

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

**55<sup>ème</sup> réunion du 12 décembre 2016**

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 55<sup>ème</sup> réunion plénière le 12 décembre 2016, dans les locaux de TELT-sas, au Bourget du Lac, près de Chambéry.

Étaient présents :

**- pour la délégation française :**

M. Louis BESSON, président de la CIG,

*Membres titulaires :*

M. Michel DELPUECH, Préfet de Région Auvergne-Rhône-Alpes,  
Préfet du Rhône ;

Mme Mélanie MEGRAUD, ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, MEIN,

*Membres suppléants :*

M. Denis LABBÉ, préfet de la Savoie, ministère de l'Intérieur,

Mme Charlotte LERAT, ministère des Affaires Étrangères et du Développement international, MAEDI,

M. Jordan CARTIER, ministère de l'Environnement, MEEM

**COMMISSIONE INTERGOVERNATIVA  
PER LA NUOVA LINEA FERROVIARIA  
TORINO-LIONE**

**55a riunione, 12 dicembre 2016**

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 55a riunione plenaria il 12 dicembre, nei locali di TELT-sas, a Bourget du Lac, presso Chambéry.

Erano presenti:

**- per la delegazione francese:**

Il presidente della CIG M. Louis BESSON,

*I titolari:*

M. Michel DELPUECH, Prefetto Regione Auvergne-Rhône-Alpes,  
Prefetto del Rhône,

Mme Mélanie MEGRAUD, ministero dell'Economia, dell'Industria e del Digitale, MEIN,

Supplenti:

M. Denis LABBÉ, prefetto della Savoia, ministero dell'Interno,

Mme Charlotte LERAT, ministero degli Affari Esteri e dello Sviluppo Internazionale, MAEDI,

M. Jordan CARTIER, ministero dell'Ambiente, MEEM

*Membres associés :*

M. Patrick MIGNOLA, Vice-Président, délégué aux Transports, Région Auvergne-Rhône-Alpes

*Comités et groupes de travail :*

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

M. Etienne QUENCEZ, chef de la délégation française au groupe juridique en charge l'établissement du règlement antimafia

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

M. Christian MAISONNIER, direction régionale Environnement, Aménagement et Logement Auvergne-Rhône-Alpes,

*Secrétariat général :*

M. Jean-Pierre GARINO, secrétaire général, MEEM,

M. Gaëtan JACOLIN, secrétaire général adjoint, MEEM,

M. Alpha DIALLO, secrétariat général, MEEM

**- pour la délégation italienne :**

M. Paolo FOIETTA, président de la délégation italienne de la CIG,

*Membres titulaires :*

Mme Maria Margherita MIGLIACCIO, en visioconférence à Rome, ministère des Infrastructures et des Transports, MIT,

M. Pasquale D'AVINO, en visioconférence à Rome, ministère des Affaires Étrangères, MAE,

*Membri associati:*

M. Patrick MIGNOLA, Vice-Presidente, delegato ai trasporti, Regione Auvergne-Rhône-Alpes,

*Comitati e gruppi di lavoro:*

M. Claude GRESSIER, delegato interministeriale al progetto Torino-Lione-MEEM

M. Etienne QUENCEZ, capo della delegazione francese presso il gruppo giuridico incaricato dell'elaborazione del regolamento antimafia

M. Eric REBEYROTTE capo della delegazione francese del comitato sicurezza,

M. Christian MAISONNIER, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

*Segretariato generale:*

M. Jean-Pierre GARINO, segretario generale, MEEM,

M. Gaëtan JACOLIN, vice-segretario generale, MEEM,

M. Alpha DIALLO, segretario generale, MEEM

**- per la delegazione italiana:**

Il presidente della delegazione italiana della CIG, M. Paolo FOIETTA,

*Titolari:*

Mme Maria Margherita MIGLIACCIO, in videoconferenza a Roma, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, MIT,

M. Pasquale D'AVINO, in videoconferenza a Roma, ministero degli Affari Esteri, MAE,

LO

MP

*Membres suppléants :*

M. Carlo DI GIANFRANCESCO, en visioconférence à Rome, ministère de l'Environnement, de la Protection du Territoire et de la Mer, MATTM,

Mme Marita BEVILACQUA, sous-préfet de Turin,

*Comités et groupes de travail :*

M. Antonio PARENTE, Président GTM, MIT,

M. Carlo RICCIARDI, chef du groupe de travail TS, MIT,

M. Alessandro VIOLI, en visioconférence à ROME, MIT

*Secrétariat général :*

M. Fabio PASQUALI, secrétaire général, MIT.

**- Invités :**

M. Gunther ETTL, représentant M. Brinkhost, coordinateur européen

M. Mario VIRANO, directeur général de TELT

M. Maurizio BUFALINI, directeur général adjoint (Italie) de TELT

M. Alain CHABERT, directeur général adjoint (France) de TELT

M. Alessandro JANNETTI, directeur administratif et financier de TELT

M. Marco MENNA, responsable des relations institutionnelles de TELT

Mme Manuela ROCCA, responsable du secrétariat de la direction générale de TELT

*Supplenti:*

M. Carlo DI GIANFRANCESCO, in videoconferenza a Roma, ministero dell'Ambiente e della Protezione del Territorio e del Mare, MATTM,

Mme Marita BEVILACQUA, Viceprefetto di Torino

*Comitati e gruppi di lavoro:*

M. Antonio PARENTE, Presidente GTM, MIT,

M. Carlo RICCIARDI, capo del gruppo di lavoro TS, MIT,

M. Alessandro VIOLI, in videoconferenza a ROME, MIT

*Segretariato generale:*

Fabio PASQUALI, segretario generale, MIT.

**- Invitati:**

M. Gunther ETTL, rappresentante del Coordinatore europeo M. Brinkhost,

M. Mario VIRANO, direttore generale di TELT,

M. Maurizio BUFALINI, vice-direttore Italia di TELT

M. Alain CHABERT, vice-direttore Francia di TELT

M. Alessandro JANNETTI, direttore amministrativo e finanziario di TELT,

M. Marco MENNA, responsabile relazioni istituzionali di TELT,

13

M. Laurent MICHELIN, chargé de mission infrastructures et transports – SGAR- préfecture de région Auvergne-Rhône-Alpes

Mme Anne-Lise HOUDANT, chargée de mission - préfecture de Savoie

\* \* \*

### **Ordre du jour**

1. *Approbation de l'ordre du jour ;*
2. *Approbation des conclusions des CIG du 18 février, du 2 mars et du 7 juin 2016 ;*
3. *Information sur le processus de ratification en France et en Italie ;*
4. *Mise en œuvre des dispositions des derniers accords franco-italiens ;*
5. *Etat prévisionnel des travaux programmés par TELT et des montants nécessaires en 2017 ;*
6. *Présentation des modifications retenues du projet dans sa partie italienne ;*
7. *Point sur les activités de report modal sur la ligne historique et sur le projet d'Autoroute Ferroviaire Alpine (financement et relance de l'appel d'offres) ;*
8. *Avancement des activités du Comité de Sécurité ;*
9. *Réflexions de la Présidence italienne sur le Programme 2017 de la CIG ;*
10. *Divers.*

\* \* \*

Louis BESSON, en son nom et au nom de Paolo FOIETTA, souhaite la bienvenue à M. Michel DELPUECH, Préfet de région Auvergne-Rhône-

Mme Manuela ROCCA, responsable del segretariato della direzione generale di TELT,

M. Laurent MICHELIN, capo missione infrastrutture e trasporti – SGAR- prefettura regionale Auvergne-Rhône-Alpes

Mme Anne-Lise HOUDANT, capo missione – prefettura della Savoia,

\* \* \*

### **Ordine del giorno**

1. *Approvazione dell'ordine del giorno;*
2. *Approvazione delle conclusioni delle CIG del 18 febbraio, 2 marzo e 7 giugno 2016;*
3. *Informazioni sul processo di ratifica in Italia e Francia;*
4. *Attuazione delle disposizioni degli ultimi accordi italo-francesi;*
5. *Stato di previsione dei lavori programmati da TELT e delle spese necessarie nel 2017;*
6. *Presentazione delle modifiche del progetto adottate nella parte italiana;*
7. *Avanzamento delle attività di trasferimento modale sulla linea storica e del progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina (finanziamento e rilancio del bando di gara);*
8. *Avanzamento delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza;*
9. *Riflessioni della Presidenza italiana sul programma 2017 della CIG;*
10. *Varie ed eventuali.*

\* \* \*

Louis BESSON dà il benvenuto a Michel DELPUECH, Prefetto regionale Auvergne-Rhône-Alpes e a Denis LABBÉ, Prefetto della

Alpes et à M. Denis LABBÉ, préfet de la Savoie. Il salue les délégations française et italienne, M. Gunther ETTL, représentant le coordinateur européen, M. BRINKHORST, et M. Etienne QUENCEZ, qu'il remercie de l'aide précieuse apportée pour l'élaboration du règlement des contrats qui est une première au niveau européen.

Il suggère d'évoquer en premier lieu le point sur le règlement des contrats et la question du report modal avec la possible création d'une nouvelle plateforme de chargement en région lyonnaise, afin d'étendre le périmètre de l'AFA et développer ainsi le report sur le rail du trafic de marchandises, deux points qui concernent plus particulièrement le Préfet de région. Il salue l'initiative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui vient de décider l'attribution d'une subvention de 10M€ pour la mise en œuvre d'une deuxième plateforme d'échange et salue la présence de M. MIGNOLA, vice-président Transport de la Région

M. DELPUECH, après avoir salué les deux co-présidents de la CIG, les délégations, M. Mignola et les représentants de TELT, souligne que le dossier du Lyon Turin s'approche d'une phase plus opérationnelle et réelle. Il évoque comme exemple la démarche « grand chantier » engagée sous la coordination du Préfet de Savoie, et l'initiative lancée par la DREAL pour la réduction des nuisances notamment sur la question des dépôts de matériaux d'extraction. Il indique que le gouvernement français a bien pris acte que nous entrons dans l'ultime phase avec la ratification de l'accord de février 2015. Le gouvernement a donc pris en compte cette réalité pour anticiper les réflexions nationales sur les accès depuis Lyon. Le calendrier envisagé dans le cadre de la commission « Mobilité 21 » va donc être revu et un ingénieur général vient d'être nommé pour engager ce travail.

Pour le report modal, la question de l'AFA est devant nous. M. DELPUECH est convaincu que la préparation du nouvel appel d'offres

Savoia, a nome suo e di Paolo FOIETTA. Saluta le delegazioni italiana e francese, Gunther ETTL, rappresentante del coordinatore europeo BRINKHORST e Etienne QUENCEZ, e lo ringrazia per il prezioso aiuto fornito per l'elaborazione del regolamento dei contratti, che rappresenta un'anteprima a livello europeo.

Propone di trattare in primo luogo il punto relativo al regolamento dei contratti e la questione del trasferimento modale, con la possibile creazione di una nuova piattaforma di carico nella regione lionese, al fine di estendere il perimetro di intervento dell'AFA e sviluppare in tal modo il passaggio del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, due argomenti che riguardano più particolarmente il Prefetto regionale. Esprime apprezzamento per l'iniziativa della Regione Auvergne-Rhône-Alpes, che ha recentemente deciso di concedere una sovvenzione di 10 milioni di euro per la creazione di una seconda piattaforma di carico e si compiace della presenza di P. MIGNOLA, vicepresidente Trasporti della Regione.

Michel DELPUECH, dopo aver salutato i due co-presidenti della CIG, le delegazioni, P. Mignola e i rappresentanti di TELT, sottolinea che il dossier sulla linea Torino-Lione sta giungendo a una fase più operativa e più reale e concreta. Rammenta, a titolo di esempio, la procedura denominata "*démarche grand chantier*", avviata sotto il coordinamento del Prefetto della Savoia, nonché l'iniziativa lanciata dalla DREAL ai fini della riduzione dell'inquinamento e delle nocività, in particolare quelle derivanti dai depositi di materiali di scavo. Indica che il Governo francese ha preso atto del fatto che è stata avviata l'ultima fase, con la ratifica dell'accordo del febbraio 2015. Il governo ha pertanto preso in considerazione tale realtà, per anticipare le riflessioni a livello nazionale sugli accessi a partire da Lione. Il calendario ipotizzato nel quadro della Commissione "*Mobilité 21*" sarà di conseguenza modificato, e un ingegnere capo è stato recentemente designato per intraprendere tale lavoro.

Per quanto riguarda il trasferimento modale, si deve esaminare la questione dell'AFA. M. DELPUECH è convinto che la preparazione

LB

NP

doit parvenir à changer le cadre dans lequel nous avons fonctionné jusqu'à présent. La C.E. a autorisé la poursuite des aides d'Etat jusqu'en 2018 mais le service doit se développer de façon à se rapprocher de l'équilibre économique et cela n'est possible qu'en élargissant l'offre de service. La question de ce futur appel d'offres se situe dans un cadre élargi et ne doit pas seulement être la reconduction du dispositif actuel depuis Aiton. La mobilisation de tous sera nécessaire pour obtenir ce résultat.

Pour ce qui concerne la lutte antimafia, le gouvernement devrait confier au préfet de région la mission de constituer la structure binationale créée par le règlement des contrats. M. DELPUECH a demandé une réunion interministérielle (RIM) pour bien cadrer les choses et les moyens à apporter par différents ministères (Intérieur, Justice, Finances, etc) . Il souhaite également que soient prises en compte les évolutions juridiques pour transformer l'actuel service de prévention contre la corruption en agence de prévention et de lutte contre la corruption (loi Sapin 2) avec des missions élargies et des références à l'agence italienne expressément citée dans le rapport annuel du service général du ministère français de l'intérieur. Il souhaite être entouré d'une équipe dédiée qui devra réunir toutes les compétences nécessaires (magistrats, spécialistes des marchés, de la fraude fiscale...). Les premières initiatives sont en cours.

M. BESSON remercie le Préfet de région, et souligne que le choix régional semble s'imposer, étant le lieu où les compétences de l'Etat sont les plus complètes.

M. QUENCEZ rappelle que cette législation antimafia est quelque chose de relativement nouveau. Le Sénat interroge d'ailleurs les services sur ce point dans le cadre du projet de loi de ratification et demande s'il existe des précédents. M. QUENCEZ souligne qu'il faudrait également avoir les services de la Main d'œuvre et du Travail et élargir largement le

della nuova gara di appalto debba riuscire a cambiare il quadro entro il quale si è operato fino ad ora. La Commissione europea ha autorizzato il proseguimento degli aiuti di Stato fino al 2018, ma il servizio deve svilupparsi in modo da essere in grado di avvicinarsi all'equilibrio economico e ciò sarà possibile unicamente ampliando l'offerta del servizio proposto. La questione di tale futura gara di appalto rientra quindi in un ambito allargato e non deve semplicemente limitarsi a prevedere di prolungare l'attuale dispositivo a partire da Aiton. Per ottenere questo risultato, sarà necessaria la mobilitazione di tutti.

In merito alla lotta alla mafia, il governo dovrebbe affidare al prefetto regionale la missione di costituire la struttura bi-nazionale creata in virtù del regolamento dei contratti. M. DELPUECH ha sollecitato una riunione interministeriale (RIM) per ben inquadrare la questione e definire i mezzi che devono essere forniti da vari ministeri (Interno, Giustizia, Finanze ecc.). Auspica inoltre che si tenga conto delle evoluzioni giuridiche in questo contesto, al fine di trasformare l'attuale servizio di prevenzione della corruzione in agenzia di prevenzione e di contrasto della corruzione (legge Sapin 2), con missioni ampliate e facendo riferimento all'autorità italiana anticorruzione citata espressamente nel rapporto annuale dei servizi generali del Ministero francese dell'Interno. Confida di essere affiancato da una squadra dedicata di specialisti, che dovrà riunire tutte le competenze necessarie (magistrati, specialisti degli appalti, della frode fiscale ...). Sono in corso le prime iniziative.

L. BESSON ringrazia il Prefetto regionale e sottolinea che sembra imporsi la scelta regionale, trattandosi del luogo in cui le competenze dello Stato sono le più complete.

Il Sig. QUENCEZ ricorda che questa legislazione antimafia rappresenta una relativa novità. Il Senato interroga d'altronde i servizi su tale questione nell'ambito del disegno di legge di ratifica e chiede se esistono dei precedenti. Il Sig. QUENCEZ sottolinea che occorrerebbe ugualmente coinvolgere i servizi della Manodopera e del Lavoro e

LB

panel des intervenants. La préfecture de Turin sera dans ce cadre le meilleur interlocuteur. M. QUENCEZ renouvelle sa disponibilité pour continuer à travailler sur ce point.

### **Développement du report modal**

M. BESSON après avoir rappelé la question préoccupante des sillons disponibles, passe la parole à M. GRESSIER pour introduire le point sur le report modal. Ce dernier précise qu'on y voit plus clair aujourd'hui côté français sur la capacité de la ligne Aiton Orbassano. Celle-ci est évaluée à 7 à 10 allers-retours (AR) pour l'AFA auxquels s'ajoutent 3 sillons AR pour la mise en service de la ligne Calais Orbassano. On est donc en mesure d'assurer également la mise en service de la ligne Calais Orbassano. Pour ce qui concerne le matériel, la compatibilité du gabarit de la technologie Modalhor de nouvelle génération avec le gabarit GB1 a été vérifiée.

Les données sont maintenant claires. Cela va permettre de rédiger le nouvel appel d'offres et de prévoir les extensions possibles. Ceci devra être prévu et inclus dans l'appel d'offres. Il reste aux équipes à travailler au nouvel appel d'offres.

L'Italie a par ailleurs prévu la ratification de l'accord de 2009 à court terme.

M. BESSON rappelle les objections de la SNCF auxquelles on était confronté et les démarches faites y compris auprès du ministère, considérant que le développement du trafic voyageurs ne peut se faire au détriment du trafic de fret. Il se réjouit de l'information apportée que l'on pourrait passer de 4 ou 5 sillons sur l'AFA à 8 ou 9 sans préjuger de Calais Orbassano dont les sillons sont disponibles. M. BESSON suggère que soit relayée auprès des services du ministère impliqués dans ce dossier l'attente de voir l'itinéraire s'étendre à la région lyonnaise avec si possible un double raccordement à l'autoroute de la vallée du Rhône et à

ampliare notevolmente il panel dei soggetti invitati a intervenire in tale dibattito. La prefettura di Torino sarà in tale ambito il migliore interlocutore. Il Sig. QUENCEZ rinnova la propria disponibilità a proseguire il lavoro su questo punto.

### **Sviluppo del trasferimento modale**

L. BESSON, dopo avere ricordato che destava preoccupazioni la questione delle tracce disponibili, invita il Sig. GRESSIER a introdurre il punto sul trasferimento modale e gli cede la parola. Il Sig. GRESSIER precisa che oggi, sul lato francese, si hanno le idee più chiare sulla capacità della linea Aiton Orbassano. Si valuta la possibilità di una frequenza da 7 a 10 corse andata-ritorno (AR) per l'AFA, a cui vanno ad aggiungersi 3 tracce AR per la messa in esercizio della linea Calais-Orbassano. Si è pertanto in grado di garantire ugualmente la messa in esercizio della linea Calais-Orbassano. Per quanto concerne il materiale, è stata verificata la compatibilità della sagoma della tecnologia Modalhor di nuova generazione con la sagoma GB1.

I dati sono ora chiari, il che consentirà di redigere il nuovo bando di gara di appalto e prevedere le possibili estensioni. Tale aspetto dovrà essere previsto e incluso nell'appalto. Spetta ora alle squadre mettersi al lavoro per preparare il nuovo bando di gara di appalto.

L'Italia ha d'altronde previsto a breve scadenza la ratifica dell'accordo del 2009.

L. BESSON rammenta le obiezioni espresse dalla SNCF, di cui bisognava tenere conto, e i passi intrapresi, compreso presso il ministero, in considerazione del fatto che lo sviluppo del traffico passeggeri non può effettuarsi a scapito del traffico merci. Esprime soddisfazione per l'informazione fornita, secondo la quale si potrebbe passare dalle 4 o 5 tracce per l'AFA a 8 oppure 9, lasciando impregiudicata la Calais-Orbassano, le cui tracce sono disponibili. L. BESSON propone che sia riferita ai servizi del ministero coinvolti in questo dossier l'attesa della CIG di vedere esteso l'itinerario alla regione

Ambérieu pour l'accès à la Savoie, au regard de la situation préoccupante de la voie unique entre Saint André le Gaz et Chambéry, un complément par Ambérieu serait le bienvenu même si le surplomb du lac du Bourget est préoccupant. Il insiste sur la nécessité de passer à la longueur des trajets recommandée, soit 300 à 500 km.

M. GRESSIER précise que le nouveau service sera mis en place fin juin 2018 compte tenu de la demande de la C.E., avec les actuelles infrastructures d'accès.

M. FOIETTA confirme la qualité du travail réalisé dans le cadre du groupe report modal et l'objectif d'une croissance du trafic sur la ligne historique avant l'ouverture de la nouvelle ligne. Il reste encore quelques points à régler : une fois trouvés les sillons, défini un parcours, il est important de trouver une nouvelle plateforme logistique. Ce sont des points essentiels pour l'Italie. Il se déclare d'accord avec la recherche de lieux plus intéressants qu'Aiton, la distance limitée étant pénalisante pour le service. Par exemple pour la liaison Luxembourg Perpignan, le développement de plateformes logistiques est déterminant.

Pour ce qui concerne l'accord de 2009, l'instruction est conclue. L'objectif est de le ratifier en janvier 2017. Il passe ensuite la parole à M. PARENTE, Directeur des Transports au ministère italien des Infrastructures et Transports.

M. BESSON souligne la convergence de vue entre l'Italie et la France sur ce dossier et libère le Préfet de région qui a d'autres engagements.

M. PARENTE : il est nécessaire de vérifier la capacité de la ligne à soutenir le trafic envisagé durant la période transitoire, de vérifier les conditions techniques de circulation et d'évaluer les possibilités d'extension également côté Italie en tenant compte des problèmes

lionese, se possibile con un doppio raccordo con l'autostrada della valle del Rodano e a Ambérieu per l'accesso alla Savoia; in effetti, vista la situazione preoccupante del binario unico tra Saint André le Gaz e Chambéry, un complemento via Ambérieu sarebbe apprezzato, malgrado l'inquietante strapiombo del Lago del Bourget. Insiste sulla necessità di passare alla lunghezza raccomandata dei percorsi, ossia da 300 a 500 km.

Il Sig. GRESSIER precisa che il nuovo servizio sarà messo in esercizio a fine giugno 2018, vista la domanda della C.E., con le infrastrutture di accesso attuali.

P. FOIETTA conferma la qualità del lavoro realizzato in seno al gruppo Trasferimento modale, nonché l'obiettivo di un aumento del traffico sulla linea storica prima dell'apertura della nuova linea. Restano ancora da risolvere alcuni punti: una volta che saranno state trovate le tracce, che sarà definito un percorso, è importante trovare una nuova piattaforma logistica. Si tratta di punti essenziali per l'Italia. L'oratore si dichiara d'accordo con l'ipotesi della ricerca di luoghi più interessanti rispetto a Aiton, poiché la limitata distanza risulta penalizzante per il servizio. Ad esempio, per il collegamento Lussemburgo Perpignan, è determinante lo sviluppo di piattaforme logistiche.

Per quanto riguarda l'accordo del 2009, l'istruttoria è conclusa, con l'obiettivo della ratifica nel gennaio 2017. L'oratore cede quindi la parola al Dott. PARENTE, Direttore dei Trasporti presso il Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L. BESSON rileva la convergenza di vedute tra l'Italia e la Francia su questo dossier e ringrazia il Prefetto regionale, che deve lasciare la riunione per altri impegni.

Dott. PARENTE: occorre verificare se la linea ha la capacità di sostenere il traffico ipotizzato nel periodo transitorio, e occorre altresì verificare le condizioni tecniche di circolazione e valutare le possibilità di estensione ugualmente sul lato italiano, tenendo conto di eventuali problemi di gestione del traffico.

LB  
MO



éventuels de congestion.

Les deux gestionnaires ont vérifié la capacité en prenant un jour type de la semaine et ont tenu compte des sillons prédéfinis et non alloués. Pour RFI l'offre sur catalogue n'épuise pas la capacité disponible (marge de 10 à 15%). Les marges sont probablement plus restreintes côté français.

L'étude des sillons horaires prévoit en réalité 9 couples par jour, garantis hors travaux de maintenance. D'un point de vue technique ils pourraient être 12 mais une marge est nécessaire pour absorber les perturbations. La présence de nouveau matériel AFA implique une adaptation au minimum de la plateforme d'Orbassano et un ou deux terminaux d'appui nécessaires côté italien. A Aiton c'est possible mais il faudrait envisager dans la région de Lyon une autre plateforme. Le gestionnaire français dispose de 7 AR plus 3 Calais Orbassano. D'un point de vue théorique on peut passer de 5 à 10. Selon M. PARENTE il y a un problème théorique pour le gabarit car la ligne Modane Turin est au gabarit Gb1. Le nouveau Modhalor est GB1+3cm admissible avec les PL chargés mais non à vide.

Il y donc 3 objectifs pour le groupe Report modal :

- augmenter le nombre de convois AFA
- trouver les autres wagons Modalhor nécessaires
- lancer l'appel d'offres sur la base de 2009 et conforme à la demande d'autorisation à la C.E., ce qui implique de confier le service à un attributaire.

L'intérêt, voire la nécessité de prolongements est acquis, mais la convention ne prévoit pas ces extensions.

Ces prolongements devraient intervenir également côté Italien.

Il est donc nécessaire de lancer et conclure le processus de définition d'un cahier des charges et demander les disponibilités de financement côté français.

I due gestori hanno verificato la capacità prendendo in esame una giornata tipo della settimana, tenendo conto delle tracce predefinite e non assegnate. Per RFI l'offerta su catalogo non esaurisce la capacità disponibile (margine dal 10 al 15%). I margini sono probabilmente più ridotti sul lato francese. Lo studio delle tracce orarie prevede in realtà 9 coppie al giorno, garantite, esclusi i lavori di manutenzione. Da un punto di vista tecnico, potrebbero essere 12, ma è necessario prevedere un margine per assorbire le perturbazioni. La presenza di nuovo materiale AFA comporta al minimo un adeguamento della piattaforma di Orbassano e uno o due terminali di supporto necessari sul lato italiano. A Aiton è possibile, ma occorrerebbe ipotizzare un'altra piattaforma nella regione di Lione. Il gestore francese dispone di 7 AR, oltre a 3 per il collegamento Calais-Orbassano. In teoria, si può passare da 5 a 10. Il Dott. PARENTE ritiene che ci sia un problema teorico riguardante la sagoma, poiché la linea Modane Turino presenta la sagoma Gb1. Il nuovo Modhalor ha la sagoma GB1+3cm, che consente il transito di automezzi pesanti a pieno carico, ma non a vuoto.

Sono quindi 3 gli obiettivi per il gruppo Trasferimento modale:

- aumentare il numero dei convogli AFA
- trovare gli altri carri Modalhor necessari
- lanciare la gara di appalto sulla base del 2009 e conforme alla domanda di autorizzazione presentata alla C.E., il che comporta l'affidamento del servizio in concessione a un aggiudicatario.

Sono dati per scontati l'interesse e perfino la necessità dei prolungamenti, ma la convenzione non prevede tali estensioni.

Tali prolungamenti dovrebbero ugualmente intervenire sul lato italiano.

È di conseguenza necessario lanciare e concludere il processo di definizione di un capitolato d'onori e chiedere quali sono le disponibilità di finanziamento lato francese.

B

MP

M. GRESSIER souligne qu'il est urgent de faire les dernières vérifications de gabarit et confirme que toute extension de l'AFA ne peut se faire que dans le cadre du futur appel d'offres.

M. BESSON relève l'initiative très positive de la région et souhaite que M. MIGNOLA puisse présenter celle-ci. M. BESSON rappelle que c'était une des préoccupations du coordinateur de voir cette réunion donner une impulsion au développement du report modal.

M. E TTL, au nom du coordinateur, se félicite qu'une nouvelle impulsion soit donnée à l'AFA.

M. MIGNOLA indique que cette initiative doit s'inscrire dans le cadre d'une volonté partagée et coordonnée de l'ensemble des intervenants du Lyon Turin, exprime la conviction de la région de l'importance de relancer rapidement l'appel d'offres de l'AFA sous une forme juridique à déterminer et selon un calendrier fixé une fois pour toutes et en intégrant une perspective de développement et une prolongation de l'AFA avec de nouvelles plateformes. C'est à la fois une nécessité technique, financière et politique.

L'argument selon lequel le fret est en sous-développement côté français est utilisé par les opposants. C'est une manière de gagner la bataille de l'opinion. Il y a aussi une très forte attente dans les vallées, pour les échanges commerciaux mais aussi contre la pollution (vallée de l'Arve et de Chamonix). Nous devons donner cette impulsion. Cela peut passer par une relance du fret traditionnel :

- relancer l'appel d'offres,
- déterminer le lieu de la nouvelle plateforme,
- investir sur la ligne existante afin de dégager les sillons supplémentaires pour permettre au fret de regagner des parts de marché.

Il Sig. GRESSIER sottolinea l'urgenza di procedere alle ultime verifiche relative alla sagoma e conferma che qualsiasi estensione dell'AFA può essere realizzata unicamente nell'ambito della futura gara di appalto.

L. BESSON pone in risalto l'iniziativa molto positiva della regione e si augura che P. MIGNOLA possa presentarla. Ricorda che uno degli auspici del coordinatore era di ottenere che la presente riunione potesse imprimere un deciso impulso allo sviluppo del trasferimento modale.

Il Sig. E TTL, a nome del coordinatore, si compiace di tale nuovo impulso conferito all'AFA.

P. MIGNOLA indica che tale iniziativa deve rientrare nell'ambito di una volontà condivisa e coordinata dell'insieme dei soggetti coinvolti nella realizzazione della Torino-Lione, dichiara che la regione è convinta dell'importanza di rilanciare rapidamente il bando di gara d'appalto per l'AFA sotto una forma giuridica da determinare e secondo un calendario stabilito in modo definitivo, integrando una prospettiva di sviluppo e un prolungamento dell'AFA integrata da nuove piattaforme. Si tratta di una necessità sia tecnica che finanziaria e politica.

L'argomentazione secondo cui il traffico merci vive una situazione di sottosviluppo sul lato francese è utilizzata dagli oppositori. È un modo per vincere la battaglia dell'opinione pubblica. C'è inoltre una fortissima aspettativa nelle valli per l'espansione degli scambi commerciali, ma anche per ottenere piani di lotta all'inquinamento (Valli dell'Arve e di Chamonix). Spetta a noi dare tale impulso. Lo si potrà ottenere mediante un rilancio del traffico merci tradizionale:

- rilanciare l'appalto,
- determinare l'ubicazione della nuova piattaforma,
- investire sulla linea esistente, per liberare tracce supplementari, al fine di permettere al traffico merci di riconquistare delle quote di mercato.

M. BESSON, se réjouissant de l'analyse et des ambitions de la région, en tous points partagés, sollicite l'avis de M. MAISONNIER, spécialiste et mémoire du projet à la DREAL au sujet de l'extension de l'AFA jusqu'à la région lyonnaise.

M. MAISONNIER confirme que la plateforme de Grenay a été retenue parmi une douzaine de sites possibles, qu'il y a beaucoup de données, que c'est une bonne solution ayant un large consensus au niveau régional. On en connaît le coût, et les capacités mais d'autres solutions peuvent être proposées par les exploitants. Le principe de l'appel d'offres est de permettre de dégager d'autres solutions, si les candidats en proposent de meilleures.

M. FOIETTA précise que le gouvernement italien voit avec les mêmes arguments que le vice-président de la Région, l'importance de l'investissement et la nécessité d'atteindre les objectifs en matière de fret ferroviaire. Il faut essayer de concilier la nécessaire adaptation de la ligne avec la nécessité de sa montée en puissance. Aujourd'hui une collaboration rapide est tout à fait opportune pour l'appel d'offres et les nouvelles opportunités de plateformes. Il faudrait que côté français on puisse définir au plus vite ces nouvelles opportunités.

Il n'y a pas de situation contraignante côté matériel utilisé. Il faut avoir des structures qui permettent le passage du train quelle que soit la technologie.

M. BESSON dit compter sur M. GRESSIER pour relayer cette attente auprès de M. GUIMBAUD et de Mme PAJON.

M. BESSON : Notre CIG se tient dans un contexte de changement de gouvernements à Rome et Paris mais M. DELRIO devrait être confirmé à Rome comme M. VIDALIES à Paris.

L. BESSON, nell'esprimere soddisfazione per l'analisi e le ambizioni della regione, che condivide pienamente, sollecita il parere del Sig. MAISONNIER, specialista e depositario della memoria storica del progetto presso la DREAL riguardo all'estensione dell'AFA fino alla regione lionese.

Il Sig. MAISONNIER conferma che la piattaforma di Grenay è stata selezionata tra una dozzina di siti possibili, che si dispone di numerosi dati, che si tratta di una buona soluzione, che ha ottenuto un ampio consenso a livello regionale. Si conoscono i costi e le capacità, ma altre soluzioni possono essere proposte dagli operatori. Il principio della gara di appalto è appunto quello di delineare altre soluzioni, se i candidati ne propongono delle migliori.

P. FOIETTA precisa che il governo italiano concorda con gli argomenti esposti dal vicepresidente della Regione sull'importanza dell'investimento e sulla necessità di conseguire gli obiettivi in materia di trasporto merci su rotaia. Occorre cercare di conciliare il necessario adeguamento della linea con la necessità del suo potenziamento. Oggi una rapida collaborazione è del tutto opportuna per l'appalto e le opportunità offerte dalle nuove piattaforme. Sarebbe opportuno che da parte francese si possano definire quanto prima tali nuove opportunità.

La situazione non è vincolante dal punto di vista del materiale utilizzato. Servono strutture che consentano il passaggio del treno, indipendentemente dalla tecnologia utilizzata.

L. BESSON si dice sicuro che il Sig. GRESSIER potrà trasmettere tali aspettative al Sig. GUIMBAUD e alla Sig.ra PAJON.

L. BESSON: La nostra riunione della CIG si svolge in un contesto di cambiamenti di governo a Roma e a Parigi, ma il Ministro DELRIO dovrebbe essere riconfermato nel suo incarico a Roma, come il Ministro VIDALIES a Parigi.

M. FOIETTA : sous réserve bien entendu de l'approbation parlementaire.

M. BESSON : nous abordons maintenant le point sur le calendrier de ratification.

Mme LERAT : le projet de loi est passé au Conseil d'Etat. Il sera présenté mercredi 14 en commission puis à l'Assemblée Nationale le 22 décembre en procédure accélérée avant passage au Sénat en janvier.

M. FOIETTA : en Italie le Sénat a approuvé le 16 novembre à une très large majorité le projet (80%). Il a été transmis à la chambre des députés.

M. FOIETTA est auditionné par la commission des affaires étrangères de cette chambre le 13 décembre. Le projet de Loi est inscrit le 19 décembre pour approbation malgré la situation actuelle du gouvernement italien.

Au delà de la commission des affaires étrangères, les avis de 8 autres commissions ont été sollicités en moins d'une semaine.

M. D'AVINO : il faudra l'autorisation du Président de la République qui doit contresigner la loi et le processus se conclura donc en janvier.

M. BESSON souligne que le calendrier optimum devrait pouvoir être respecté aussi bien en France qu'en Italie.

#### **Mise en œuvre des dispositions des derniers accords**

Pas de remarque particulière

#### **Présentation de l'activité de TELT par le DG M. VIRANO**

Avancement des travaux et information vis-à-vis des prescriptions du Grant Agreement.

Plus de 10% du total des longueurs d'excavation ont été réalisées et 20%

Il Dott. FOIETTA: beninteso previa approvazione parlamentare.

L. BESSON: possiamo adesso al punto dell'ordine del giorno relativo al calendario della ratifica.

Mme LERAT: il disegno di legge è stato esaminato dal Consiglio di Stato. Sarà sottoposto mercoledì 14 dicembre in commissione, poi all'Assemblea nazionale il 22 dicembre, con procedura accelerata prima del passaggio in Senato il prossimo gennaio.

Dott. FOIETTA: in Italia il Senato ha approvato la bozza il 16 novembre a grandissima maggioranza (80%). È stato trasmesso alla Camera dei Deputati. La commissione Affari esteri della Camera dei Deputati consulterà il Dott. FOIETTA il 13 dicembre. Il disegno di legge è inserito per approvazione il 19 dicembre, malgrado l'attuale situazione del governo italiano.

Oltre alla commissione Affari esteri, sono stati sollecitati i pareri di altre 8 commissioni in meno di una settimana.

Dott. D'AVINO: occorrerà l'autorizzazione del Presidente della Repubblica che deve sottoscrivere la legge e il processo si concluderà quindi in gennaio

L. BESSON sottolinea che il calendario ottimale dovrebbe potere essere rispettato sia in Francia che in Italia.

#### **Attuazione delle disposizioni degli ultimi accordi**

Nessuna osservazione particolare

#### **Presentazione dell'attività di TELT da parte del Direttore Generale VIRANO**

Stato di avanzamento dei lavori e informazioni circa le prescrizioni del

LB

contractualisés

Travaux en cours à Chiomonte (6,5km creusés, 100% de la partie fixe) et Saint Martin La Porte.

Projets culturels dans le tunnel côté Italie (galerie d'art). 20 Tours Operators ont inscrit ces projets culturels dans leurs propositions.

M. BUFALINI: Saint Martin La Porte – c'est une galerie de reconnaissance dans des terrains très difficiles (houiller). Il se crée des cavités et il est nécessaire d'augmenter la section d'excavation (vitesse d'avancement de 2m par jour ; 260 m atteints – ce sont les 500 m les plus difficiles).

M. VIRANO : depuis août deux tunneliers travaillent.

Une rencontre a été organisée avec les maires de la Haute Durance à Briançon, inquiets que la ligne leur crée des difficultés d'accès. Rencontre très positive et engagement de TELT de réaliser une étude sur les perspectives de desserte pour le tourisme ouverte par la nouvelle ligne Saint Jean-Suse et prise en compte de l'attente de valoriser la ligne historique en association des élus du Briançonnais et de la vallée de Suse.

TELT a préparé 12 lots géographiques (territorialité des travaux) dont:

- 1 pour les technologies (le thème peut être développé à travers des partenariats public/privé)
- Les tronçons à ciel ouvert Saint-Jean de Maurienne et Suse

La méthodologie adoptée pour le contrôle du projet est celle de la Work Breakdown Structure (WBS)

La représentation hiérarchique de la WBS définit, en partant du général jusqu'au particulier, toutes les composantes du projet et en permet la planification et la gestion: délais et coûts.

Effectifs : 4000 salariés sur le chantier à terme

Grant Agreement.

Oltre il 10% del totale delle lunghezze di scavo è stato realizzato e il 20% è stato contrattualizzato.

Lavori in corso a Chiomonte (6,5km scavati, il 100% della parte fissa) e a Saint Martin La Porte.

Progetti culturali nel tunnel lato Italia (esposizione di opere d'arte). 20 Tours Operators hanno inserito tali progetti culturali nelle loro proposte.

Ing. BUFALINI: Saint Martin La Porte è una galleria geognostica in terreni molto difficili (carbonifero). Si creano delle cavità ed è necessario aumentare la sezione di scavo (velocità di avanzamento di 2m al giorno; già raggiunti 260 m – si tratta dei 500 m più difficili).

Dott. VIRANO: da agosto lavorano due frese.

Un incontro è stato organizzato a Briançon con i sindaci della Haute Durance, preoccupati dal fatto che la linea crea loro delle difficoltà di accesso. Incontro molto positivo e impegno da parte di TELT di realizzare uno studio sulle prospettive di collegamento turistico aperte dalla nuova linea Saint Jean-Susa e presa in considerazione dell'aspettativa di valorizzare la linea storica associando degli amministratori locali della zona di Briançon e della Valle di Susa.

TELT ha preparato 12 lotti geografici (territorialità dei lavori) di cui:

- 1 per le tecnologie (il tema può essere sviluppato tramite partenariati pubblico/privato)
- i tratti all'aperto Saint-Jean de Maurienne e Susa

La metodologia adottata per il controllo del progetto è quella della Work Breakdown Structure (WBS)

La rappresentazione gerarchica della WBS definisce, dal generale al particolare, tutte le componenti del progetto e consente la pianificazione e la gestione: tempi e costi.

Aujourd'hui 800 dont 450 à Saint Martin La Porte, 150 à la Madalena et 200 pour le reste de TELT

Projet final prêt à la mi-janvier avec quelques modifications de sécurité (essentiellement côté Italie).

En application des orientations du CIPE, il faut en effet vérifier côté italien l'optimisation en matière de sécurité. Une étude sur la sécurité des chantiers a été confiée au MITAM (structure interuniversitaire) : position du chantier, des aires de dépôts, ...

Sur la base de quatre variantes, une a été retenue (option 3 qui permet d'utiliser le chantier de Chiomonte vers Suze). Très bref transport par camion des matériaux d'excavation jusqu'à Salbertrand puis transport ferroviaire. Le site de sécurité est plus rapproché et le puits de Clarea n'est plus nécessaire car l'aération vient directement d'une galerie réalisée.

Le Grant Agreement ayant été signé avant le CIPE, la valeur économique de 160M€ est incluse dans la tranche du Grant Agreement. Compte tenu des modifications réalisées dans l'organisation du chantier cette valeur est aujourd'hui inférieure à 80M€. Le coordinateur LJ BRINKHORST souhaite toutefois le maintien de la consommation financière et suggère que des activités soient anticipées pour une valeur équivalente. Ces ouvrages doivent être validés par la Commission Européenne.

M. BESSON félicite le Directeur général M. VIRANO et le directeur des travaux, M. BUFALINI pour cette rétrospective. Il rappelle l'inauguration du tunnel du Saint Gotthard et apprécie le fait que TELT ait gagné du temps.

Il relève qu'il est important que la CIG ait connaissance des modifications du projet avant les démarches d'approbation côté Italie. Il est très astucieux d'avoir fait de la base de Chiomonte une base unique pouvant avoir les usages initialement répartis entre Chiomonte et Suse.

Une présentation de la nouvelle solution est présentée par M. VIRANO

Organico: 4000 dipendenti sul cantiere a termine

Oggi sono 800, di cui 450 a Saint Martin La Porte, 150 alla Maddalena e 200 per il resto di TELT

Progetto finale pronto a metà gennaio, con alcune modifiche di sicurezza (essenzialmente lato Italia).

In applicazione degli orientamenti del CIPE, occorre infatti verificare sul lato italiano l'ottimizzazione in materia di sicurezza. Uno studio sulla sicurezza dei cantieri è stato affidato al MITAM (struttura interuniversitaria): posizione del cantiere, dei siti di smaltimento, ...

Sulla base di quattro varianti, ne è stata selezionata una (opzione 3, che permette di utilizzare il cantiere di Chiomonte verso Susa). Trasporto con tragitto molto breve a mezzo camion dei materiali di scavo fino a Salbertrand, poi trasporto ferroviario. Il sito di sicurezza è più vicino e il pozzo di Clarea non è più necessario, poiché l'aerazione proviene direttamente da una galleria realizzata.

Visto che il Grant Agreement è stato siglato prima del CIPE, il valore economico di 160M€ è incluso nella tranche del Grant Agreement. In considerazione delle modifiche realizzate nell'organizzazione del cantiere, tale valore è oggi inferiore a 80M€. Il coordinatore, LJ BRINKHORST, auspica tuttavia il mantenimento delle spese finanziarie e propone di anticipare delle attività per un valore equivalente. Tali opere devono essere validate dalla Commissione europea.

L. BESSON si congratula con il Direttore generale VIRANO e con il direttore dei lavori BUFALINI per questa sintesi retrospettiva. Si riferisce all'inaugurazione della galleria del San Gottardo e apprezza il fatto che TELT abbia guadagnato tempo.

Fa notare l'importanza per la CIG di essere informata delle modifiche del progetto prima delle procedure di approvazione da parte dell'Italia. È stata molto ingegnosa la decisione di rendere la base di Chiomonte una base unica, che possa essere utilizzata per tutti gli usi inizialmente

LB

avec départ du tunnelier depuis la descenderie de Chiomonte.

M. GRESSIER interroge sur les risques de violence éventuels.

M. VIRANO indique qu'il existe des attaques sporadiques d'un nombre réduit de personnes et des intrusions sur le chantier 1 à 2 fois par semaine. Il s'agit pour eux de rappeler leur existence. Il peut encore y avoir des pics d'opposition mais actuellement il se passe peu de choses.

Nous avons retrouvé une certaine normalité après une situation fortement anormale. Nous souhaitons travailler dans la plus grande sécurité possible et donc assumer des mesures préventives très contrôlées (technologie et contrôle préventif très soigné, jour et nuit). Il faut dissuader les intrusions, être démonstratifs à travers les visites (2000 visites à ce jour) et tenir un message rassurant.

M. BUFALINI : aujourd'hui la situation est plus calme. On peut par exemple travailler à l'extérieur à Santa Barbara. On renforce la sécurité des chantiers (vidéosurveillance) et cette protection passive décourage les intrusions. De plus en plus on peut travailler comme côté français.

Mme Marita BEVILACQUA, Sous-préfète de Turin, exprime le souhait de la part de la préfecture de Turin, d'une plus grande sensibilisation des forces de l'ordre italiennes appelées à intervenir sur les chantiers et des bureaux « antimafia » sur ce thème.

Pour la sécurité des chantiers, la situation est suivie localement par le préfet de Police.

M. FOIETTA rappelle que bien évidemment TELT travaille en coordination avec la préfecture de Turin et les collectivités territoriales. Il y a bien entendu un ample échange entre ces divers intervenants.

L'objectif est bien de réduire les impacts significatifs et de chercher

suddivisi tra Chiomonte e Susa.

Una presentazione della nuova soluzione è illustrata dal Direttore generale VIRANO, con l'avvio della fresa dalla discenderia di Chiomonte.

Il Sig. GRESSIER chiede se esistono rischi eventuali di violenze.

Il Dott. VIRANO indica che si verificano attacchi sporadici da parte di un numero ristretto di persone e delle intrusioni sul cantiere una o due volte alla settimana. Gli oppositori intendono in tal modo ricordare la loro esistenza. Non è escluso che si verificano ancora dei picchi di forme di opposizione, ma attualmente non succede granché.

Si è ritrovata una certa normalità, dopo una situazione fortemente anomala. Ci auguriamo di poter lavorare in condizioni di massima sicurezza possibile e quindi intendiamo adottare misure preventive molto controllate (tecnologia e controllo preventivo estremamente accurato, giorno e notte). Si devono dissuadere le intrusioni, agire a scopo dimostrativo, attraverso le visite (2000 visite ad oggi) e trasmettere messaggi rassicuranti.

Ing. BUFALINI: oggi la situazione è più calma. Ad esempio, si può lavorare all'esterno a Santa Barbara. Rafforziamo la sicurezza dei cantieri (videosorveglianza) e questa protezione passiva scoraggia le intrusioni. Possiamo lavorare sempre di più come sul lato francese.

Marita BEVILACQUA, Viceprefetto di Torino, esprime l'auspicio della Prefettura di Torino che sia compiuta una maggiore opera di sensibilizzazione delle forze dell'ordine italiane chiamate a intervenire sui cantieri e degli uffici antimafia su questo tema.

Per la sicurezza dei cantieri, la situazione è seguita localmente dal Questore.

L'arch. FOIETTA ricorda che, come è ovvio, TELT si coordina con la prefettura di Torino e con gli enti territoriali. Ci sono naturalmente ampi

LB

ensemble les solutions pour résoudre les problèmes.

### **Autoroute Ferroviaire : Service de Pousse**

M. GRESSIER souhaite apporter un complément sur le service de pousse. Ce point a été discuté dans le cadre du groupe report modal.

Les pentes d'accès du tunnel impliquent l'utilisation de locomotives supplémentaires. Il y aurait intérêt à la mise en place d'un service de pousse mutualisé. SNCF mobilités et Trenitalia pourraient réfléchir ensemble à cette possibilité de service qui serait mis à disposition d'autres sociétés et bien entendu rémunéré.

Les gestionnaires d'infrastructure de leur côté doivent essayer d'attirer d'autres opérateurs ferroviaires.

M. PARENTE ajoute qu'un tel service étant lié aux conditions actuelles de l'infrastructure, il devrait être organisé par les gestionnaires des infrastructures. Il faudrait en chiffrer les charges et voir s'il pourrait y avoir une aide des Etats (a priori possible pour l'Italie), à condition que le service soit fourni sur le marché à des conditions équitables et non discriminatoires

M. BESSON revient sur la nécessité de crédibiliser par anticipation le report modal et la CIG pourrait exprimer le souhait que cette suggestion soit entendue. Avec le service de pousse on est sur la même problématique qu'à l'origine de la route du col du Mont-Cenis où existaient les chevaux de renfort.

M. GRESSIER évoque ensuite l'interdiction des poids lourds Euro 1 et 2 au Mont Blanc et des Euro 1 au Fréjus avec l'engagement d'interdire les Euro 2 quand le seuil sera inférieur à 0,3% (il actuellement de

scambi tra questi vari attori.

L'obiettivo è beninteso quello di ridurre gli impatti significativi e di ricercare insieme le soluzioni ai problemi.

### **Autostrada ferroviaria: servizio locomotive di spinta**

Il Sig. GRESSIER desidera fornire un complemento di informazioni sul servizio di spinta. Si tratta di un punto che è stato discusso nell'ambito del gruppo Trasferimento modale.

Le pendenze da superare per avere accesso alla galleria obbligano ad utilizzare locomotive supplementari. Converrebbe istituire un servizio comune di spinta. La SNCF Mobilités e Trenitalia potrebbero riflettere insieme su tale possibilità di servizio, che sarebbe messo a disposizione di altre società, naturalmente a pagamento.

I gestori dell'infrastruttura devono dal canto loro cercare di attirare altri operatori ferroviari.

Il Dott. PARENTE ricorda che tale servizio, essendo legato alle condizioni attuali dell'infrastruttura, dovrebbe essere organizzato dai gestori delle infrastrutture. Sarebbe necessario quantificarne i costi ed esaminare la possibilità di un aiuto da parte degli Stati (sarebbe a priori possibile per l'Italia), fermo restando che il servizio dovrebbe essere fornito a condizioni eque e non discriminatorie al mercato.

L. BESSON ritorna sul tema della necessità di rendere credibile già anticipatamente il trasferimento modale e ritiene che la CIG potrebbe esprimere l'auspicio che sia data concretezza a tale suggerimento. Con il servizio di spinta si pone la stessa problematica avvertita all'origine della strada del colle del Moncenisio, dove si utilizzavano cavalli da tiro di rinforzo per le salite.

Il Sig. GRESSIER si riferisce al divieto di circolazione degli automezzi pesanti Euro 1 e 2 al Monte Bianco e degli Euro 1 al Fréjus con

LB  
MP



0,376).

Le groupe recommande que la prochaine CIG du Fréjus se penche sur la question et franchisse le pas même si le taux reste légèrement supérieur à 0,3%, ce qui peut contribuer à faire avancer, et la lutte contre la pollution et le report modal.

M. BESSON souligne que cette décision irait dans le bon sens et serait appréciée en Maurienne.

#### **Avancement des activités du Comité de Sécurité**

M. RICCIARDI, Président du comité de sécurité présente le rapport après avoir remercié son homologue Eric REBEYROTTE avec qui il assure travailler en totale syntonie.

Le comité de sécurité selon l'accord de 2012, en charge de la sécurité du futur tunnel du Lyon Turin, est également devenu comité de sécurité du tunnel existant du Montcenis.

#### **Tunnel existant :**

Pour ce qui concerne le tunnel existant il s'agit d'augmenter le niveau de sécurité dans des conditions très difficiles (tunnel de plus de 150 ans) :

- possibilité de sectionnement et mise à la terre des caténaires.
- interdiction de croisements entre trains de voyageurs et de fret. Cela ne pose pas de problème avec les niveaux de trafic actuels. Il faudra voir à l'avenir si, avec la montée en puissance de l'AFA, cette contrainte reste compatible avec le trafic ;
- mise en place d'un portail thermographique multifonctionnel côté italien dans un objectif de prévention des accidents. Ce portail devrait permettre d'arrêter un train dans une fonction préventive en cas de détection anormale ;
- mise en place de la continuité des communications dans le tunnel

l'impegno di vietare gli automezzi Euro 2 quando la soglia sarà inferiore allo 0,3% (è attualmente dello 0,376) in linea con la normativa europea..

Il gruppo raccomanda che la prossima CIG del Fréjus esamini tale questione e compia il passo necessario per prendere tale decisione, anche se il tasso rimane leggermente superiore allo 0,3%, il che può contribuire a fare avanzare sia la lotta all'inquinamento che il trasferimento modale.

L. BESSON sottolinea che tale decisione andrebbe nella buona direzione e sarebbe apprezzata nella valle della Maurienne.

#### **Stato di avanzamento delle attività del Comitato di sicurezza**

Il Dott. RICCIARDI, Presidente del Comitato di sicurezza, presenta la relazione dopo avere ringraziato il suo omologo, Eric REBEYROTTE, con il quale assicura di lavorare in completa sintonia.

Il comitato di sicurezza, che, ai sensi dell'accordo del 2012, è incaricato della sicurezza della futura galleria del collegamento ferroviario Torino-Lione, è diventato ugualmente comitato di sicurezza per l'esistente galleria del Moncenisio.

#### **Tunnel esistente:**

Per quanto concerne il tunnel esistente, occorre aumentare il livello di sicurezza in condizioni molto difficili (tunnel che ha oltre 150 anni):

- possibilità di sezionamento e messa a terra della catenaria.
- divieto di incrocio treni passeggeri e treni merci. Con i livelli di traffico attuali, non pone problemi. Bisognerà vedere in futuro se, con il potenziamento dell'AFA, tale vincolo resterà compatibile con il traffico;
- installazione di un portale termografico multifunzionale sul lato italiano, al fine di prevenire gli incidenti. Tale portale dovrebbe consentire l'arresto di un treno a scopo preventivo in caso di rilevazione di anomalia;

LB

(technologies actuellement différentes dans les deux pays) ;

- examen de l'intérêt d'une étude sur la possibilité et l'opportunité d'une ventilation réversible mais gros doute du comité sur l'installation d'une ventilation mécanique ;
- étude de faisabilité de galeries de communications avec le tunnel routier (de 400 à 1000 m, distantes de 4 km environ). Le temps de réalisation de ces by-pass correspondant pratiquement à la durée de réalisation du nouveau tunnel, ne pourrait-on pas plutôt privilégier les portails thermographiques ?
- validation du plan d'urgence commun aux deux gestionnaires d'infrastructure et lancement de la mise à jour du plan de secours binational entre les services de secours ;
- Sur le territoire français des réunions sont programmées pour que RFI dépose un dossier auprès de l'EPSF.

#### **Tunnel de base :**

Un document bilingue des consignes communes de sécurité des chantiers a été élaboré avec le concours des directions du Travail française et italienne. Ce document est présenté à la CIG avant d'être signé par les directeurs du travail de France et d'Italie.

Le comité de sécurité a également fait le point avec TELT de son avancement des études sur le projet final et des sujets tels que la ventilation et l'évacuation.

Prochaine réunion en avril 2017.

M. REBEYROTTE : nous avons réussi à maintenir la vitesse opérationnelle des véhicules de chantier à 30km/h contre 20km/h souhaités au départ par les directions du Travail, ce qui aurait augmenté

- attuazione della continuità delle comunicazioni in galleria (tecnologie attualmente diverse nei due paesi);
- esame dell'interesse di uno studio sulla possibilità e l'opportunità di una ventilazione reversibile, ma seri dubbi del comitato sull'opportunità dell'installazione di un impianto di ventilazione meccanica;
- studio di fattibilità riguardo a gallerie di collegamento con il tunnel stradale (lunghezza tra 400 e 1000 m, distanti circa 4 km). Visto che i tempi di realizzazione di tali by-pass corrispondono praticamente alla durata della realizzazione del nuovo tunnel, non si potrebbe invece privilegiare piuttosto i portali termografici?
- validazione del piano d'urgence comune per i due gestori di infrastruttura e lancio dell'aggiornamento del piano di soccorso bi-nazionale tra i servizi di soccorso;
- sul territorio francese, sono programmate delle riunioni affinché RFI presenti un fascicolo presso l'EPSF (autorità francese di sicurezza ferroviaria).

#### **Tunnel di base:**

Un documento bilingue sulle norme comuni di sicurezza dei cantieri è stato elaborato con l'assistenza delle direzioni del Lavoro francese e italiana. È stato presentato alla CIG prima di essere firmato dai direttori del Lavoro della Francia e dell'Italia.

Il comitato di sicurezza ha inoltre fatto il punto con TELT circa lo stato di avanzamento degli studi relativi al progetto finale e su questioni quali la ventilazione e l'evacuazione.

La prossima riunione è prevista nell'aprile 2017.

Il Sig. REBEYROTTE: siamo riusciti a mantenere la velocità operativa dei veicoli di cantiere a 30km/h rispetto ai 20km/h auspicati all'inizio dalle direzioni del Lavoro, il che avrebbe notevolmente aumentato i

LB

PR

fortement les coûts voire les délais, sans pour autant apporter un gain réel de sécurité.

Pour le tunnel actuel la ventilation mécanique ne serait pas efficace car elle ne permettrait pas de contrer la ventilation naturelle dans la plupart des cas. De même, les galeries de communication avec le tunnel routier seraient moins efficaces que les portails thermographiques en raison du rôle préventif de ceux-ci.

#### **Structure binazionale :**

M. MICHELIN de la Préfecture de région remercie M. QUENCEZ pour sa disponibilité pour participer aux réflexions sur la mise en place de la structure binazionale.

#### **Réflexions de la Présidence italienne sur le Programme 2017 de la CIG**

M. FOIETTA rappelle que l'année 2016 a été très importante pour le développement du Lyon Turin, où l'on a approuvé des instruments complexes (accord de mars 2016 au Sommet 2016, règlement des contrats, phase de ratification dans des délais très critiques).

Ce sera très difficile de succéder à Louis Besson pour la Présidence de la CIG. J'espère assurer cette continuité.

Les thèmes comme la sécurité avec MM. RICCIARDI et REBEYROTTE, l'intermodalité avec MM. GRESSIER et PARENTE sont fondamentaux et il faudra augmenter le travail de ces deux commissions.

Il faudra clore le dossier de l'accord de 2009, lancer l'appel d'offres AFA, renforcer l'AFA et lancer Calais Orbassano.

costi, e perfino i tempi, senza peraltro fornire un reale guadagno dal punto di vista della sicurezza.

Per il tunnel attuale, la ventilazione meccanica non sarebbe efficace, poiché non consentirebbe di evitare l'effetto indesiderato della ventilazione naturale nella maggior parte dei casi. Le gallerie di collegamento con il tunnel stradale sarebbero inoltre meno efficaci dei portali termografici, in considerazione del ruolo preventivo svolto da questi ultimi.

#### **Struttura bi-nazionale:**

Il Sig. MICHELIN della Prefettura regionale ringrazia il Sig. QUENCEZ per la sua disponibilità a partecipare alle riflessioni sull'istituzione della struttura bi-nazionale.

#### **Riflessioni della Presidenza italiana sul Programma 2017 della CIG**

Il Dott. FOIETTA ricorda che l'anno 2016 è stato molto importante per lo sviluppo della Torino-Lione, vista l'approvazione di strumenti complessi (accordo di marzo 2016 al Vertice del 2016, regolamento dei contratti, fase di ratifica entro scadenze molto critiche).

Sarà un arduo compito succedere a Louis Besson alla Presidenza della CIG. Si augura di potere garantire tale continuità.

I temi quali la sicurezza, trattati con i Sigg. RICCIARDI e REBEYROTTE, l'intermodalità, con i Sigg. GRESSIER e PARENTE sono fondamentali e occorrerà accrescere il lavoro di queste due commissioni.

Bisognerà altresì concludere la pratica relativa all'accordo del 2009, lanciare la gara d'appalto AFA, rafforzare l'AFA e lanciare la Calais-Orbassano.

LB  
MF

M. FOIETTA a rencontré récemment la communauté de la haute Vallée de Suse et le maire de Modane. Il est allé à Briançon avec Louis BESSON, où le service ferroviaire voyageurs entre Bardonecchia et Modane est interrompu depuis 2012. Ce serait de l'intérêt de la CIG d'aider à rétablir cette liaison en quelques mois. Cela ne devrait pas être un gros problème mais les wagons italiens doivent être préalablement homologués en France. Le fait de réussir dans un climat politique compliqué, à rétablir, voire renforcer un service d'intérêt local et de conforter les relations entre les vallées, lui paraît pouvoir être une préoccupation de la CIG. M. FOIETTA considère qu'au-delà du tunnel de base et aussi du tunnel existant, il est important de s'occuper aussi des services qui existaient et qui ont disparus.

Il souhaite remercier le secrétaire général Jean-Pierre GARINO et Paolo PASQUALI qui devra assurer ce travail en 2017.

M. BESSON remercie TELT, M. FOIETTA et les participants ainsi que les organisateurs de cette réunion de la CIG. Il souligne qu'avec les compétences rassemblées dans les différents groupes de travail la CIG dispose d'une assise solide pour l'éclairer, éviter des erreurs et être conseillée très à propos sur un dossier complexe mais qui progresse.

On n'a plus entendu parler de la Sûreté mais c'est une dimension qu'il faut prendre en compte au côté de la Sécurité. M. BESSON remercie le coordonnateur LJ BRINKHORST pour son constant et efficace appui au projet.

Rien n'est possible dans un projet binational si les deux pays ne marchent pas à l'unisson. M. BESSON remercie une nouvelle fois M. QUENCEZ pour son engagement sans faille. Il se déclare particulièrement heureux de voir que Marco MENNA a repris son activité maintenant au sein de TELT. Soulignant que rien n'est possible sans un travail collectif et en confiance, il prend acte que les grands accords binationaux sont aujourd'hui derrière nous et que s'y est ajoutée

Il Dott. FOIETTA ha recentemente incontrato degli esponenti della comunità montana dell'alta Valle di Susa e il sindaco di Modane. Con Louis BESSON si è recato a Briançon, dove il servizio ferroviario passeggeri tra Bardonecchia e Modane è interrotto dal 2012. Sarebbe nell'interesse della CIG aiutare a ristabilire questo collegamento in pochi mesi. Non dovrebbe rappresentare un problema troppo complesso, ma i carri italiani devono essere preliminarmente omologati in Francia. Gli sembra che una delle preoccupazioni della CIG debba essere quella di riuscire a ristabilire e perfino a rafforzare un servizio di interesse locale e rinsaldare i rapporti tra le due valli in un clima politico complicato. Il Dott. FOIETTA ritiene che, a parte il tunnel di base e il tunnel esistente, sia importante occuparsi ugualmente dei servizi che esistevano precedentemente e che sono scomparsi.

Desidera ringraziare il Segretario generale Jean-Pierre GARINO e Paolo PASQUALI, che dovrà garantire lo svolgimento di questo compito nel 2017.

L. BESSON ringrazia TELT, il Dott. FOIETTA e i partecipanti, nonché gli organizzatori di questa riunione della CIG. Sottolinea che con le competenze acquisite nei vari gruppi di lavoro, la CIG dispone di una solida base per chiarire le sue posizioni, evitare gli errori ed essere consigliata molto opportunamente su un dossier complesso, ma che continua a progredire.

Non abbiamo più accennato alla sicurezza AS/AT, ma è una dimensione di cui si deve tenere conto accanto all'aspetto della sicurezza. L. BESSON ringrazia ugualmente il coordinatore LJ BRINKHORST per il suo costante ed efficace sostegno al progetto.

Nell'ambito di un progetto bi-nazionale, nulla è possibile se i due paesi non procedono all'unisono. L. BESSON ringrazia ancora il Sig. QUENCEZ per il suo costante impegno. Si dichiara particolarmente lieto di constatare che Marco MENNA ha ora ripreso la sua attività in seno a TELT. Nel ribadire che nulla è possibile senza un lavoro collettivo

LB

la prise en compte de la nécessité de nous protéger des infiltrations mafieuses. Tout cela a été le fruit d'un travail collégial conduit dans la meilleure entente. Il lève la séance et souhaite d'heureuses fêtes de fin d'année à tous et à toutes !

improntato alla fiducia, prende atto che i grandi accordi bi-nazionali sono ormai alle nostre spalle e che è stata acquisita la consapevolezza della necessità di tutelarci dalle infiltrazioni mafiose. È il risultato di un lavoro collegiale fondato sulla massima intesa. Il Presidente chiude la seduta augurando buone feste e un felice anno nuovo a tutti!

