

**Protocole additionnel**

**entre**

**le Gouvernement de la République française**

**et**

**le Gouvernement de la République italienne**

**à l'Accord du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs  
de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire  
Lyon Turin**

Le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement de la République italienne

Ci-après désignés « les Parties »,

Vu la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession,

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux,

Vu le règlement UE n°1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

Vu l'Accord signé le 15 janvier 1996 à Paris, relatif à la création de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin,

Vu l'Accord signé le 29 janvier 2001 à Turin pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, et notamment son article 4, ci-après « l'Accord du 29 janvier 2001 »,

Vu l'Accord signé le 3 décembre 2004 à Rome pour la prise en compte de la sûreté dans les études de la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,

Vu l'Accord signé le 30 janvier 2012 à Rome pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin et notamment le troisième alinéa de l'article 1, ci-après « l'Accord du 30 janvier 2012 »,

Vu l'Accord signé le 24 février 2015 à Paris pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, ci-après « l'Accord du 24 février 2015 »,

Prenant acte des propositions de la Commission Intergouvernementale,

Sont convenus des dispositions suivantes :

## Article 1<sup>er</sup>

### **Objet**

Conformément à la volonté conjointe des Parties, le présent Protocole additionnel s'entend comme constituant le protocole additionnel par échange de lettres tel que prévu à l'article 3 de l'Accord du 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

## Article 2

### **Coût certifié – Coût prévisionnel à terminaison – Application de l'Article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012**

**2.1.** Les Parties fixent à 8 300 millions d'euros le coût de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, certifié conformément au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 et exprimé en valeur janvier 2012. Les coûts associés au coût certifié sont précisés au 2. de l'annexe au présent Protocole additionnel.

**2.2.** Aux fins d'estimation du coût prévisionnel à terminaison, les coûts associés au coût certifié et établis en valeur janvier 2012 sont, à partir de cette date, actualisés sur la base d'un taux annuel de référence de 1,5% ; ce taux est considéré applicable jusqu'à l'achèvement des travaux définitifs.

Cette actualisation fait l'objet d'une vérification annuelle, à partir de 2012 et jusqu'à l'achèvement des travaux, sur la base de l'indice de référence défini au 3. de l'annexe au présent Protocole additionnel, avec l'ajustement final des éventuels écarts relevés.

**2.3.** Pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la répartition des coûts entre les Parties, les dépenses réelles associées au coût certifié sont actualisées à la date de valeur janvier 2012, suivant les modalités prévues au 1. de l'annexe au présent Protocole additionnel.

Conformément au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 Janvier 2012, tant que le montant total des dépenses concernées actualisées à la date de valeur janvier 2012 n'excède pas le coût certifié du projet fixé au 2.1., la clef de répartition des dépenses réelles s'établit à 42,1% pour la Partie française et à 57,9% pour la Partie italienne, déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires ; au-delà de ce montant, les coûts sont répartis à parts égales entre la Partie française et la Partie italienne, à l'exception des surcoûts éventuels excédant la limite de 81 millions d'euros retenus pour les travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno, surcoûts qui, conformément au 3ème alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, sont pris en charge en totalité par la Partie italienne.

### **Article 3**

#### **Prévention des infiltrations mafieuses et lutte contre la criminalité organisée**

Dans le prolongement de l'article 2 de l'Accord du 24 février 2015, les Parties s'engagent à coopérer le plus étroitement possible afin de lutter avec la plus grande fermeté contre la criminalité organisée et de prévenir tout risque ou tentative d'infiltration mafieuse dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats relatifs à la réalisation de la section transfrontalière.

Elles chargent la Commission intergouvernementale de travailler à l'élaboration d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet.

Ce dernier devra notamment :

- s'inspirer des dispositions législatives des deux pays les plus pertinentes en la matière, et notamment de celles prévues en droit italien, vu leur compatibilité avec le droit communautaire, pour exclure les entreprises susceptibles d'être affectées par quelque pratique mafieuse que ce soit ;
  
- prévoir la mise en place de tous les mécanismes binationaux nécessaires pour permettre la bonne mise en œuvre des règles spécifiques qui auront été arrêtées par le règlement des contrats et pour faciliter la coopération entre les services compétents des deux pays à cette fin.

Ce règlement des contrats sera annexé à l'ensemble formé par l'Accord du 24 février 2015 et par le présent Protocole additionnel, et en fait partie intégrante.

### **Article 4**

#### **Dispositions finales**

Chacune des Parties notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Protocole additionnel, qui prend effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

L'Accord du 24 février 2015 et le présent Protocole additionnel entrent en vigueur de façon concomitante et constituent ensemble l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001 pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Les dispositions du présent Protocole additionnel priment sur celles des accords du 15 janvier 1996, du 29 janvier 2001, du 30 janvier 2012 et du 24 février 2015 en tant qu'elles leur sont contraires ou s'y substituent.

En foi de quoi, les représentants des Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole additionnel et y ont apposé leur sceau.

Fait à Venise , le 8 mars 2016 , en deux exemplaires, en langues française et italienne, les deux textes faisant également foi.

**Pour le Gouvernement  
de la République française**



Alain Vidalies  
Secrétaire d'Etat en charge  
des Transports, de la Mer et de  
la Pêche

**Pour le Gouvernement  
de la République italienne**



Graziano Delrio  
Ministro delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

## ANNEXE

1. L'actualisation des dépenses réelles visées à l'article 2 du présent Protocole additionnel est effectuée comme suit:

Les coefficients utilisés pour l'actualisation correspondent aux valeurs prises par l'index de référence  $I_{NLTl}$  défini au 3. de la présente annexe.

Si  $D_{mnc}$  représente les dépenses en euros courants du mois  $m$  de l'année  $n$ , la valeur de ces dépenses actualisées à janvier 2012,  $D_{mn(01/2012)}$  est prise égale à :

$$D_{mn(01/2012)} = D_{mnc} \times (I_{NLTl(01/2012)} / I_{NLTl(m/n)})$$

où :

- $I_{NLTl(01/2012)}$  est égal à la valeur prise par l'index  $I_{NLTl}$  en janvier 2012 ;
- $I_{NLTl(m/n)}$  est égal à la valeur prise par l'index  $I_{NLTl}$  au mois  $m$  de l'année  $n$ .

## 2. Dépenses comprises dans le coût certifié du projet

- a. Le coût certifié du projet fixé au premier alinéa de l'article 2 du présent Protocole additionnel comprend toutes les dépenses liées à la réalisation de la section transfrontalière, y compris les coûts du Promoteur public (TELT) et la contribution pour la réalisation des travaux d'amélioration de la capacité sur la ligne historique entre Avigliana et Bussoleno, dans la limite de 81 millions euros, telle que définie à l'article 18 de l'Accord du 30 Janvier 2012;
- b. Les seules dépenses non prises en compte dans le coût certifié du projet sont :
  - i. les dépenses d'acquisitions foncières, de déviations de réseau et de mesures d'accompagnement, pour un montant total de 309 millions d'euros en valeur janvier 2012, qui, en application du deuxième alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012, sont prises en charge par chacune des deux Parties sur son territoire, déduction faite de la contribution de l'Union européenne ;
  - ii. les dépenses du programme d'activités d'études, reconnaissances et travaux préliminaires telles qu'inscrites au budget 2015 validé par le Conseil d'administration de Lyon Turin Ferroviaire du 9 décembre 2014 et qui sont effectivement subventionnées à 50 % par l'Union européenne. Ces dépenses sont financées à parts égales entre les deux Parties
  - iii. les frais financiers éventuels pouvant résulter de la conclusion, par TELT, d'emprunts bancaires destinés à couvrir les besoins de trésorerie de toute nature liés à la réalisation du projet, dans l'attente des versements des sommes dues à TELT en application du planning financier prévisionnel en vigueur, validé par les deux Parties. Ces frais financiers éventuels font l'objet d'une comptabilité dédiée, tenue par TELT. Chaque Etat prend à sa charge les frais financiers imputables à sa contribution, y compris les frais financiers imputables au versement de la subvention européenne relative à chaque Etat.

### 3. Modalités de détermination de la valeur de l'index $I_{NLTl}$ applicable aux dépenses

#### 3.1. Structure de coûts et principe d'indexation

L'index de coût d'investissement du projet  $I_{NLTl}$  prend en compte les évolutions des conjonctures dans les deux pays et la décomposition des coûts, entre les pays et par nature de travaux.

Pour la partie française, les index suivants sont utilisés pour estimer l'évolution du prix de l'ouvrage:

- Génie Civil :
  - Travaux en souterrain = Index TP 05b
  - Travaux en surface = Index TP 01
- Equipements = Index TP 01
- Acquisition foncières et mesures d'accompagnement = Index des Prix à la Consommation hors tabac (IPC hors tabac)
- Management du projet = Index Ingénierie SYNTEC.

Pour la partie italienne, des index analogues sont utilisés, comprenant les mêmes composantes sur la base d'indices italiens.

#### 3.2. Index $I_{NLTl}$

$I_{NLTl}$  est exprimé comme suit:

$$I_{NLTl} = \sum_{X=IT,FR} [ P_{TS,X} \cdot I_{TS,X} + P_{TE,X} \cdot I_{TE,X} + P_{EQ,X} \cdot I_{EQ,X} + P_{AA,X} \cdot I_{AA,X} + P_{MP,X} \cdot I_{MP,X} ]$$

Avec :  $P_{Y,X}$  le poids de la composante Y pour la partie X

$I_{Y,X}$  l'index de la composante Y pour la partie X

TS le Génie Civil - Travaux Souterrains

TE les Génie Civil - Travaux Extérieurs

EQ les équipements

AA les acquisitions et mesures d'accompagnement

MP le management de projet

Avec  $\sum_{X=IT,FR} \text{ et } Y=TS, TE, EQ, AA, MP [ P_{Y,X} ] = 1$

Pour établir l'index, la décomposition du coût d'investissement selon les proratas issus du projet de référence est utilisée, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

Catégories de coûts	France	Italie	Total
Génie Civil + environnement + déviations réseaux	49,1%	21,3%	70,3%
- dont : Travaux en souterrains	44,1%	15,4%	59,5%
- dont : Travaux en extérieur	5,0%	5,9%	10,8%
Equipements + ligne historique	14,0%	6,4%	20,4%
Acquisitions foncières et mesures d'accompagnement	1,3%	2,3%	3,6%
Management du projet (TELT)	3,1%	2,5%	5,6%
<b>Total</b>	<b>67,5%</b>	<b>32,5%</b>	<b>100,0%</b>

Ce qui donne pour la valeur de l'index de référence du mois m de l'année n, en fonction des index relatifs au même mois de la même année des différentes composantes :

$$\begin{aligned}
I_{NLTL(m/n)} = & 44,1\% \times I_{\text{génie civil - travaux souterrains, Fr (m/n)}} + 15,4\% \times I_{\text{génie civil - travaux souterrains, It (m/n)}} \\
& + 5,0\% \times I_{\text{génie civil - travaux extérieurs, Fr (m/n)}} + 5,9\% \times I_{\text{génie civil - travaux extérieurs, It (m/n)}} \\
& + 14,0\% \times I_{\text{équipements, Fr (m/n)}} + 6,4\% \times I_{\text{équipements, It (m/n)}} \\
& + 1,3\% \times I_{\text{acquisitions - accompagnement, Fr (m/n)}} + 2,3\% \times I_{\text{acquisitions - accompagnement, It (m/n)}} \\
& + 3,1\% \times I_{\text{management, Fr (m/n)}} + 2,5\% \times I_{\text{management, It (m/n)}}
\end{aligned}$$

### 3.3. Détails méthodologiques

L'index du coût d'investissement du projet  $I_{NLTL}$  est construit en plusieurs étapes comme suit :

1. Collecte pour la France de l'historique des index TP01 et TP05b de l'INSEE et de chacune de leurs composantes ainsi que des pondérations attribuées à chacune ;
2. Reconstitution pour la France d'un index TP01 et TP05b ;
3. Collecte pour l'Italie de l'historique des indices des mêmes composantes;
4. Reconstitution pour l'Italie d'un équivalent aux index TP01 et TP05b ;
5. Calcul de l'index du projet  $I_{NLTL}$  résultant ;

#### 3.3.1. Composantes des index TP

Les index TP publiés par l'INSEE sont constitués de plusieurs composantes représentant à la fois l'évolution:

- de la main d'œuvre dans la construction;
- du coût à la consommation des services de transport;
- du coût à la consommation des frais divers;
- du coût à la consommation des énergies et carburants;
- du prix à la production des matériaux;
- du prix à la production des matériels ;



Le poids de chaque composante est détaillé dans le tableau suivant : les composantes liées au matériel ainsi que les salaires représentent respectivement 62% et 53% des index TP01 et TP05b, les matériaux comptent respectivement pour 22% et 26% dans ces index.

Chacune de ces composantes correspond à un indice publié par l'INSEE.

Les index TP peuvent donc être reconstitués à partir de ces sources pour la France. L'estimation d'index équivalents TP pour l'Italie nécessite de trouver des indices correspondant pour chaque composante comme décrit dans le paragraphe suivant.

*Tableau 2 : Composantes des index TP01 et TP05b (Insee) - Tabella 2 Componenti degli indici TP01 e TP05b (Insee)*

<b>Composante / Poids Componente / Peso</b>	<b>TP01</b>	<b>TP05b</b>
Sables et graviers d'alluvion Sabbie e ghiaie	9 %	10 %
Barres pour béton armé Barre per cemento armato	3 %	3 %
Bitume et braies Bitumi e catrami	2 %	0 %
Ciments CPA + CPJ Cementi CPA + CPJ	6 %	13 %
Pièces de fonderie en fonte Pezzi di fonderia in ghisa	2 %	0 %
Electricité basse tension Elettricità bassa tensione	0 %	2 %
Fioul domestique Combustibile domestico	4 %	0 %
Gazole Gasolio	2 %	4 %
Machines pour l'extraction ou la construction Macchine per l'estrazione o la costruzione	9 %	10 %
Véhicules automobiles Automobili	9 %	10 %
Frais divers Spese diverse	6 %	8 %
Transports Trasporti	4 %	7 %
Salaires et charges Retribuzioni e contributi	44 %	33 %

### 3.3.2. Équivalences entre indices nationaux

La base de données de l'INSEE et de l'ISTAT permettent d'établir simplement les correspondances entre les indices qui composent les index TP français et leurs équivalents reconstitués pour l'Italie.

- Pour l'INSEE, les indices relevés correspondent aux sources actuelles utilisées pour calculer les indices TP ;

- Pour l'ISTAT, les indices relevés correspondent au mieux aux indices INSEE et en cas d'indisponibilité, aux indices équivalents à un degré de finesse moindre.

Les indices de coût du travail (construction et ingénierie) sont collectés auprès d'Eurostat pour l'Italie car l'ISTAT ne publie pas de données désaisonnalisées à ce sujet. Par souci de cohérence, la même source est utilisée pour la France.

Toute modification qui serait opérée par l'INSEE, l'ISTAT ou Eurostat dans les indices utilisés pour déterminer l'index de référence  $I_{NLTL}$  postérieurement à la date de signature du présent Protocole additionnel s'appliquera.

### 3.3.3. Reconstitution des index TP

Avec les équivalences et indices collectés précédemment pour l'Italie, il est possible de reconstituer des index TP pour l'Italie.

$$TP = PSA.ISA + PMX.IMX + PML.IML + PTR.ITR + PEN.IEN + PFD.IFD$$

Avec:  $I_X$  l'indice de coût du poste X et  $P_X$  le poids de l'indice X dans l'index TP

SA les coûts salariaux de construction

MX les coûts de production des matériaux qui se déclinent comme suit :

- Pour TP05b :  $PMX.IMX = P_{CM}.ICM + P_{SG}.ISG + P_{BC}.IBC$ 
  - CM les coûts de production des Ciments
  - SG les coûts de production des Sables et Gravieres
  - BC les coûts de production des Barres Crénelées et nervurées
- Pour TP01 :  $PMX.IMX = P_{CM}.ICM + P_{SG}.ISG + P_{BC}.IBC + P_{BI}.IBI + P_{PF}.IPF$ 
  - BI les coûts de production de Bitumes
  - PF les coûts de production des Pièces de Fonderie

ML les coûts de production de matériel qui se déclinent comme suit:

- $PML.IML = P_{MC}.IMC + P_{VA}.IVA$ 
  - MC les prix à la production de machines pour l'extraction ou la construction
  - VA les prix à la production de véhicules automobiles

TR les coûts de consommation des transports de fret routier;

EN les coûts de consommation d'énergie qui se déclinent comme suit :

- Pour TP05b :  $IEN = P_{GO}.IGO + P_{EL}.IEL$ 
  - GO les coûts de consommation de gasoil
  - EL les coûts de consommation d'électricité
- Pour TP01 :  $PEN.IEN = P_{GO}.IGO + P_{FD}.IFD$ 
  - FD les coûts de consommation de fioul domestique

FD les coûts de frais divers;

$$\text{Avec } PSA + PMX + PML + PTR + PEN + PFD = 1$$