sono state avviate le consultazioni e il criterio di indipendenza rispetto agli studi dell'opera; tutto ciò ha scoraggiato molti candidati.

Si è quindi pensato di procedere con un'aggiudicazione con procedura di appalto negoziato. Su proposta italiana, si era anche pensato di ricorrere alla BEI ma quest'ultima, in seguito a vari contatti, ha informato che non era in grado di fornire la prestazione richiesta. La proposta sarebbe quindi di continuare in un ambito di trattative dirette con le imprese competenti e allo stesso tempo mantenere i contatti con la BEI per renderla partecipe degli sviluppi futuri.

Il Presidente VIRANO conferma che questa proposta raccoglie l'approvazione della delegazione italiana pur sapendo che l'intera responsabilità della procedura incombe naturalmente su LTF.

M. DE SAINT-PULGENT condivide questo punto di vista e precisa che il fornitore scelto da LTF dovrà lavorare in stretto collegamento con il gruppo di lavoro giuridico, economico e finanziario della CIG.

M. DU MESNIL precisa che la CIG verrà tenuta informata del titolare deciso da LTF e che i lavori realizzati saranno presentati ai gruppi competenti della CIG.

M. GRESSIER ricorda che il capitolato prevede già che vi siano contatti tra il certificateur e i gruppi di lavoro giuridico, economico e finanziario e tecnico-sicurezza. Il rapporto del certificateur dovrà essere consegnato in completa indipendenza.

Il Presidente BESSON conferma che sarà necessario rispettare il capitolato.

10. Preparazione del Protocollo addizionale: applicazione delle disposizioni dell'articolo 18

M. GRESSIER évoque différents sujets qui, en complément du principe de l'engagement des travaux définitifs, devraient figurer dans le nouvel avenant :

- l'affirmation de la volonté commune de lutte contre le crime organisé ;
- les modalités de mise en œuvre de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 ;
- éventuellement différentes dispositions financières

Au cours d'une visio-conférence le 11 décembre, la délégation italienne a indiqué qu'elle ne souhaitait pas évoquer la question des modalités de mise en œuvre de l'article 18. La partie française propose néanmoins de confier à LTF une mission relative aux index susceptibles d'être utilisés pour procéder à l'actualisation des futures dépenses afin de les ramener à la même date de valeur et est en attente d'un accord italien pour l'engagement de cette mission. L'objectif devrait être d'aboutir au premier semestre 2015.

M. BOLOGNA estime que la priorité doit être d'évaluer la transformation des euros constants en euros courants pour la présentation à la Commission européenne du dossier de demande de subvention. Ensuite il conviendra de procéder à la certification des coûts et, lorsque ses résultats seront disponibles, à la recherche d'une indexation. Celle-ci devrait être limitée à la période 2014 – 2020, une autre hypothèse étant à considérer au-delà.

M. GRESSIER indique que, en ce qui concerne les modalités de mise en œuvre de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, la proposition française ne consiste pas à considérer une hypothèse d'inflation choisie a priori mais à prendre en compte les dépenses réelles, effectuées année par année, en les ramenant à une même date de valeur, choisie en commun, en utilisant à cet effet un index dont les modalités de calcul auront également été validées en commun, afin de comparer le total de ces dépenses au coût certifié, exprimé à la même date de valeur. Il ne s'agit donc pas de définir, a priori, un nouveau coût en fonction d'une hypothèse d'inflation supposée mais une méthode permettant de

M. GRESSIER fa riferimento a vari argomenti che, insieme al principio di avvio dei lavori definitivi, dovrebbero figurare nel nuovo Protocollo aggiuntivo:

- l'affermazione della volontà comune di lotta contro il crimine organizzato;
- le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 ;
- eventualmente alcune disposizioni di tipo finanziario

Nel corso di una video-conferenza dell'11 dicembre, la delegazione italiana ha fatto presente che non desiderava parlare del tema riguardante le modalità d'applicazione dell'articolo 18. La delegazione francese ha tuttavia proposto di affidare ad LTF una missione relativa agli indici che potranno essere utilizzati per procedere all'attualizzazione delle future spese in modo che esse risalgano alla stessa data di valuta e resta in attesa di una decisione al riguardo da parte della delegazione italiana. L'obiettivo è di concludere entro il primo semestre 2015.

Il Dott. BOLOGNA ritiene che la priorità per la presentazione del dossier alla Commissione europea per la richiesta di finanziamenti sia la trasformazione degli euro costanti in euro correnti. Sarà poi il momento di procedere alla certificazione dei costi e, quando i risultati saranno pronti, si lavorerà sull'indicizzazione. Quest'ultima dovrà tuttavia coprire solo il periodo 2014 – 2020; mentre un'altra ipotesi verrà formulata in seguito.

M. GRESSIER aggiunge che, per quanto riguarda le modalità di applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, la proposta francese non consiste nel considerare un'ipotesi d'inflazione scelta a priori ma consiste nel prendere in considerazione le spese reali effettuate anno per anno, riportandole a una stessa data di valore scelta in comune, utilizzando un indice le cui modalità di calcolo saranno anch'esse state valutate in comune allo scopo di paragonare il totale di queste spese al costo certificato, espresso alla stessa data di valore. Non si tratta quindi di definire a priori un nuovo costo a seconda di un'inflazione presupposta ma di un metodo che permetta di paragonare

comparer objectivement des dépenses effectuées en euros courants à un coût certifié défini en euros constants à une date donnée.

M. BOLOGNA indique qu'il ne souhaite pas faire une prévision d'inflation jusqu'en 2029 mais qu'il est nécessaire de prendre en compte l'évolution des coûts jusqu'en 2020. Il estime par ailleurs que la mise en œuvre de l'article 18 est une question différente.

M. DE SAINT-PULGENT propose de demander à LTF de réaliser une étude sur la formule paramétrée à retenir, tenant compte des comparaisons internationales en la matière, afin de déterminer le type d'index pertinent.

M. BOLOGNA donne son accord sur cette proposition.

M. VIRANO estime qu'il conviendrait d'une part de préparer le dossier pour la Commission européenne, d'autre part d'analyser les modalités retenues au niveau international, pour d'autres ouvrages, en matière d'actualisation des coûts. Confier ce travail à LTF lui paraît approprié, l'étude déjà réalisée servant de base et devant être actualisée par un benchmarking.

M. SAINTILLAN précise qu'en complément du dépôt du dossier de demande de subvention européenne du 26 février, il conviendra de disposer d'une interprétation commune des dispositions de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, afin de l'intégrer dans l'avenant prévu par l'article 4 de l'accord de janvier 2001. Par ailleurs il y aura lieu de prévoir les inscriptions budgétaires afin de stabiliser le plan de financement préalablement à l'engagement des travaux.

M. BESSON indique que l'avenant prévu par l'article 4 devra mettre en évidence une volonté commune d'une part de lutter contre les infiltrations mafieuses d'autre part de parvenir à un report modal important, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises. Il convient de rappeler que le projet n'est pas une ligne à grande vitesse ou « TAV » mais une ligne mixte. Par ailleurs, alors que l'article 1 de l'accord de 2001 évoque une mise en service de la liaison Lyon - Turin à la date de saturation de la ligne historique, il y aura lieu de souligner les éléments nouveaux qui confirment l'urgence de ce projet, notamment la décision européenne du 19 octobre 2011 relative à la constitution du

objectivement les dépenses effectuées en euro courants à un coût certifié défini en euro constants ad una determinata data.

Il dott. BOLOGNA aggiunge che non vuole fare una previsione d'inflazione fino al 2029 ma che è necessario prendere in considerazione l'evoluzione dei costi fino al 2020. Indica tra l'altro che l'applicazione dell'articolo 18 è una cosa diversa.

M. DE SAINT-PULGENT propone di chiedere a LTF di realizzare uno studio sulla formula parametrata da scegliere, prendendo in considerazione i raffronti internazionali in materia, in modo da determinare il tipo di indice pertinente.

Il dott. BOLOGNA è d'accordo con questa proposta.

Il Presidente VIRANO ritiene che sarebbe utile preparare il dossier per la Commissione europea e allo stesso tempo analizzare le modalità scelte a livello internazionale, per altre opere, in materia di attualizzazione dei costi. Pensa che affidare questo lavoro a LTF sia opportuno poiché lo studio realizzato in passato servirà come base e dovrà essere aggiornato attraverso i dati di un benchmarking.

M. SAINTILLAN precisa che in aggiunta all'invio della richiesta di sovvenzioni europee del 26 febbraio, sarebbe utile disporre di un'interpretazione comune delle disposizioni dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012, in modo da allegarlo al Protocollo addizionale previsto all'articolo 4 dell'Accordo di gennaio 2001. Tra l'altro sarà possibile prevederne l'iscrizione nel bilancio al fine di stabilizzare il piano finanziario prima dell'avvio dei lavori.

Il Presidente BESSON indica che il Protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dovrà evidenziare la volontà comune di lottare contro le infiltrazioni mafiose e allo stesso tempo di realizzare un importante trasferimento modale in particolare per il trasporto merci. E' utile ricordare che il progetto non è una linea ad alta velocità o « TAV » ma una linea mista. Inoltre, l'articolo 1 dell'Accordo del 2001 fa riferimento ad una messa in servizio del collegamento Torino-Lione alla data di saturazione della linea storica ma sarà anche utile evidenziare i nuovi elementi che confermano l'importanza di questo progetto, in particolare la decisione europea del 19 ottobre 2011 relativa alla

réseau transeuropéen, qui confirme qu'il s'agit du seul passage du réseau central entre le Léman et la Méditerranée. Les résultats obtenus dans d'autres ouvrages, comme le tunnel du Lötschberg, dont le trafic de marchandise a fortement augmenté, montrent que les besoins existent lorsque les lignes sont performantes. Ce qui est vrai pour les liaisons Nord - Sud est également vrai pour les traversées Est - Ouest. MM. BESSON et VIRANO confirment qu'il appartient au groupe de travail « nouvel accord », qui avait élaboré l'Accord du 30 janvier 2012, de rédiger l'avenant prévu par l'article 4 de l'accord de janvier 2001.

Transfert modal : études LTF, autoroute ferroviaire alpine

M. CHABERT indique qu'un programme d'étude est en cours de préparation afin de répondre à la lettre adressée à LTF par les deux chefs de délégation du groupe de travail report modal le 9 septembre. Des éléments chiffrés seront également proposés. LTF serait disponible pour participer à une réunion du groupe de travail report modal à partir de fin février.

M. Monsieur DI GIANFRANCESCO souligne l'importance du report modal et le besoin d'une étude relative à la quantification des avantages environnementaux correspondants.

M. DE SAINT-PULGENT souhaite également que les études relatives aux péages puissent être finalisées au 1^{er} semestre 2015.

M. VIOLI évoque l'autoroute ferroviaire alpine, dont les derniers résultats de trafic montrent une croissance et sont très positifs. La notification à la Commission européenne des aides des États est prévue d'ici la fin de l'année et sera l'objet d'une analyse de la DG Comp. Les contacts avec les services laissent espérer une réponse positive, qui devrait en principe être donnée d'ici fin avril.

M. LOUIS précise que ceci permettra d'une part d'attribuer à l'opérateur les financements des États pour le service transitoire, depuis le mois de juin 2013, d'autre part de reprendre la procédure destinée à la mise en place du service définitif.

création de une rete trans-europea in cui viene ribadito che si tratta dell'unico attraversamento della rete centrale tra il Lemano e il Mediterraneo. I risultati ottenuti con altri progetti come la galleria del Lötschberg, dove il traffico merci è notevolmente aumentato, sono la riprova che questa esigenza esiste quando le linee funzionano. Quanto detto per i collegamenti Nord - Sud è anche vero per quanto riguarda gli attraversamenti Est - Ovest.

I presidenti BESSON e VIRANO confermano che spetta al gruppo di lavoro « Nuovo Accordo », incaricato della stesura dell'Accordo del 30 gennaio 2012, di redigere il protocollo addizionale previsto dall'articolo 4 dell'Accordo del gennaio 2001.

11. Trasferimento modale : studi LTF, Autostrada ferroviaria alpina

M. CHABERT comunica che è in corso di preparazione un programma di studi per rispondere alla lettera inviata a LTF dai due capi delegazione del gruppo di lavoro trasferimento modale in data 9 settembre. Saranno anche proposti dati numerici. LTF sarebbe disponibile a partecipare a una riunione del gruppo di lavoro trasferimento modale dalla fine febbraio in poi.

Il dott. DI GIANFRANCESCO sottolinea l'importanza del trasferimento modale e il bisogno di uno studio relativo alla quantificazione dei vantaggi ambientali corrispondenti.

M. DE SAINT-PULGENT chiede anche che gli studi relativi ai pedaggi possano essere terminati nel primo semestre 2015.

Il dott. VIOLI parla dell'autostrada ferroviaria alpina, i cui ultimi risultati di traffico mostrano una crescita e quindi sono molto positivi. La notifica alla Commissione europea degli aiuti da parte degli Stati è prevista entro fine anno e sarà oggetto di un'analisi da parte della DG Comp. I contatti con gli uffici preposti lasciano sperare in un esito positivo, che dovrebbe essere reso noto a fine aprile.

M. LOUIS precisa che tutto ciò permetterà da un lato di attribuire all'operatore i finanziamenti degli Stati per il servizio transitorio dal mese di giugno 2013 e dall'altro di riprendere la procedura di creazione

Programme des activités de LTF

M. FRAISSE présente le projet de programme d'activité de LTF, validé par le conseil d'administration du 9 décembre. Il précise qu'il s'agit du dernier exercice pour LTF. Le programme global s'élève à 1 236,5 M€, qui auront été engagés en quasi totalité fin 2015 ; les bons de commande 2 et 3 de Saint-Martin-la-Porte, qui représentent 203 M€, à engager en 2017, n'en font pas partie. Les autorisations d'engagement représentent 42,5 M€ et comprennent notamment des engagements complémentaires sur le chantier de la galerie de reconnaissance de La Maddalena, pour 22,5 M€, en particulier pour prendre en compte les travaux liés à la mise en sécurité du site, la maîtrise d'ouvrage de LTF pour 9,5M€, dont il faut déduire 1,4 M€ initialement réservé pour les frais de la CIG, les activités préparatoires aux futurs chantiers pour 4,3 M€ et les études, pour 6,1M€ incluant la révision finale du projet, les études de report modal et les études économiques et financières. 1,5 M€ sont également prévus pour l'assistance juridique et la communication. La CIG valide ce programme.

Ligne historique

M. REBEYROTTE indique qu'une réunion du comité de sécurité est envisagée prochainement, la date étant à fixer avec le successeur de M. PIAZZA. Un exercice de sécurité est par ailleurs programmé dans la nuit du 17 au 18 janvier 2015.

Dans la mesure où les problématiques de la ligne historique et du projet de ligne nouvelle sont différentes, il est préférable que la composition du comité de sécurité soit adaptée selon qu'il traite de l'un ou de l'autre sujet, les chefs des délégations restant les mêmes.

Calendrier des prochaines réunions de la CIG

Une réunion restreinte sera organisée fin janvier avec la Commission européenne.

del servizio definitivo.

12. Programma delle attività di LTF

M. FRAISSE presenta la bozza di programma delle attività di LTF, convalidato dal consiglio di amministrazione del 9 dicembre. Precisa che si tratta dell'ultimo esercizio per LTF. Il programma globale ammonta a 1236,5 milioni di euro, che saranno impegnati quasi interamente per fine 2015; gli ordini 2 e 3 di Saint-Martin-la-Porte per un ammontare di 203 milioni di euro, da impegnare nel 2017, non sono compresi. Le autorizzazioni di impegno di spesa ammontano a 42,5 milioni di euro e comprendono, in particolare, gli stanziamenti aggiuntivi per il cantiere della galleria geognostica de La Maddalena, pari a 22,5 milioni di euro, legati in particolare ai lavori di messa in sicurezza del sito, per la committenza di LTF che ammonta a 9,5 milioni di euro, dai quali occorre sottrarre 1,4 M€ inizialmente riservati per le spese della CIG, per le attività preparatorie per i futuri cantieri per 4,3 milioni di euro e per gli studi, per 6,1 milioni di euro che comprendono la revisione finale del progetto, gli studi sul trasferimento modale e gli studi economici e finanziari. L'assistenza giuridica e la comunicazione prevedono l'impiego di 1,5 milioni di euro. La CIG convalida questo programma.

13. Linea storica

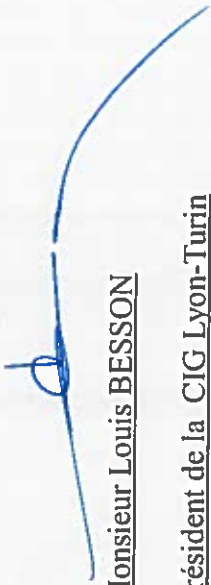
M. REBEYROTTE informa che è prevista entro breve termine una riunione del comitato di sicurezza e rimane da concordare una data con il successore del Dott. PIAZZA. E' stata anche prevista un'esercitazione di sicurezza nella notte tra il 17 e il 18 gennaio 2015.

Le problematiche della linea storica e quelle del progetto della nuova linea sono diverse, ragion per cui sarebbe auspicabile che la composizione del comitato di sicurezza sia modificata in funzione degli argomenti all'ordine del giorno, mantenendo gli stessi capi delegazione.

14. Calendario delle prossime riunioni della CIG

Si prevede di organizzare a fine gennaio una riunione e ristretta con la

La date de la prochaine réunion de la CIG sera fixée ultérieurement.



Monsieur Louis BESSON

Président de la CIG Lyon-Turin

Commissione europea.

La data della prossima CIG sarà stabilita successivamente.



Arch. Mario VIRANO

Presidente de la delegazione italiana della CIG Torino-Lione