

COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE
POUR LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE
LYON-TURIN

57ème réunion du 12 décembre 2017

La Commission intergouvernementale pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin a tenu sa 57ème réunion plénière le 12 décembre 2017, dans les locaux de TELT-sas, à Paris (Centre Regus) en France.

Étaient présents :

- pour la délégation française :

M. Louis BESSON, président de la délégation française à la CIG,

Membres suppléants :

M. Denis LABBE, préfet de Savoie,

Mme Mathilde GRAMMONT, ministre de l'Europe et des Affaires Étrangères, MEAE,

M. Damien TEICHNER, ministre de la Transition Écologique et Solidaire, MTES

M. Nicolas BROBAND, ministre de l'action et des comptes publics (MACP)

Membres associés :

Comités et groupes de travail :

M. Frédéric RICARD, chef de la délégation française du comité de sécurité, MTES

Secrétariat général :

M. François CANDIOTTI, secrétaire général par intérim, MTES,

M. Gaétan JACOLIN, secrétaire général adjoint, MTES,

M. Alpha DIALLO, secrétariat général, MTES

- pour la délégation italienne :

M. Paolo PRESIDENTE FOIETTA, président de la CIG,

Membres titulaires :

M. Carmine ROBUSTELLI, Ministre plénipotentiaire, MAECI

Mme Bernadette VECA, Ministre plénipotentiaire, MIT

Mme Martha MARTOCCIA, Trésor, MEF

M. Sergio SALUSTRI, DRGS, MEF

Membres suppléants :

Mme Marita BEVILACQUA, sous-préfet de Turin,

aCOMMISSIONE INTERGOVERNATIVA
PER LA NUOVA LINEA FERROVIARIA
TORINO-LIONE

57a riunione del 12 dicembre 2017

La Commissione intergovernativa per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione ha tenuto la sua 57a riunione plenaria il 12 dicembre 2017 presso la sede di TELT-sas a Parigi (Regus Centre) in Francia.

Presenti :

- per la delegazione francese :

M. Louis BESSON, presidente della delegazione francese della CIG,

Membri :

M. Denis LABBE, prefetto di Savoia,

Mme Mathilde GRAMMONT, ministro de l'Europe et des Affaires Étrangères, MEAE,

M. Damien TEICHNER, ministre de la Transition Écologique et Solidaire, MTES

M. Nicolas BROBAND, ministre de l'action et des comptes publics (MACP)

Membres associés :

Comitati e gruppi di lavoro :

M. Frédéric RICARD, capo della delegazione francese del Comitato Sicurezza-MTES

Segretariato generale :

M. François CANDIOTTI, segretario generale ad intérim, MTES,

M. Gaétan JACOLIN, vice segretario generale, MTES,

M. Alpha DIALLO, segretario generale, MTES

- per la delegazione italiana :

Arch. Paolo PRESIDENTE FOIETTA, Presidente della CIG,

Membri :

Min. Carmine ROBUSTELLI, Ministro plenipotenziario, MAECI

Dott.ssa Bernadette VECA, Direttore generale, MIT

Dott.ssa Martha MARTOCCIA, MEF

Dott. Sergio SALUSTRI, DRGS, MEF

Membri supplenti :

Dott.ssa Marita BEVILACQUA, Vice Prefetto di Torino,

M. Carlo DI GIANFRANCESCO, Ministère environnement, MATTM
M. Francesco BALOCCO, Assesseur transports, Région Piémont
Comités et groupes de travail :
M. Enrico PUJIA, Président TM, MIT
M. Carlo RICCIARDI, chef du groupe de travail TS, MIT
Secrétariat général :
M. Fabio PASQUALI, secrétaire général, MIT.
- Invités :
Mme Florence PAJON, chef de la mission inter modalité fret / MTES
M. Lorenzo FOCARDI, Mission intermodalité fret /MTES
M. Patrick DIENY, chargé de mission Lyon Turin, préfecture de Savoie, ministère de l'intérieur
M. Pierre CHAUVIN, Responsable des relations bilatérales internationales, SNCF Réseau, en visioconférence depuis Paris
M. Stéphane CANALIS, chargé de mission infrastructures et transports – SGAR- préfecture de région Auvergne-Rhône-Alpes
Mme Laure MOUTIER, chargée de mission bureau de la planification et de la gestion des déchets, DGPR
M. Jean-François BOSSUAT, chef de service délégué à la prévention des risques industriels, climat, air, énergie, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
M. Gunther Ettl, conseiller du coordonnateur européen pour le corridor méditerranéen, UE
M. Giovanni RUBERTO, expert, région Piémont
M. Emmanuelle ABBASCIANO, MIT
M. Hubert DU MESNIL, Président de TELT
M. Mario VIRANO, directeur général de TELT
M. Alain CHABERT, directeur général adjoint (France) de TELT
M. Marco MENNA, responsable des relations institutionnelles de TELT
M. Alessandro JANNETTI, directeur administratif et financier, TELT
* * *

Ordre du jour

1. Approbation de l'ordre du jour
2. Approbation des comptes-rendus de la CIG du 27 juin 2017
3. Information sur le sommet de Lyon du 27/9/2017 (résultats et décisions du Sommet)

Dott. Carlo DI GIANFRANCESCO, MATTM
Sig. Francesco BALOCCO, Assessore Trasporti-Regione Piemonte
Comitati e gruppi di lavoro:
Dott. Enrico PUJIA, Presidente TM, MIT
Ing. Carlo RICCIARDI, capo delegazione italiana del Comitato di sicurezza tecnica, MIT
Segretariato generale:
Dott. Fabio PASQUALI, segretario generale, MIT.
- Invitati :
Mme Florence PAJON, capo missione intermodalità merci / MTES
M. Lorenzo FOCARDI, Missione intermodalità merci /MTES
M. Patrick DIENY, responsabile missione Torino-Lione, prefettura di Savoia, Ministère de l'intérieur
M. Pierre CHAUVIN, Responsable delle relazioni bilaterali internazionali, SNCF Réseau, in videoconferenza da Parigi
M. Stéphane CANALIS, responsabile missione infrastrutture e trasporti – SGAR- prefettura Regione Auvergne-Rhône-Alpes
Mme Laure MOUTIER, responsabile missione Ufficio pianificazione e gestione rifiuti, DGPR
M. Jean-François BOSSUAT, capo servizio delegato alla prevenzione dei rischi industriali, clima, aria, energia, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
M. Gunther Ettl, consigliere del Coordinatore europeo per il corridoio mediterraneo, UE
Dott. Giovanni RUBERTO, esperto, Regione Piemonte
Dott. Emmanuelle ABBASCIANO, MIT
M. Hubert DU MESNIL, Presidente TELT
Arch. Mario VIRANO, Direttore generale TELT
M. Alain CHABERT, vice Direttore generale (France) di TELT
Dott. Marco MENNA, responsabile delle relazioni istituzionali di TELT
Dott. Alessandro JANNETTI, Direttore amministrativo e finanziario, TELT
* * *

Ordine del giorno

1. Approvazione dell'ordine del giorno
2. Approvazione delle conclusioni della CIG del 27 giugno 2017
3. Informativa sul vertice di Lione del 27/9/2017 (Esiti e decisioni)

4. Création du groupe binational sur l'utilisation et l'exploitation transfrontalière des matériaux d'excavation:
5. Précisions italiennes sur le processus de ratification par l'Italie de l'accord de Luxembourg (AFA) et informations sur l'appel d'offres pour l'autoroute ferroviaire alpine
6. Report modal sur la ligne historique de transport de fret; précisions sur la capacité de la ligne et des sillons disponibles en France et en Italie pour un service reliant Orbassano à un nouveau terminal en région lyonnaise. Précisions italiennes sur les travaux nécessaires au lancement du service Calais- Orbassano
7. Normes de références du projet de la section transfrontalière : précisions par le comité de sécurité sur les fonctions de la CIG en la matière
8. Avancement des activités du Comité de Sécurité
- 9 Divers

* * *

M. Paolo Foietta a ouvert la séance à 10h30 et, avec M. Louis BESSON, a remercié TELT d'accueillir la réunion de la CIG dans ses locaux de Paris. M. Besson remercie le préfet Denis Labbé de son investissement sur le Lyon Turin durant les 2 dernières années et lui présente ses vœux à l'occasion de son départ en retraite. Il remercie également de sa précieuse collaboration, M. Ettl qui a accompagné le projet depuis 7 ans et le félicite pour sa promotion. Il évoque également M. Claude Gressier, absent pour cause d'hospitalisation, auquel il souhaite, avec M. Presidente Foietta, au nom de la CIG un prompt rétablissement.

M. Foietta présente les nouveaux membres de la délégation italienne (notamment M. Pujia qui remplace M. Parente, M. Robustelli qui remplace M. Davino) .

L'ordre du jour est approuvé.

L'approbation du compte-rendu prévu en point 2 de l'ordre du jour est repoussée car d'ultimes finalisations sont encore nécessaires.

Information sur le sommet de Lyon du 27 septembre 2017 (résultats et

assunte nel Vertice)

4. Costituzione del gruppo di lavoro binazionale sull'utilizzo e la valorizzazione transfrontaliera dei materiali di scavo.
5. Chiarimenti italiani sul processo di ratifica da parte dell'Italia dell'Accordo di Lussemburgo (AFA) e informativa sulla gara per l'Autostrada Ferroviaria Alpina
6. Trasferimento modale sulla linea storica del traffico merci; precisazioni sulla capacità della linea ed alle tracce disponibili in Francia e in Italia per un servizio che colleghi Orbassano a un nuovo terminal nella regione di Lione. Precisazioni italiane sui lavori necessari al lancio del servizio Calais-Orbassano.
7. Norme di riferimento del progetto della sezione transfrontaliera: Informazioni da parte del Comitato tecnico sicurezza sulle funzioni della CIG sul tema
8. Avanzamento delle attività del Comitato Tecnico Sicurezza
9. Varie ed eventuali.

* * *

Il **Presidente Paolo Foietta** apre l'incontro alle 10.30 e, insieme al Presidente Louis BESSON, ringrazia TELT per aver ospitato la riunione della CIG nella sua sede a Parigi. Il Presidente Besson ringrazia il prefetto Denis Labbé per l'impegno profuso per la Torino-Lione negli ultimi due anni e gli porge i migliori auguri in occasione del suo pensionamento. Ringrazia per la preziosa collaborazione anche il Commissario Ettl, che ha accompagnato il progetto per 7 anni, e si congratula con lui per la sua promozione. Cita anche M. Claude Gressier, assente per ricovero in ospedale, al quale augura, con il Presidente Foietta, a nome della CIG, una pronta guarigione.

Il **Presidente Foietta** presenta i nuovi membri della delegazione italiana (in particolare il dott. Pujia, che sostituisce il dott. Parente, e il Ministro Robustelli, che sostituisce il Ministro Davino).

L'ordine del giorno è approvato.

L'approvazione del verbale di cui al punto 2 dell'ordine del giorno è rimandata poiché sono ancora necessari gli aggiustamenti finali.

JB

PP

décisions du sommet)

M. Foietta se félicite des engagements du sommet d'arriver à l'aboutissement de la nouvelle infrastructure le plus tôt possible.

Lors du sommet a été décidé de la création d'un groupe de travail chargé des questions financières liées à la nouvelle ligne ferroviaire. La délégation italienne à ce groupe comprend M. Foietta, M. Pujia et M. Andrea Boitani (un économiste). La délégation française est composée de M. François Poupard, M. Olivier Rolin et de M. Noel de Saint Pulgent. La première réunion de ce groupe a eu lieu le 24 novembre. Cette réunion a permis de définir l'agenda des travaux relatifs à l'application de la directive Eurovignette (dont la révision est en cours) et aux études de trafics (suite à la volonté italienne d'être tenus au courant de ces études). M. Foietta précise que tout raisonnement concernant l'eurovignette doit être cohérent avec le processus européen de révision de la mesure. La délégation italienne s'engage à fournir à la délégation française tous les documents demandés concernant les lots constructifs et la délégation française s'engage à fournir les impacts de la mise en place de l'Eurovignette en France sur les points de passage de l'arc alpin avec l'Italie.

M. Pasquali rappelle que l'Eurovignette n'est pas appliquée en Italie. L'idée est de cumuler toute une série de ressources pour financer et réaliser les infrastructures ferroviaires et de partager les propositions et les expériences avec la délégation française. La prochaine réunion du groupe est prévue en janvier.

M. Besson note que les représentants français au groupe de travail ont fait savoir au Ministre que l'Italie apportait son soutien à la démarche française concernant la révision de la directive Eurovignette et remercie l'Italie sur ce point ainsi que le fait d'avoir conscience de la disparité des situations des 2 pays concernant les règles budgétaires européennes : la France s'est engagée à présenter un déficit budgétaire inférieur à 3% du PIB. L'Eurovignette devrait aider à cet objectif en évitant emprunt et fiscalité. Il demande à M. Ettl de bien faire comprendre à ses collègues la situation française, chaque pays ayant un réseau spécifique construit selon son histoire et ses réglementations nationales de financement. Il est impensable que la France renonce à sa réglementation fiscale sur les infrastructures comme la TAT (taxe aménagement du territoire) sachant que celle-ci rapporte 10 fois plus que

Informativa sul vertice di Lione del 27 settembre 2017 (risultati e decisioni del vertice)

Il **Presidente Foietta** si rallegra per gli impegni del vertice di giungere quanto prima al completamento della nuova infrastruttura.

In occasione del vertice è stato deciso di creare un gruppo di lavoro sulle questioni finanziarie relative alla nuova linea ferroviaria. La delegazione italiana in seno a questo gruppo comprende il Presidente Foietta, il dott. Pujia e il dott. Andrea Boitani (economista). La delegazione francese è composta da M. François Poupard, M. Olivier Rolin e M. Noel de Saint Pulgent. Il primo incontro di questo gruppo si è svolto il 24 novembre. Questo incontro ha consentito di definire l'agenda dei lavori relativi all'applicazione della direttiva Eurovignette (la cui revisione è in corso) e agli studi sul traffico (in seguito al desiderio italiano di essere aggiornati su tali studi). Il Presidente Foietta afferma che qualsiasi ragionamento su Eurovignette deve essere coerente con il processo europeo di revisione della misura. La delegazione italiana si impegna a fornire alla delegazione francese tutti i documenti richiesti relativi ai lotti costruttivi e la delegazione francese si impegna a fornire gli impatti dell'applicazione dell'Eurovignette in Francia sui punti di passaggio dell'arco alpino con l'Italia.

Il **dott. Pasquali** ricorda che Eurovignette non è applicato in Italia. L'idea è di accorpate tutta una serie di risorse per finanziare e realizzare le infrastrutture ferroviarie e di condividere le proposte e le esperienze con la delegazione francese. La prossima riunione del gruppo di lavoro è prevista per gennaio.

Il **Presidente Besson** osserva che i rappresentanti francesi del gruppo di lavoro hanno informato il Ministro che l'Italia sostiene l'iniziativa francese di revisione della direttiva Eurovignette e ringrazia l'Italia per questo motivo e anche per il fatto di essere consapevoli delle diverse situazioni dei due paesi per quanto riguarda le regole fiscali europee: la Francia si è impegnata a presentare un deficit di bilancio inferiore al 3% del PIL. Eurovignette dovrebbe favorire questo obiettivo evitando prestiti e tasse. Egli chiede a Mr Ettl di far comprendere ai colleghi la situazione francese, poiché in ogni paese vige una specifica struttura normativa costruita in base alla storia e ai regolamenti di finanziamento nazionali. È impensabile che la Francia rinunci alle sue normative fiscali sulle infrastrutture come la TAT (tassa sulla pianificazione del

l'Eurovignette.

M. Besson évoque les voies d'accès et les engagements du Président de la République concernant la réalisation du tunnel de base dans les délais. Il évoque l'ancienneté des infrastructures françaises dans la zone alpine et demande pour la France le même traitement obtenu pour les accès au tunnel du Brenner concernant l'intervention du mécanisme d'interconnexion.

Mme Grammont, pour le MEAE, présente les résultats du sommet de Lyon, lequel a donné une nouvelle impulsion et une forte dynamique à la relation franco-italienne concrétisée par la rédaction d'une nouvelle feuille de route pour 8 ministères (défense, culture ...) et la création de plusieurs groupes de travail comme celui consacré au Lyon Turin, par ailleurs confirmé.

M. Teichner évoque les assises de la mobilité qui doivent permettre de définir une trajectoire pluriannuelle de financement. Les conclusions de la démarche seront présentées durant le 1er semestre 2018. La priorité est de moderniser les réseaux existants.

En complément, **M. Besson** évoque l'historique des réseaux franco-sardes et sollicite l'appui italien par rapport à ce qui a été fait au Brenner.

M. Robustelli souligne également au nom du MAECI que le sommet a été un succès des relations bilatérales entre les deux pays et qu'il y a une entente politique sur le dossier européen concernant l'avenir de l'Europe.

M. Fioletta évoque que l'objectif de la CIG est d'harmoniser les parcours nationaux et s'associe au Président Besson pour demander à l'UE de maintenir son financement et de vérifier les possibilités de cofinancement pour les accès. Il souligne que l'expansion observée en 2016/2017 du trafic PL entre la France et l'Italie ne s'est pas répercutée sur le trafic ferroviaire. Sans la nouvelle ligne, toutes les marchandises continueront à passer par la route. Il y aura bientôt des mesures pour décourager certains trafics sur les axes côtiers ce qui risque d'impacter le trafic dans le Val de Susse et la Maurienne. Il souhaite une relance du quota ferroviaire et une pleine collaboration entre les deux pays.

M. Ettl pour la Commission remercie les intervenants et souligne que l'UE travaille sur les perspectives financières et prépare des propositions en termes d'interconnexions. Il est optimiste en ce qui concerne le maintien de l'enveloppe actuelle de financement du MIE (mécanisme d'intervention en Europe) mais il est encore trop tôt pour pouvoir se prononcer favorablement.

territorio) sapendo che introita 10 volte di più rispetto a Eurovignette.

Il **Presidente Besson** menziona le vie di accesso e gli impegni assunti dal Presidente della Repubblica in merito alla realizzazione della galleria di base entro i termini previsti. Ricorda la vetustà delle infrastrutture francesi nella zona alpina e chiede per la Francia lo stesso trattamento ottenuto per le vie d'accesso al tunnel del Brennero per quanto riguarda il ricorso al meccanismo dell'interconnessione.

M.me Grammont, per il MEAE, presenta i risultati del vertice di Lione, che ha dato un nuovo impulso e una forte dinamica ai rapporti italo-francesi, resi tangibili dalla stesura di una nuova tabella di marcia per 8 Ministeri (difesa, cultura ...) e dalla creazione di diversi gruppi di lavoro come quello dedicato alla Torino-Lione, peraltro già confermato.

M. Teichner cita le basi della mobilità che dovrebbero consentire di definire un percorso finanziario pluriennale. Le conclusioni del processo saranno presentate durante il primo semestre del 2018. La priorità è di modernizzare le reti esistenti.

M. Besson, inoltre, ripercorre gli eventi della rete franco-sarda e chiede il sostegno italiano facendo riferimento a ciò che è stato fatto al Brennero.

Il **Ministro Robustelli** sottolinea anche al nome del MAECI che il vertice è stato un successo nelle relazioni bilaterali tra i due Paesi e che c'è un'intesa politica sul dossier europeo concernente l'avvenire dell'Europa.

Il **Presidente Fioletta** ricorda che l'obiettivo della CIG è di armonizzare i percorsi nazionali e si associa al Presidente Besson nella richiesta all'UE di mantenere il suo finanziamento, oltre che di verificare le possibilità di cofinanziamento per gli accessi. Sottolinea che l'aumento registrato nel 2016/2017 del traffico di mezzi pesanti tra la Francia e l'Italia non ha avuto ricadute sul traffico ferroviario. Senza la nuova linea, tutte le merci continueranno a passare dalla strada. Saranno presto adottate delle misure per scoraggiare determinati traffici sulle linee costiere e ciò rischia di impattare sul traffico nella Valle di Susa e nella Maurienne. Egli si augura un rilancio della quota ferroviaria e una piena collaborazione tra i due Paesi.

Mr Ettl per la Commissione ringrazia gli intervenuti e sottolinea che l'UE lavora sulle prospettive finanziarie e prepara delle proposte in relazione alle interconnessioni. È ottimista a riguardo del mantenimento del pacchetto attuale di finanziamento del MIE (meccanismo di intervento in Europa) ma è

LB
[Signature]

Le Coordonnateur soutient le projet LT et essaiera d'avoir une plus grosse enveloppe financière. Concernant les accès, M. Ettl ne peut se prononcer mais rappelle qu'il faut bien différencier les sections, celle transfrontalière de celle nationale. Un accès peut-il faire partie de la section transfrontalière ? Il faut regarder au cas par cas et le Brenner ne peut être un cas général.

M. Foietta souligne qu'il n'attendait pas de réponse immédiate mais qu'il est important de convenir une stratégie commune : le rôle de la CIG est d'y participer pour développer ce cadre européen et d'avoir une proposition raisonnable et convenue avant d'être présentée à la commission. M. Besson souligne que si l'on parle du Lyon Turin et non du massif alpin qu'il traverse (comme le Brenner), c'est peut-être parce que les accès sont compris dans le projet global.

Création du groupe binational sur l'exploitation et l'utilisation transfrontalière des matériaux d'excavation

La délégation italienne a été constituée. La délégation française est en cours de constitution et comprendra notamment représentants de la DREAL, de la DGPR, du pôle national transferts transfrontaliers de déchets, des douanes, de la préfecture. La première réunion du groupe de travail est fixée en janvier 2018 à Chambéry dans des locaux mis à disposition par TELT.

M. Virano : Il y a un problème de terminologie des déchets et des matériaux d'excavation entre les deux législations françaises et italiennes. L'objectif est d'arriver à une définition commune des matériaux concernés via peut-être une procédure similaire d'homologation. Il y a aussi un net déséquilibre entre les matériaux disponibles et ceux recherchés de part et d'autre de la frontière (surplus côté français et besoin côté italien). Le groupe de travail doit travailler sur ces problèmes lexicaux, juridiques et administratifs de terminologie avant d'arriver à une décision politique des 2 gouvernements pour formaliser une gestion commune des chantiers. M. Virano souligne que le sujet est moins complexe que les dispositions anti-mafia mais très symbolique et peut se résoudre administrativement.

M. Besson : pas d'avis divergent. Les adaptations peuvent se résoudre par un échange de lettres sans passer nécessairement par un traité. Par ailleurs, ce processus s'inscrit dans le cadre d'un élan européen.

encore trop presto per potersi esprimere positivamente. Il Coordinatore sostiene il progetto della Torino-Lione e proverà ad avere un più congruo pacchetto finanziario. Per ciò che concerne gli accessi, Mr Ettl non può pronunciarsi ma ricorda che bisogna ben differenziare le sezioni, quella transfrontaliera e quella nazionale. Un accesso può fare parte della sezione transfrontaliera? Bisogna considerare caso per caso e il Brennero non può costituire un caso generale.

Il **Presidente Foietta** ribadisce che non si aspettava una risposta immediata, tuttavia è importante concordare una strategia comune: il ruolo della CIG è di partecipare allo sviluppo di questo quadro europeo e di avanzare una proposta ragionevole e concordata prima che sia presentata alla Commissione. M. Besson sottolinea che, se si parla della Torino-Lione e non del massiccio alpino che attraversa (come il Brennero), questo è forse perché gli accessi sono compresi nel progetto globale.

Creazione del gruppo binazionale sullo sfruttamento e l'utilizzo transfrontaliero dei materiali di scavo

La delegazione italiana è stata costituita. La delegazione francese è in corso di costituzione e comprenderà rappresentanti del DREAL, della DGPR, del Polo nazionale Trasferimenti Transfrontalieri di Detriti, delle Dogane e della Prefettura. La prima riunione del gruppo di lavoro è fissata per gennaio 2018 nei locali messi a disposizione da TELT.

Il **Direttore Virano**: esiste un problema di terminologia sui detriti e sui materiali di scavo tra le due legislazioni francesi ed italiane. L'obiettivo è di arrivare ad una definizione comune dei materiali interessati, forse attraverso una procedura simile di omologazione. C'è anche un netto squilibrio tra i materiali disponibili e quelli richiesti da una parte e dall'altra della frontiera (surplus lato francese e carenza lato italiano). Il gruppo di lavoro deve lavorare su questi problemi lessicali, giuridici e amministrativi della terminologia prima di arrivare a una decisione politica dei due governi per formalizzare una gestione comune dei cantieri. Il Direttore Virano sottolinea che l'argomento è meno complesso dei disposizioni anti-mafia, ma molto simbolico e può risolversi amministrativamente.

M. Besson non è di parere contrario. Gli adattamenti possono decidersi

LB
00

M. Bossuat, sous le contrôle du Préfet, partage les mêmes constats et objectifs. Il y a du surplus de déchets côté français et également production en surplus de granulats côté italien. Il existe des textes européens sur lesquels on doit converger afin de faire de la valorisation sur le chantier ou en dehors du chantier.

Précisions italiennes sur le processus de ratification par l'Italie de l'accord de Luxembourg (AFA) et informations sur l'appel d'offres pour l'autoroute ferroviaire alpine

Le processus de ratification est en train d'être parachevé aussi du côté italien : la loi d'autorisation de ratification a été votée le 22 novembre 2017 (85 % des voix).

Mme Pajon souligne que la loi devra être promulguée et que par la suite le processus d'entrée en vigueur de l'Accord devra être finalisé par des échanges de lettres. L'entrée en vigueur est nécessaire afin de permettre l'établissement du groupe de travail chargé de la procédure du tribunal arbitral (ou commission arbitrale ou commission mixte), l'instance de recours concernant la procédure.

Concernant l'appel d'offres, l'avis à manifestation d'intérêt a été publié en août et les candidatures reçues en novembre. Le document de consultation des entreprises est en cours de finalisation, afin que les candidats aient toutes les informations pertinentes possibles. Il devrait être présenté en début 2018.

M. Pujia assure que l'évaluation des 2 candidatures sera accélérée et est disposé à créer le groupe de travail prévu à cette fin par l'Accord de Luxembourg.

M. Foietta note qu'il est l'intérêt des deux pays d'arriver le plus rapidement possible à la passation des marchés.

M. Pujia mentionne qu'il faut conclure rapidement la procédure de marché pour ne pas perdre leur couverture financière décennale.

M. Foietta demande à savoir quand la 1ère commission compétente sur l'admissibilité des deux candidats pourra se décider. Que se passera-t-il si un candidat est exclu ?

tramite un scambio di lettere senza passare necessariamente da un trattato. Peraltro, questo processo si inserisce nel quadro di una dinamica europea.

M. Bossuat, sotto il controllo del Prefetto, condivide le stesse constatazioni e gli stessi obiettivi. C'è del surplus di scarti lato francese e anche produzione in surplus di granulati lato italiano. Esistono testi europei su cui si deve convergere per fare della valorizzazione in cantiere o fuori dal cantiere.

Precisazioni italiane sul processo di ratifica dell'Italia dell'Accordo di Lussemburgo (AFA) e informativa sul bando per l'autostrada ferroviaria alpina

Il processo di ratifica sta per essere concluso anche dal lato Italia: la legge di autorizzazione della ratifica è stata votata il 22 novembre 2017 (con l'85% dei voti).

M.me Pajon sottolinea che la legge dovrà essere promulgata e che in seguito il processo di entrata in vigore dell'Accordo dovrà essere definito con gli scambi di lettere. L'entrata in vigore è necessaria per consentire di stabilire il gruppo di lavoro incaricato della procedura del tribunale arbitrale (o commissione arbitrale o commissione mista), l'organo competente per i ricorsi relativi alla procedura.

In merito al bando, l'invito ad esprimere manifestazione di interesse è stato pubblicato in agosto e le candidature sono state ricevute in novembre. Il documento di consultazione delle imprese è in fase di definizione, affinché i candidati abbiano tutte le notizie pertinenti possibili. Dovrebbe essere presentato all'inizio del 2018.

Il **Dott. Pujia** assicura che la valutazione delle due candidature sarà accelerata ed è disposto a creare il gruppo di lavoro previsto a tale scopo dall'Accordo di Lussemburgo.

Il **Presidente Foietta** nota che è nell'interesse dei due Paesi arrivare il più velocemente possibile alla stipula dei contratti.

Il **Dott. Pujia** ribadisce che bisogna concludere velocemente la procedura di appalto per non perdere la copertura finanziaria decennale.

Il **Presidente Foietta** chiede di sapere quando la prima commissione competente sull'ammissibilità dei due candidati potrà assumere una

Mme Pajon souligne que l'objectif est d'aller vite mais que la mise en œuvre de la procédure est complexe car elle s'inscrit dans un processus de mise en concession binationale. La procédure est lancée.

M. Besson rappelle que 3 ministres se sont rendus récemment dans la vallée et ont manifesté leur volonté de voir développer l'AFA le plus rapidement possible. Il ne doit pas y avoir d'ambiguïtés sur la commande, notamment concernant le site en région lyonnaise. Il ne faut pas seulement augmenter le parcours mais aussi le nombre de navettes quotidiennes. On en est à moins de 4 millions de tonnes de marchandises transportées par le ferroviaire, moins qu'il y a 30 ans, donc des sillons ont été perdus. Le développement des TER ne suffit pas à expliquer ce tonnage. On peut augmenter la capacité de l'AFA en la faisant fonctionner 7 jours sur 7 (+40 % de capacité). Il faut que la consultation se fasse alors sur des bases clarifiées et mentionne non seulement le besoin d'un site en région lyonnaise mais aussi précise le nombre de sillons proposés par jour et par semaine.

Mme Pajon répond que le message a été entendu et que les gestionnaires ont notamment étudié tout autant la capacité disponible maximale que minimale. Mais il y a des contraintes d'exploitations (maintenance...). Le service actuel a vu sa fréquentation augmenter et l'exercice 2017 battra le record enregistré en 2013.

M. Besson souligne qu'il y a des refus de commande, car les capacités sont limitées. L'Etat doit imposer ses volontés aux gestionnaires, être volontariste quant aux objectifs tout en considérant la sécurité. Il faut un engagement et une détermination forte des deux pays. Il faut un calendrier et ne pas faire siéger dans nos instances, durant cette phase d'évaluation, les représentants des sociétés concernés.

M. Foietta n'est pas satisfait quant à la réponse concernant la plateforme lyonnaise. L'étude promise lors de la CIG à Chambéry le 12 décembre 2016 ne spécifie ni le site ni la distance minimale de la future plateforme. Si les distances sont limitées, l'AFA sera moins concurrentielle. Les trains sont limités à 14 wagons avec 2 ou 3 locomotives de pousse pour des questions de pentes, alors que entre Perpignan et Le Boulou les trains sont à 22 wagons. L'Italie investit dans le report modal et a déjà atteint voire dépassés ses

decisione. Che cosa accadrà se un candidato è escluso?

M.me Pajon sottolinea che l'obiettivo è di procedere rapidamente, ma che l'attuazione della procedura è complessa poiché si iscrive in un processo di concessione binazionale. La procedura è già avviata.

M. Besson ricorda che tre ministri si sono recati recentemente nella valle e hanno manifestato la loro volontà di vedere sviluppare AFA il più velocemente possibile. Non devono esserci ambiguità sul capitolato, particolarmente per ciò che riguarda il sito nella regione lionese. Non bisogna aumentare solamente il percorso ma anche il numero di navette quotidiane. Si è a meno di 4 milioni di tonnellate di merci trasportate su ferrovia, meno di 30 anni fa, dunque delle tracce sono andate perdute. Lo sviluppo dei TER non basta a spiegare questo tonnellaggio. Si può aumentare la capacità di AFA facendola funzionare 7 giorni su 7 (+40% di capacità). Occorre quindi che la consultazione si faccia su delle basi chiare e che menzioni non solo il bisogno di un sito in regione lionese ma precisi anche il numero di tracce proposte al giorno e alla settimana.

M.me Pajon risponde che il messaggio è stato recepito e che i gestori hanno approfondito tutto, tanto la capacità massima che minima disponibili; ci sono tuttavia dei vincoli di sfruttamento (manutenzione, ecc.). L'attuale servizio ha visto aumentare la sua frequenza e l'esercizio 2017 batterà il record stabilito nel 2013.

M. Besson sottolinea che ci sono commesse rifiutate perché la capacità è limitata. Lo Stato deve imporre le sue volontà ai gestori, essere deciso quanto agli obiettivi pur tenendo presente la sicurezza: occorre un impegno e una determinazione forte dei due Paesi. Occorre un calendario e non bisogna far sedere nei nostri organismi, durante questa fase di valutazione, i rappresentanti delle società interessate.

Il **Presidente Foietta** non è soddisfatto in merito alla risposta concernente la piattaforma lionese. Lo studio promesso in occasione della CIG a Chambéry il 12 dicembre 2016 non specifica né il sito né la distanza minima della futura piattaforma. Se le distanze sono limitate, AFA sarà meno concorrenziale. I treni sono limitati a 14 carri con 2 o 3 locomotive di spinta a causa della forte pendenza; mentre tra Perpignan e Le Boulou i treni sono di 22 carri. L'Italia investe nel trasferimento modale e ha raggiunto o addirittura superato i suoi obiettivi per il 2030 col Brennero e con la Svizzera (trasferimento modale:

objectifs de 2030 avec le Brenner et avec la Suisse (report modal : 71 %) mais pas avec la France (7 % actuellement avec objectif 30 % en 2030). L'AFA ne doit pas seulement afficher des logiques commerciales mais faire le report modal.

M. Besson prend l'engagement de saisir dès le lendemain de la réunion le ministre des transports ainsi que le premier ministre concernant le choix de Vénissieux comme plateforme intermodale en région lyonnaise. Il rappelle que 3 préfets se sont penchés sur ce dossier et que 4 sites avaient été retenus. Deux d'entre eux (Salaise sur Sanne et Ambérieu) avaient été cependant estimés trop éloignés de Lyon. Il restait donc deux sites possibles en périphérie lyonnaise : le port Édouard Herriot (secteur cependant trop urbain de Lyon) et Vénissieux. La décision doit revenir à l'État et M. Besson propose de demander confirmation au 1er ministre du choix de son prédécesseur [M. Cazeneuve] quant au choix de Vénissieux.

Mme Pajon souligne que le service AFA développe ses activités. Le dossier de consultation sera précis et devrait mentionner des sites en région lyonnaise.

M. Foietta ajoute 2 précisions : Le CEO AFA a participé au point 6 de l'ordre du jour lors de la réunion de la pré-CIG italienne, informant les participants sur le fait que l'AFA avait enregistré une augmentation de ses passages de 26 % en 2016 battant son record historique de 2013 pour un niveau de remplissage des trains supérieur à 90 %. L'objectif de 5 millions de tonnes transportés par le ferroviaire est atteignable (actuellement on en est même à moins de 3 millions de tonnes et pas 4 millions de tonnes). Il ne faut pas gaspiller des sillons avec des trains vides. C'est un sujet à mettre à l'ordre du jour. Pourquoi en France l'entretien et la maintenance sont-elles réalisées en journée et pas la nuit ? Les tranches horaires doivent être modifiées pour utiliser au mieux les sillons disponibles tout en maintenant un haut niveau de sécurité. De 15 à 20 sillons pourraient être utilisés côté italien. Il faut avoir un groupe de travail sur la meilleure façon de remplir les trains et avoir une meilleure efficacité du service. Il faut un modèle d'exercice plus durable et exigeant que le mode actuel de fonctionnement.

M. Besson poursuit en mentionnant que nos échanges transfrontaliers sont en hausse (42 millions de tonne) mais que la part ferroviaire du transport de marchandise est en baisse. Il y a donc un déficit du rail qui se poursuit et n'est

71%), ma non con la Francia (7% attuale con obiettivo 30% nel 2030). AFA non deve solamente perseguire delle logiche commerciali, ma fare il trasferimento modale.

M. Besson assume l'impegno di coinvolgere, fin dal giorno dopo la riunione, tanto il Ministro dei trasporti che il Primo ministro in merito alla scelta di Vénissieux, come piattaforma intermodale nella regione lionese. Ricorda che tre prefetti si sono dedicati a questo dossier e che sono stati individuati quattro siti. Due di essi (Salaise sur Sanne e Ambérieu) sono stati tuttavia considerati troppo lontani da Lione. Sono rimasti dunque due possibili siti nella periferia lionese: il porto Édouard Herriot (zona tuttavia troppo urbanizzata di Lione) e Vénissieux. La decisione deve ritornare allo Stato e M. Besson propone di chiedere conferma al Primo Ministro della scelta del suo predecessore [M. Cazeneuve] rispetto alla scelta di Vénissieux.

M.me Pajon sottolinea che il servizio AFA sviluppa le sue attività. Il dossier di consultazione sarà definito e dovrebbe menzionare dei siti nella regione lionese.

Il **Presidente Foietta** aggiunge due precisazioni: l'AD di AFA ha partecipato al punto 6 dell'ordine del giorno in occasione della riunione della pre-CIG italiana, informando i partecipanti sul fatto che AFA ha registrato un aumento dei suoi passaggi del 26% nel 2016, superando il record storico del 2013 con un livello di caricamento dei treni superiore al 90%. L'obiettivo di 5 milioni di tonnellate trasportate su rotaia è raggiungibile (ora siamo anche a meno di 3 milioni di tonnellate e non a 4 milioni di tonnellate). Non bisogna sprecare le tracce coi treni vuoti e questo è un argomento da mettere all'ordine del giorno. Perché in Francia la manutenzione e l'efficientamento sono realizzati durante il giorno e non durante la notte? Le fasce orarie devono essere modificate per utilizzare al meglio le tracce disponibili, pur mantenendo un alto livello di sicurezza. Da 15 a 20 tracce potrebbero essere utilizzate lato Italia. Bisogna disporre di un gruppo di lavoro che individui il miglior modo di riempire i treni e avere una migliore efficacia del servizio. Occorre un modello di esercizio più duraturo ed esigente del modo attuale di funzionamento.

M. Besson prosegue specificando che i nostri scambi transfrontalieri sono in rialzo (42 milioni di tonnellate), ma che la parte ferroviaria del trasporto di merci è in diminuzione: c'è dunque un deficit del trasporto su rotaia che prosegue e ciò non è ammissibile.

pas admissible.

M. Foietta : concernant la ligne Calais-Orbassano (3 AR quotidien), il y a donc un train de 14 wagons qui part de Calais qui devient deux trains à partir de St Jean de Maurienne pour atteindre Orbassano (2 LOHR + 1 train standard). Il y a en Italie un problème d'assurance de LOHR concernant ses équipements.

Mme Pajon souligne que la MIF va travailler avec l'Italie (M. Pujia) sur ce sujet, car le service est opéré en libre accès sur longue distance. En France, tous les industriels sont assurés pour les dommages concernant leurs équipements.

Développement du trafic fret sur la ligne historique (bilan du trafic et sillons en général et pour l'AFA en particulier) Normes de références du projet de la section transfrontalière : Précisions par le Comité de sécurité sur les fonctions de la CIG en la matière

M. Ricard : TELT a remis à l'ANSF et à l'EPSF son dossier préliminaire de sécurité. Les agences ont fait part de 107 questions dont une dizaine bloquante. L'une de ces demandes est relative à la validation des normes applicables au projet par la CIG qui a fait l'objet d'une demande du DG de TELT M Virano aux présidents de la CIG. Le CS estime que la CIG n'a pas à évaluer l'ensemble des normes applicables et se substituer aux organismes chargés de faire respecter la réglementation européenne.

En cas de divergence entre deux normes nationales notifiées, la CIG, sur proposition de TELT, décide les normes de référence en privilégiant les règles les plus restrictives. Pour rappel, les normes européennes de sécurité sont toutes applicables (1er niveau) puis les normes formulées par la CIG (2ème niveau) et enfin les normes nationales notifiées à l'UE (3ème niveau). Le projet prend bien en compte ces règles. En cas de divergence entre deux normes nationales notifiées, la CIG, sur proposition de TELT, applique les normes de référence en privilégiant les règles les plus restrictives ou contraignantes. Une réponse en ce sens sous la forme d'un courrier à TELT de la part des présidents de la CIG leur sera proposée. Ce courrier servira à TELT à répondre aux agences sur ce point. Le DPS sous-système génie civil devrait être validé en avril 2018.

Avancement des activités du Comité de Sécurité.

Il Presidente Foietta: a proposito della linea Calais-Orbassano (3 AR al giorno) c'è dunque un treno di 14 vagoni che parte da Calais e si divide in due convogli a partire da St Jean di Maurienne per raggiungere Orbassano (2 LOHR + 1 treno standard). In Italia c'è un problema relativo all'assicurazione di LOHR in merito alle loro attrezzature.

M.me Pajon sottolinea che il MIF lavorerà con l'Italia (con il dott. Pujia) su questo argomento, perché il servizio è effettuato in libero accesso su lunga distanza. In Francia, tutti gli industriali sono assicurati per i danni che riguardano le loro attrezzature.

Sviluppo del trasporto merci sulla linea storica (bilancio del traffico e tracce in generale e per l'AFA in particolare). Norme di riferimento del progetto della sezione transfrontaliera: Precisazioni da parte del Comitato di sicurezza (CS) sulle funzioni della CIG in materia.

M. Ricard: TELT ha rimesso all'ANSF ed all'EPSF il suo dossier preliminare di sicurezza. Le agenzie hanno condiviso 107 questioni, di cui una decina imprescindibili. Una di tali questioni è relativa alla convalida delle norme applicabili al progetto da parte della CIG ed è stato oggetto di una domanda rivolta dal DG di TELT Virano ai Presidenti della CIG. Il CS ritiene che la CIG non debba valutare l'insieme delle norme applicabili e sostituirsi agli organismi incaricati di far rispettare la regolamentazione europea.

In caso di divergenza tra due norme nazionali notificate, la CIG, su proposta di TELT, decide le norme di riferimento privilegiando le regole più restrittive. Per memoria, le norme europee di sicurezza sono tutte applicabili (1° livello), poi le norme formulate dalla CIG (2° livello) e infine le norme nazionali notificate all'UE (3° livello). Il progetto tiene bene in conto queste regole; in caso di divergenza tra due norme nazionali notificate, la CIG, su proposta di TELT, applica le norme di riferimento privilegiando le regole più restrittive o vincolanti. Si proporrà una risposta in questo senso sotto forma di lettera a TELT da parte dei Presidenti della CIG; tale lettera servirà a TELT per rispondere alle agenzie su questo punto.

Il DPS sotto-sistema genio civile dovrebbe essere convalidato in aprile 2018.

M. Ricciardi évoque les autres activités du CS sur le chantier du Lyon-Turin Suite à l'accident grave de chantier due à un éboulement le 6 août (un ouvrier grièvement blessé, actuellement en phase de rééducation) dans la partie du chantier en traditionnel, le Comité de sécurité a demandé par courrier à TELT de bien vouloir faire examiner par les parties prenantes (entreprises, CSPS, maître d'œuvre) les causes et les moyens de prévenir de tels accidents. TELT a effectivement répercuté ces demandes mais a aussi présenté les premiers retours et les actions correctrices décidées. Par ailleurs le Comité a examiné les informations de TELT concernant le suivi de la sécurité du chantier : les chiffres de la sécurité seraient meilleurs que ceux de chantiers du même type. Il est demandé à TELT de faire à chaque réunion un reporting de l'évaluation de l'évolution de la sécurité du chantier en tunnel.

Le Comité de sécurité propose à la CIG la création d'un sous-groupe de travail pour examiner les conditions d'évacuation et la gestion de la ventilation pour vérifier l'adéquation entre les deux. Cette proposition est acceptée.

M. Ricciardi évoque les activités du CS sur le tunnel historique :

* Suite à l'arrêt d'un train de marchandises en tunnel et au relâchement de gaz, des ouvriers qui travaillaient dans la galerie ont senti la présence de vapeurs gazeuses. Il est nécessaire de contrôler le niveau de protection des ouvriers travaillant dans le tunnel.

* Gabarit : le gabarit du tunnel est inadapté aux nouveaux gabarits des trains.

* Exercice d'évacuation des passagers d'un TGV par un train régional: lors d'un incident réel la locomotive de secours avait mis 4 heures pour sortir le train et les passagers du tunnel. Le train régional de secours, plus facilement disponible, a mis deux heures. Des défauts de communication avec la préfecture ont été constatés. Il faut réviser le plan de secours binational pour avoir une communication plus rapide et des messages d'alertes. Le défaut de communication envers les passagers du train est notamment signalé.

Mentionnant le principe de non croisement des trains de marchandises et des trains de voyageurs, M. Ricciardi souligne la sous-utilisation de sillons (locomotives voyageant à vide) mais aussi les fortes pentes existantes. La volonté d'augmenter le trafic ne doit pas se faire au détriment de la sécurité.

M. Ricard mentionne que le tunnel est vieux et inadapté par rapport aux normes modernes de sécurité et que la création du Lyon -Turin permettra

Avanzamento delle attività del Comitato di Sicurezza.

L'Ing. Ricciardi richiama le altre attività del CS nel cantiere della Torino-Lione. In seguito al grave incidente di cantiere dovuto ad una frana il 6 agosto (un operaio gravemente ferito, ora in fase di riabilitazione) nella parte del cantiere in tradizionale, il Comitato di sicurezza ha chiesto per posta a TELT di volere fare esaminare dalle parti in causa (imprese, CSPS, capocantiere) le cause e i mezzi per prevenire tali incidenti. TELT effettivamente ha inoltrato queste domande ma ha anche presentato i primi riscontri e le azioni correttive decise. Il Comitato ha peraltro esaminato le informazioni di TELT concernenti il monitoraggio della sicurezza del cantiere: le cifre della sicurezza sarebbero migliori di quelle di cantieri dello stesso tipo. Viene richiesto a TELT di fare ad ogni riunione un reporting della valutazione dell'evoluzione della sicurezza del cantiere in galleria.

Il Comitato di sicurezza propone alla CIG la creazione di un sottogruppo di lavoro per esaminare le condizioni di evacuazione e la gestione della ventilazione per verificare l'adeguamento tra essi. La proposta è accettata.

L'ing. Ricciardi ripercorre le attività del CS sulla galleria storica :

* In seguito all'arresto al fermo di un treno merci in galleria e al rilascio di gas, degli operai che stavano svolgendo lavori all'interno della galleria hanno avvertito presenza di esalazioni gassose. È necessario controllare il livello di protezione degli operai che lavorano nella galleria.

* Sagoma: la sagoma della galleria è inadatta alle nuove sagome dei treni.

* Esercitazione di evacuazione dei passeggeri di un TGV con un treno regionale: in occasione di un incidente reale, la locomotiva di soccorso aveva impiegato 4 ore per portare il treno ed i passeggeri fuori della galleria. Il treno regionale di soccorso, più facilmente disponibile, ha impiegato due ore. Sono stati constatati dei difetti di comunicazione con la Prefettura. Bisogna rivedere il piano di soccorso binazionale per avere una comunicazione più veloce e messaggi di allarme. Il difetto di comunicazione nei confronti dei passeggeri del treno è particolarmente da segnalare.

Nel ricordare il principio del non incrocio dei treni di merci e dei treni di viaggiatori, l'Ing. Ricciardi sottolinea il sottoutilizzo di tracce (locomotive che viaggiano a vuoto), ma anche le forti pendenze che esistono. La volontà di aumentare il traffico non deve realizzarsi a discapito della sicurezza.

M. Ricard afferma che la galleria è vecchia e inadatta rispetto alle norme

d'avoir un tunnel aux normes du 21 ème siècle.

M. Virano souligne que l'objectif est zéro accident mortel et que les standards de sécurité sont plus élevés qu'autrefois. Mais on ne prend pas assez en considération les comportements de masse, la difficulté pour les voyageurs à comprendre les hiérarchies (personnes responsables de la sécurité) et les messages diffusés parfois dans l'obscurité lors d'un incident. Il faut souligner que les standards du tunnel actuel ne peuvent pas être améliorés ce qui est un argument en défaveur du tunnel historique mais sur lequel il faut être prudent pour ne pas alarmer l'opinion.

Ce constat est partagé par **M. Foietta** qui a participé à l'exercice de protection civile. Il n'est ainsi pas possible d'installer de système de ventilation adéquat dans le tunnel historique et on ne peut pas utiliser les marchepieds pour descendre du train. Par ailleurs, chaque train AFA est un train dépassant le gabarit, autorisé par dérogation aux règles ordinaires. Il faut par ailleurs mettre en place un portail thermographique à l'entrée du tunnel côté France pour mettre fin à une asymétrie de situation entre les deux pays et sécuriser le tunnel au maximum. On ne peut aller beaucoup plus loin dans la mise en sécurité du tunnel historique donc il faut plus d'exercices et au moins une personne bilingue dans les équipes de pompiers et de secours. Il faut enfin une structure unitaire des urgences et savoir quelle est l'autorité qui a aptitude à déclencher la procédure d'urgence (autorité unique). TELT aura après 2030 cette responsabilité de la gestion unitaire.

Mme Bevilacqua souligne que le préfet de Turin est le premier responsable de la coordination des secours côté italien. Elle a participé à l'exercice et déplore que les passagers n'aient jamais été comptés à la descente des trains. Il y a aussi d'autres facteurs à prendre en considération dans une évacuation comme la présence de bagages. Le rapport italien a été envoyé, mais il manque le rapport côté français. Ils devront être validés en préfecture. Globalement, il faut réviser et mettre à jour le plan binational de secours. **M. Labbé**, préfet de Savoie, acquiesce et souligne que la question de la communication est fondamentale.

M. Ricciardi mentionne qu'il y a donc une marge d'amélioration importante pour la communication. Le tunnel est contraignant, mais des améliorations sont possibles et des adaptations aux technologies modernes possibles.

M. Besson évoque un accident ferroviaire historique survenu exactement 100

moderne de sécurité et que la création de la Torino-Lione permettra de construire un tunnel adéquat aux normes du XXI siècle.

Virano souligne que l'objectif est zéro incidents mortels et que les standards de sécurité sont plus élevés d'une fois; toutefois on ne prend pas assez en considération les comportements de masse, la difficulté pour les voyageurs à comprendre les hiérarchies (personnes responsables de la sécurité) et les messages diffusés parfois dans l'obscurité en cas d'un incident. Il faut souligner que les standards de la galerie actuelle ne peuvent pas être améliorés, et c'est un argument en faveur de la galerie historique mais sur lequel il faut être prudent pour ne pas alarmer l'opinion publique.

Cette constatation est partagée par **le Président Foietta** qui a participé à l'exercice de protection civile. Il n'est ainsi pas possible d'installer de systèmes de ventilation adéquats dans la galerie historique et on ne peut pas utiliser les marchepieds pour descendre du train. Par ailleurs, chaque train AFA est un train dépassant le gabarit, autorisé par dérogation aux règles ordinaires. Il faut par ailleurs mettre en place un portail thermographique à l'entrée de la galerie côté France pour mettre fin à une situation asymétrique entre les deux pays et sécuriser la galerie au maximum. On ne peut aller beaucoup plus loin dans la mise en sécurité de la galerie historique donc il faut plus d'exercices et au moins une personne bilingue dans les équipes de pompiers et de secours. Il faut enfin une structure unitaire des urgences et savoir quelle est l'autorité qui a aptitude à déclencher la procédure d'urgence (autorité unique). TELT aura après 2030 cette responsabilité de la gestion unitaire.

Le Vice-Prefetto Bevilacqua souligne que le Prefetto di Torino est le premier responsable de la coordination des secours côté Italie. Elle a participé à l'exercice et déplore que les passagers n'aient jamais été comptés à la descente des trains. Il y a aussi d'autres facteurs à prendre en considération dans une évacuation, comme la présence de bagages. Le rapport italien a été envoyé, mais il manque le rapport côté français. Ils devront être validés en préfecture. Globalement, il faut réviser et mettre à jour le plan binational de secours. **M. Labbé**, préfet de Savoie, acquiesce et souligne que la question de la communication est fondamentale.

L'ing. Ricciardi mentionne qu'il y a donc une marge d'amélioration importante pour la communication. Le tunnel est contraignant, mais des améliorations sont possibles et des adaptations aux technologies modernes possibles.

LB
PP

ans plus tôt à Saint Michel de Maurienne. Il souhaite que l'on continue l'expérimentation de terrain pour évaluer les marges de progrès à réaliser ainsi qu'une note de valorisation du CS pour permettre un saut qualitatif de sécurité concernant le nouveau tunnel. L'idée est aussi de communiquer sur ce saut qualitatif que représentera le nouveau tunnel par rapport à celui du Mont Cenis. « Communiquer sans inquiéter mais communiquer en vérité ». Il demande au CS de fournir une note sur les éléments d'obsolescences irréversibles pour les confronter au saut qualitatif que représentera le nouveau tunnel.

M. Ricciardi évoque à son tour un accident historique survenu en Italie durant la seconde guerre mondiale durant lequel 600 personnes trouvèrent la mort, intoxiqués lors de l'arrêt du train avec la locomotive à vapeur dans le tunnel.

Divers

Mme Bevilacqua évoque la mise en place de la réglementation anti-mafia en France. La préfecture de Turin a pris contact avec ses homologues en France pour définir les modalités opérationnelles.

M. Labbé souligne que la traduction en France du dispositif anti-mafia a posé des problèmes en droit français. C'est le préfet de région (également chargé de la zone de défense) qui est en première ligne sur ce sujet avec le préfet délégué pour la défense et la sécurité, M. Stoskopf. Le dispositif sera opérationnel au 1er janvier, mais il reste à fixer sur le plan matériel et procédural la façon dont les décisions communes seront prises et authentifiées.

M. Foietta comprend qu'il y ait une phase de rodage et souhaite une rencontre entre les 2 préfectures avec l'assistance de TELT concernant la logistique. La question du partage des infos en ligne se pose. Il faut que le réseau soit protégé, cependant il n'existe pas de réseau commun entre la France et l'Italie. Peut-il être créé ? Il y a donc plusieurs questions pratiques et opérationnelles auxquelles il faut répondre, y compris le mode d'envoi des rapports.

M. Besson rievoca un incidente ferroviario storico accaduto esattamente 100 anni fa a St Michel de Maurienne. Egli auspica che si continui la sperimentazione sul campo per valutare i margini di progresso realizzabili, e che il CS produca una nota di valorizzazione, per permettere un salto di qualità della sicurezza della nuova galleria. L'idea è anche di comunicare il salto di qualità rappresentato dalla nuova galleria rispetto a quello del Moncenisio: «Comunicare senza allarmare ma comunicare in verità ». Egli chiede al CS di fornire una nota sugli elementi di obsolescenza irreversibili per confrontarli col salto qualitativo che rappresenterà la nuova galleria.

L'ing. Ricciardi rievoca un incidente storico accaduto in Italia durante la seconda guerra mondiale nel quale 600 persone trovarono la morte, intossicati durante l'arresto di un treno con locomotiva a carbone in galleria.

Varie ed eventuali

Il Vice-Prefetto Bevilacqua parla dell'attuazione del regolamento anti-mafia in Francia. La prefettura di Torino si è messa in contatto coi suoi omologhi in Francia per definire le modalità operative.

M. Labbé sottolinea che la traduzione in Francia del dispositivo antimafia ha posto dei problemi nel diritto francese. È il prefetto di regione (incaricato anche dell'area di difesa) che è in prima linea su questo argomento, insieme al prefetto delegato per la difesa e la sicurezza, M. Stoskopf. Il dispositivo sarà operativo dal 1° gennaio, ma resta da fissare sul piano materiale e procedurale il modo di cui le decisioni comuni saranno prese e autenticate.

Il Presidente Foietta comprende come vi sia bisogno di una fase di rodaggio e auspica un incontro tra le due prefetture con l'assistenza di TELT per quanto riguarda la logistica; si pone la questione della condivisione delle informazioni. Occorre che la rete sia protetta, tuttavia non esiste una rete comune tra la Francia e l'Italia. Può essere creata? Ci sono dunque parecchie domande pratiche e operative alle quali bisogna rispondere, compresa la modalità di invio dei rapporti.

Mme Bevilacqua reconnaît que les débuts seront difficiles, notamment lors des premières demandes de certification. Rendez-vous est pris entre les préfectures pour janvier.

L'ordre du jour étant épuisé, les deux délégations se sont séparées.

Les deux secrétaires généraux ont finalisé en fin de réunion le CR binational de la CIG du 27 juin 2017.

Il **Vice-Prefetto Bevilacqua** riconosce che gli inizi saranno difficili, particolarmente in occasione delle prime domande di certificazione. Un appuntamento è stabilito tra le prefetture per gennaio.

Esaurito l'ordine del giorno, le due delegazioni si separano.

I due Segretari generali concludono alla fine della riunione il verbale binazionale della CIG del 27 giugno 2017


P. Pirello

LB