

Nota introduttiva del Comitato NO-TAV Torino

Il presente documento è **estratto dal Dossier di candidatura (parte B) che il Governo italiano ha presentato all'Unione Europea nel Luglio 2007** nell'ambito del bando per i contributi finanziari europei destinati ai progetti TEN (Trans European Networks) nel periodo 2007-2013.

L'estratto si compone, per ragioni di contenimento delle dimensioni (in termini di Kb) dei file, di 5 parti.

Questa **prima parte** contiene:

- Definizione del progetto governativo (c.d. "variante mista") e descrizione dei relativi tracciati
- Studi giuridici e finanziari, accordi internazionali (creazione del Promotore pubblico)
- Iter e tempi del Progetto Preliminare
- Studi tecnici e sondaggi
- Iter e tempi del Progetto Definitivo

(N.B. la numerazione sequenziale delle pagine non coincide con quella riportata in fondo alle stesse; quest'ultima rispecchia, invece, la posizione originaria che occupavano nel dossier completo)

RESEAU DE TRANSPORT TRANSEUROPEEN PROGRAMME 2007-2013	FORMULAIRE DE DEMANDE			
	Pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen de transport			
	Programme de travail pluriannuel 2007-2013			
	APPEL A PROPOSITIONS 2007			
PART B				
Informations financières et techniques				
TITRE DU PROJET				
Nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin Partie commune franco-italienne de la cection internationale <i>(section transfrontalière du Projet Prioritaire VI)</i>		Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione Parte comune italo-francese della tratta internazionale <i>(sezion e transfrontaliere del Progetto Prioritario VI)</i>		
MODE DE TRANSPORT				
Ferroviaire Ligne conventionnelle		Ferroviario Linea convenzionale		
CANDIDATS (-e)				
N.	Denomination	Etat Membre	Status légal	
1a	Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durable	France	État Membre	
1b	Ministero delle Infrastrutture	Italie	Stato Membre	
Cadre réservé à la DG TREN				
Reçu le :		Numéro:		

INFORMATIONS TECHNIQUES ET FINANCIERES

1. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET FAISANT L'OBJET DE LA PRESENTE DEMANDE D'AIDE FINANCIERE (CI-APRES APPELE "LE PROJET")

ETUDES TRAVAUX

1.1 Veuillez décrire le projet dans les grandes lignes. Dans le cas où le projet fait partie d'un projet plus large (**ci-après appelé le « projet d'ensemble »**), décrivez également son rôle et son importance par rapport au projet d'ensemble.

<p>Dans tout ce document le "Projet" signifie la Partie commune franco-italienne de la section internationale, de compétence LTF.</p> <p>Une distinction n'est faite entre "Projet" et "Projet d'ensemble" que pour les aspects financiers :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le "Projet" signifie la Partie commune pour les activités objets de la demande de financement 2007-2013; ▪ le "Projet d'ensemble" signifie cette même Partie commune pour toutes les activités jusqu'à la mise en service. <p>Les parties nationales de la liaison Lyon – Turin sont également présentées ci-après afin de préciser le cadre global dans lequel s'inscrit le Projet. Certaines études ont en effet été réalisées dans ce cadre global (études de trafic, études économiques, etc.).</p>	<p>In tutto questo documento il "Progetto" significa la Parte comune italo-francese della sezione internazionale, di competenza di LTF.</p> <p>Una distinzione viene fatta fra "Progetto" e "Progetto d'insieme" solo per gli aspetti finanziari :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ il "Progetto" significa la Parte comune per le attività oggetto della richiesta di finanziamento 2007-2013; ▪ il "Progetto d'insieme" significa la stessa Parte comune per tutte le attività fino alla messa in servizio. <p>Le Parti nazionali del nuovo collegamento Lione – Torino sono in egual modo presentate qui di seguito al fine di precisare il quadro globale nel quale si inserisce il Progetto. Alcuni studi sono stati in effetti realizzati nel suddetto quadro globale (studi di traffico, studi economic, ecc.).</p>
<p>Le Projet est le maillon central de la Nouvelle Liaison Ferroviaire Lyon - Turin, qui fait partie du corridor n°V. Il s'inscrit dans le cadre des projets prioritaires européens retenus par la Commission européenne dans le RTE ferroviaire, et plus particulièrement le projet prioritaire n° 6, dont il constitue la section transfrontière.</p> <p>La Liaison Lyon - Turin est constituée de 3 parties (décrites ci-après d'ouest en est) :</p> <p>PARTIE FRANÇAISE :</p> <p>Cette partie, dont le Maître d'ouvrage est le gestionnaire du réseau ferroviaire français (RFF), s'étend de l'est de Lyon à Saint Jean de Maurienne (exclue), extrémité ouest de la partie</p>	<p>Il Progetto è l'anello centrale del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino – Lione, che fa parte del corridoio V. Rientra nell'ambito dei progetti prioritari europei scelti dalla Commissione europea nella RTE ferroviaria e più precisamente nel corridoio prioritario n. 6, di cui costituisce la sezione transfrontaliera.</p> <p>Il Collegamento Torino – Lione comprende 3 parti (descritte di seguito, da ovest ad est):</p> <p>PARTE FRANCESE:</p> <p>Questa parte, il cui Committente è il gestore della Rete Ferroviaria Francese (RFF), si estende dall'est di Lione a Saint Jean de Maurienne (esclusa), estremità ovest della parte</p>

commune franco-italienne. Elle comporte:

- un itinéraire Voyageurs à grande vitesse: entre l'est de Lyon et le sillon alpin (à l'est de Chambéry), avec un franchissement en tunnel des massifs de Dullin et de l'Epine ; cette ligne fait partie de l'itinéraire à grande vitesse qui va de Lyon à l'est de Chambéry.
- un itinéraire Fret et Autoroute Ferroviaire : entre l'est de Lyon et le sillon alpin (à l'est de Chambéry), avec un franchissement en tunnel du massif de Chartreuse (dont la consistance a été définie dans la Décision Ministérielle du 17 février 2006).
- un itinéraire mixte (Voyageurs et Fret) entre le sillon alpin (à l'est de Chambéry) et l'ouest de Saint-Jean-de-Maurienne, avec un franchissement en tunnel des massifs de Belledonne et du Rocheray.

Un terminal d'Autoroute Ferroviaire sera réalisé à l'est de Lyon pour le service à grand gabarit.

PARTIE COMMUNE FRANCO-ITALIENNE DE LA SECTION INTERNATIONALE (le «Projet» ou «Projet d'ensemble» objet de ce Dossier)

La « partie commune franco-italienne » de la section internationale (ou : « partie commune »), entre Saint-Jean de Maurienne inclus et Condove, se développe en tunnel sur plus de 90 % de sa longueur : Tunnel de base (d'environ 51,5 km) et tunnel de l'Orsiera (d'environ 22,5 km). Le tracé est à l'air libre uniquement sur 3 zones : Saint-Jean de Maurienne en France, Chiomonte et à proximité du portail Est du tunnel de l'Orsiera en Italie. Des raccordements avec la ligne historique sont prévus à Saint-Jean de Maurienne (pour des exigences de service) et à proximité de Condove. Par ailleurs, des installations de maintenance sont prévues aux deux extrémités de la partie commune. Enfin, diverses installations de sécurité et d'exploitation sont prévues à l'entrée des descenderies et galeries d'accès aux tunnels. L'entrée du tunnel de base se trouve à l'est de Saint-Jean de Maurienne. Après environ 51,5 km, le tunnel débouche à l'air libre en territoire

comune italo-francese. Questa comprende:

- un itinerario viaggiatori ad alta velocità: fra l'est di Lione e il Sillon alpin (ad est di Chambéry), con un attraversamento in galleria del massiccio di Dullin e di quello di L'Epine; questa linea fa parte dell'itinerario ad alta velocità che collega Lione all'est di Chambéry.
- un itinerario merci e Autostrada Ferroviaria: fra l'est di Lione e il Sillon alpin (ad est di Chambéry), con un attraversamento in tunnel del massiccio di Chartreuse (la cui consistenza è stata definita nella Decisione ministeriale del 17 febbraio 2006);
- un itinerario misto (Viaggiatori e Merci) fra il Sillon alpin (ad est di Chambéry) e l'ovest di Saint-Jean-de-Maurienne, con un attraversamento in galleria del massiccio di Belledonne e di quello del Rocheray.

Un terminale di Autostrada Ferroviaria sarà realizzato ad Est di Lione per il servizio a grande gabarit.

PARTE COMUNE ITALO-FRANCESE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE (il "Progetto" o "Progetto d'insieme" oggetto del presente dossier)

La "parte comune italo-francese" della sezione internazionale (o "parte comune"), da Saint-Jean-de-Maurienne, incluso, a Condove, si sviluppa in galleria su oltre il 90 % della sua lunghezza: tunnel di base (di circa 51,5 km) e tunnel di Mattie (di circa 22,5 km). Il tracciato è all'aperto soltanto in 3 zone: Saint-Jean-de-Maurienne in Francia, Chiomonte e in prossimità del portale Est del tunnel dell'Orsiera, in Italia. Sono previste delle interconnessioni con la linea storica a Saint-Jean-de-Maurienne (per necessità di servizio) e in prossimità di Condove. Peraltro, sono previsti degli impianti di manutenzione alle due estremità della parte comune. Infine, diversi impianti di sicurezza e di esercizio sono previsti all'imbocco delle discenderie e gallerie di accesso ai tunnel. L'imbocco del tunnel di base è situato ad est di Saint-Jean-de-Maurienne. Dopo circa 51,5 km, il tunnel sbocca all'aperto in territorio italiano, all'estremità ovest delle gorge della Dora, nel

italien, à l'extrémité ouest des gorges de la Dora, en commune de Chiomonte. La ligne franchit par un court viaduc (250 m) les gorges de la Dora et se prolonge par le tunnel de l'Orsiera. Du point de vue de la sécurité, les deux tunnels étant très rapprochés, ils sont considérés comme un tunnel unique.

L'ouvrage ferroviaire est constitué de deux tubes à voie unique, d'un diamètre intérieur de 8,40 m minimum (permettant la circulation de l'Autoroute Ferroviaire à grand gabarit), disposés avec un entraxe qui varie de 30 à 80 m. Sur les deux côtés de la voie sont prévus un trottoir d'évacuation (côté intérieur) et un trottoir de maintenance (côté extérieur).

A un espacement régulier, les trottoirs d'évacuation des deux tubes ferroviaires sont reliés entre eux par un rameau de communication, d'un gabarit utile de 2,40 m de large et 2,20 m de hauteur.

A mi-tracé du tunnel de base est prévue une station de sécurité et de secours pour l'évacuation des passagers (« Modane bis »). Une autre station de sécurité, en grande partie en tunnel, est prévue à la traversée des gorges de la Dora. En outre, à des intervalles réguliers, sont prévus 5 « sites d'intervention » pour le traitement des trains de marchandises ou AF avec un incendie à bord : Saint-Martin la Porte, La Praz, Modane bis (couplé à la gare de secours), Clarea, Chiomonte, Mattie.

Par ailleurs, des stations de sécurité sont prévues aux 2 extrémités de la partie commune, à Saint-Jean de Maurienne (à l'air libre) et à Comba, à proximité du portail Est du tunnel de l'Orsiera. Les deux zones d'extrémité (Saint-Jean de Maurienne et Condove) abritent également différents équipements pour l'exploitation et la maintenance. Elles abritent également les voies nécessaires au stationnement des trains de secours et d'évacuation. Les installations mises en œuvre doivent permettre d'assurer la continuité dans l'exploitation des circulations et la maintenance du génie civil et des équipements. Des moyens spécifiques sont prévus pour assurer la sécurité des trains et des passagers, en particulier en cas d'incident important ou d'incendie, en application de normes spécifiques définies par la CIG.

PARTIE ITALIENNE :

comune di Chiomonte. La linea attraversa con un breve viadotto (250 m) le gorges della Dora e prosegue con il tunnel dell'Orsiera. Dal punto di vista della sicurezza, essendo i due tunnel molto ravvicinati, sono considerati come un tunnel unico.

L'opera ferroviaria comprende due canne a binario unico, di un diametro interno di 8,40 m minimo (il che permette la circolazione dell'Autostrada ferroviaria a grande gabarit), posizionate con un interasse che varia tra 30 e 80 m. Da entrambi i lati del binario sono previsti un marciapiede di evacuazione (lato interno) ed un marciapiede di manutenzione (lato esterno).

Ad un'interdistanza regolare, i marciapiedi di evacuazione delle due canne ferroviarie sono collegati tra loro da un ramo di comunicazione, il cui gabarit utile ha una larghezza di 2,40m ed un'altezza di 2,20 m.

A metà del tracciato del tunnel di base è prevista una stazione di sicurezza e di soccorso per l'evacuazione dei viaggiatori ("Modane bis"). È prevista un'altra stazione di sicurezza, in gran parte in galleria, nell'attraversamento delle gorges della Dora. Inoltre, ad intervalli regolari sono previsti 5 "siti d'intervento" per il trattamento dei treni merci o di AF con un incendio a bordo: Saint-Martin la Porte, La Praz, Modane bis (abbinato alla stazione di soccorso), Clarea, Chiomonte, Mattie.

Sono peraltro previste stazioni di sicurezza alle 2 estremità della parte comune, a Saint-Jean-de-Maurienne (all'aperto) ed a Comba, in prossimità del portale Est del tunnel dell'Orsiera. Nelle due zone di estremità (Saint-Jean-de-Maurienne e Condove) sono anche ubicati diversi impianti per l'esercizio e la manutenzione. In queste sono previsti anche i binari necessari per lo stazionamento dei treni di soccorso e di evacuazione. Gli impianti messi in opera devono permettere di garantire la continuità nell'esercizio della circolazione e la manutenzione delle opere civili e degli impianti. Sono previsti dei mezzi specifici per assicurare la sicurezza dei treni e dei viaggiatori, in particolare in caso di incendio rilevante o di incendio, in attuazione delle norme specifiche definite dalla CIG.

PARTE ITALIANA:

La partie italienne, dont le maître d'ouvrage est le gestionnaire du réseau ferroviaire italien (RFI), s'étend de Condove à Settimo Torinese.

Le tracé développé par RFI, selon les orientations du Gouvernement lors du "Tavolo" de Palazzo Chigi, comporte :

- Un itinéraire nouveau mixte (Voyageurs et Fret) entre Condove et Bivio Pronda : une première partie du tracé, est réalisée en souterrain parallèlement à la Ligne Historique existante ; dans une deuxième partie, la ligne franchit en tunnel les collines entre le Val de Susa et le Val Sangone et la plaine du Sangone pour rejoindre la plateforme intermodale d'Orbassano; enfin, la ligne mixte est réalisée à l'air libre à l'ouest de Turin, jusqu'à Bivio Pronda.
- Un itinéraire nouveau principalement Fret entre Bivio Pronda et le début de la ligne « à grande vitesse et grande capacité » Milan – Turin : cette ligne nouvelle est réalisée en souterrain sous le Corso Marche à partir de Bivio Pronda, puis en partie en souterrain et en partie à l'air libre en contournement Nord de l'agglomération turinoise (« Gronda Nord»).

Nota – L'itinéraire Voyageurs à partir de Bivio Pronda emprunte les lignes existantes, puis le « Passante » de Turin jusqu'à la gare de Turin – Porta Susa, et poursuit ensuite jusqu'à Torino Stura où les trains Voyageurs rejoignent la ligne « à grande vitesse et grande capacité » Milan – Turin.

Le terminal d'Autoroute Ferroviaire d'Orbassano sera renforcé pour le service à grand gabarit.

La parte italiana, il cui Committente è il gestore della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), si estende da Condove a Settimo Torinese.

Il tracciato sviluppato da RFI secondo gli orientamenti del Governo in occasione del Tavolo di Palazzo Chigi comprende:

- un nuovo itinerario misto (viaggiatori e merci) tra Condove e Bivio Pronda: una prima parte del tracciato è realizzata in sotterraneo, a fianco alla linea storica esistente; nella seconda parte, la linea attraversa in galleria i colli tra la Val di Susa e la Val Sangone per raggiungere la piattaforma intermodale di Orbassano; infine, la linea mista è realizzata all'aria aperta ad ovest di Torino, fino a Bivio Pronda;
- un nuovo itinerario, principalmente per il trasporto merci, fra Bivio Pronda e l'inizio della linea ad alta velocità ed alta capacità" Torino – Milano: questa nuova linea è realizzata in galleria sotto Corso Marche, a partire da Bivio Pronda, quindi in parte in sotterraneo ed in parte all'aperto nella circoscrizione nord di Torino detta "Gronda nord".

Nota – L'itinerario viaggiatori, a partire da Bivio Pronda, utilizza le linee esistenti, quindi il Passante di Torino fino alla stazione di Torino – Porta Susa, e prosegue poi fino a Torino Stura dove i treni viaggiatori raggiungono la linea "ad alta velocità e grande capacità" Torino – Milano.

Il terminale di Autostrada Ferroviaria di Orbassano sarà rinforzato per il servizio a grande gabarit.

1.2 Veuillez décrire en détail chacune des activités relevant du projet, notamment les résultats intermédiaires et finaux, ainsi que les étapes, en utilisant des outils graphiques comme le diagramme de Gantt, le diagramme PERT et CPM (dans le cas où toutes ou partie des activités concernées ont débuté avant la présentation de la demande d'aide à la Commission, la description ne doit porter que sur les activités exécutées pendant la période d'éligibilité, c'est-à-dire, dans le cas de propositions non pluriannuelles, à partir de l'introduction de la demande à la Commission).

Un planning synthétique des activités du Projet est annexé. Les principales activités sont décrites ci-dessous en référence à ce planning.

1 PROCEDURES FRANÇAISES

DUP de la Partie Commune

L'enquête publique a été réalisée en mai-juin 2006. Le Rapport de la Commission d'enquête, favorable avec quelques recommandations, a été transmis au Ministère de l'Équipement le 12/09/2006 ; celui-ci l'a transmis au Conseil d'État (CE) le 30/03/07. L'instruction du dossier par le CE aura lieu d'avril à la fin de l'été 2007. **Le Décret d'Utilité Publique est prévu entre Septembre et Décembre 2007.**

2 ETUDES

2.1 Études juridiques et financières et Accords internationaux

Le cadre de réalisation des études est fixé par le traité de Turin du 29 janvier 2001. Les études sont très avancées et ont donné lieu à des orientations préférentielles du groupe de travail spécialisé de la CIG. Les études seront disponibles à l'été 2007, à l'exception de l'analyse Eurostat, qui se conclura au printemps 2008. Sur cette base, la CIG pourra choisir le montage le plus adapté à la fin mai 2008.

Dans ces conditions, un Avenant au Traité de Turin de janvier 2001 pourra être signé avant l'été 2008 (fin juin 2008). Il actera les décisions suivantes :

- La modification du projet en territoire italien à la suite de la décision de la Table de Palazzo Chigi du 13 juin 2007 et des travaux de l'Observatoire Technique, y compris pour ce qui concerne les reconnaissances (galeries et descenderies, sondages, etc.).
- Les mesures de politique de soutien au report modal dans les Alpes en vue de contrôler le trafic routier, de développer le trafic ferroviaire de Fret, et

Al presente documento è allegata una sintesi del planning delle attività del Progetto. Le principali attività sono descritte di seguito, in riferimento al planning.

1 PROCEDURE FRANCESI

DUP della Parte Comune

L'inchiesta pubblica è stata realizzata in maggio-giugno 2006. Il Rapporto della Commissione d'inchiesta, che era favorevole, con alcune raccomandazioni, è stato trasmesso il 12/09/2006 al Ministero delle Infrastrutture francese che lo ha trasmesso a sua volta al Consiglio di Stato il 30/03/07. L'Istruzione del dossier da parte del Consiglio di Stato sarà realizzata da aprile alla fine dell'estate 2007. **Il Decreto di Pubblica Utilità è previsto tra settembre e dicembre 2007.**

2 STUDI

2.1 Studi giuridici e finanziari ed Accordi internazionali

Il quadro di realizzazione degli studi è stato stabilito nell'accordo di Torino del 29 gennaio 2001. Gli studi sono avanzati molto e hanno dato luogo a degli orientamenti preferenziali del gruppo di lavoro specializzato della CIG. Gli studi saranno disponibili nell'estate 2007, ad eccezione dell'analisi Eurostat, che sarà conclusa nella primavera del 2008. Su questa base, a fine maggio 2008, la CIG potrà scegliere il montaggio più adatto.

In queste condizioni, un Atto Integrativo al Trattato di Torino di gennaio 2001 potrà essere stipulato prima dell'estate 2008 (fine giugno 2008). Questo prenderà atto delle seguenti decisioni:

- **La modifica del progetto in territorio italiano, in seguito alla decisione del Tavolo di Palazzo Chigi del 13 giugno 2007 e dei lavori dell'Osservatorio Tecnico, incluso quanto attiene alle indagini geognostiche (cunicoli esplorativi e discenderie, sondaggi, ecc.);**
- Le misure di politica di sostegno al trasferimento modale nelle Alpi al fine di regolare il traffico stradale, di sviluppare il

d'améliorer la qualité du service ferroviaire (la mise en place de telles mesures a été précisé par les deux Etats dans le Memorandum d'Entente signé dès mai 2004 et fait partie intégrante des décisions de la Table de Palazzo Chigi).

- Le principe du montage juridique et financier convenu entre les deux pays.
- Les modifications au Mémorandum d'entente de mai 2004, en particulier les principes de répartition financière entre les deux pays qui résultent de l'évolution du projet, en tenant compte des décisions de financement de l'UE.
- La consistance et l'échelonnement des travaux à réaliser à partir de l'approbation du Progetto Definitivo par la Conférence des Services, en application de l'ex art. 81 DPR 616/77 et de l'art. 3 del DPR 383/94 (automne 2011) ;
- La création du Promoteur Public qui conduira les travaux de construction à partir de la fin des procédures administratives dans les deux pays.

Des accords complémentaires (Protocoles Additionnels) seront nécessaires, notamment en vue de détailler le schéma de montage retenu. Le développement de détail du schéma retenu sera fait de fin 2011 à début 2012, en cohérence avec le planning général d'opération.

2.2 Études techniques

2.2.1 Consultations sur le Projet en Italie

En vue de permettre les analyses techniques et environnementales dans le cadre de l'Observatoire, le Ministre des Infrastructures a demandé à RFI, le 15 juin 2007, d'établir les dossiers suivants selon les décisions prises lors de la séance de la Table politique du 13 juin dernier :

- le "progetto definitivo" de la solution "Variante Mixte", de la frontière d'état au portail est de sortie du tunnel de base sur le territoire italien ;
- un dossier d'impacts sur l'environnement ;
- des documents de projet relatifs à la localisation urbaniste ;

traffico merci ferroviario e di migliorare la qualità del servizio ferroviario (la predisposizione di queste misure è stata precisata dai due Stati nel Memorandum d'Intesa firmato sin da maggio 2004 ed è parte integrante delle decisioni del Tavolo di Palazzo Chigi);

- Il principio del montaggio giuridico e finanziario concordato tra i due paesi;
- Le modifiche al Memorandum d'Intesa di maggio 2004, in particolare i principi della ripartizione del finanziamento tra i due paesi che derivano dall'evoluzione del progetto, tenendo conto delle decisioni di finanziamento dell'UE;
- La consistenza e lo scaglionamento dei lavori da realizzare dall'approvazione del progetto Definitivo da parte della Conferenza di servizi secondo l'ex art. 81 DPR 616/77 e art. 3 del DPR 383/94 (autunno 2011);
- La creazione del Promotore Pubblico che gestirà i lavori di costruzione a partire dalla fine delle procedure amministrative nei due paesi.

Saranno necessari degli accordi complementari, (Protocolli addizionali), specialmente per dettagliare lo schema di montaggio scelto. Lo schema scelto sarà sviluppato in dettaglio tra fine 2011 e inizio 2012, in coerenza con il planning operativo generale.

2.2 Studi tecnici

2.2.1 Consultazioni sul Progetto in Italia

In preparazione delle analisi tecnico-ambientali nell'ambito dell'Osservatorio, il Ministro delle Infrastrutture ha chiesto a RFI, il 15 giugno 2007, di definire la seguente documentazione secondo le decisioni assunte nella seduta del Tavolo politico del 13 giugno scorso:

- il progetto definitivo della soluzione "Variante Mista", dal Confine di Stato al portale est di uscita del tunnel di base in territorio italiano;
- una documentazione di impatto ambientale;
- elaborati progettuali per la localizzazione urbanistica;
- il progetto preliminare del tracciato dal portale

- l'avant-projet sommaire du tracé du portail de sortie du tunnel de base à la localité la plus proche de Bussoleno/Bruzolo, conformément à l'art. 3 de l'Accord franco-italien, y compris avec l'interconnexion avec la ligne historique.

En conformité avec les décisions de la CIG du 20 juin 2007, ce tracé a été transmis à LTF et constitue la base du présent document. Le tracé a été approuvé par le Gouvernement italien à l'occasion de l'approbation du document.

Au second semestre 2007 les documents de projet qui seront soumis à l'examen de l'Observatoire du Val de Susse. Les modifications éventuelles décidées dans ce cadre seront intégrées dans le cahier des charges de l'Avant-Projet Sommaire.

2.2.2 Compléments et Révision de l'Avant-Projet Sommaire / Progetto Preliminare (APS/PP) en Italie

Une phase de compléments et de révision de l'APS/PP sera engagée à l'été 2008, après appel d'offres international, qui prévoira l'adjudication conjointe de l'APS/PP et de la phase suivante de l'APR/PD. L'APS/PP aura une durée d'études de 11 mois : le dossier sera produit au début 2009.

L'APS/PP reprendra certaines études fonctionnelles (exploitation et maintenance, sécurité) en vue de les adapter aux spécificités du nouveau tracé, et comportera aussi un volet sûreté. Il comportera des études géologiques et hydrogéologiques (y compris des études spécialisées sur l'amainate et la radio-activité) et tous les documents sur les ouvrages de génie civil et sur les équipements prévus par la loi.

Un volet important devra concerner les études environnementales, architecturales et paysagères (voire même urbaines), qui conditionnent l'acceptation du projet. S'agissant de territoires sur lesquels les données doivent être précises et faire l'objet d'un accord, et d'études qui seront l'objet d'une attention extrême de la part des collectivités locales, il est essentiel pour la réussite du projet et le respect des délais globaux

di uscita del tunnel di Base alla località più prossima a Bussoleno/Bruzolo, ai sensi dell'art. 3 dell'Accordo Italia-Francia, ivi inclusa l'interconnessione con la linea storica.

Secondo quanto deciso dalla CIG del 20 giugno 2007, questo tracciato è stato trasmesso a LTF e costituisce la base del presente documento. Il tracciato è stato approvato dal Governo italiano in occasione dell'approvazione del documento.

Nel secondo semestre 2007 gli elaborati progettuali verranno sottoposti all'esame dell'Osservatorio della Val di Susa. Le eventuali modifiche decise in questa sede saranno integrate nel capitolato del Progetto Preliminare.

2.2.2 Completamento e revisione del Progetto Preliminare / Avant-Projet sommaire (PP/APS) in Italia

Una fase di completamento e di revisione del PP/APS sarà avviata nell'estate 2008, dopo indizione di un bando di gara internazionale, che prevederà l'aggiudicazione congiunta del PP/APS e della successiva fase di PD/APR. Il PP/APS avrà una durata degli studi di 11 mesi: il dossier sarà rimesso all'inizio del 2009.

Il PP/APS riprenderà alcuni studi funzionali (esercizio e manutenzione, sicurezza) adattandoli alle specifiche del nuovo tracciato, comporterà anche un capitolo sulla sicurezza ASAT. Comprenderà studi geologici ed idrogeologici (compresi studi specialistici su amianto e radioattività) ed tutti gli elaborati sulle opere civili e gli impianti previsti dalla legge.

Un capitolo importante dovrà riferirsi agli studi ambientali, architettonici e paesaggistici (oltre che urbanistici), che condizionano l'accettazione del progetto. Trattandosi di territori di cui è necessario avere dati precisi e concordati, e di studi che le autorità locali dovranno analizzare con estrema attenzione, è essenziale per la riuscita del progetto e per rispettare i tempi globali che gli studi possano valutare le soluzioni migliori (esaminando

que puissent être évaluées les meilleures solutions (à travers l'examen de variantes locales).

Puisqu'il y a une modification importante du projet en territoire italien, une reprise des études des équipements sera nécessaire. Par ailleurs, à la demande de RFF, sera examinée une éventuelle optimisation du système d'alimentation électrique (traction et auxiliaires).

Le calendrier prévoit aussi de réaliser, partiellement en parallèle, toutes les reconnaissances nécessaires (cf. paragraphe ci-dessous).

L'instruction du dossier par la CIG et dans le cadre de la procédure italienne aura lieu au cours du 2ème semestre 2009, avec une validation de la CIG suivie à la fin de l'année 2009 d'un accord (éventuellement assorti de prescriptions) de l'administration italienne.

Les modifications dues aux éventuelles prescriptions seront intégrées aux activités d'établissement de l'APR/PD.

2.2.3 Sondages et reconnaissances diverses

L'APS/PP devra s'appuyer sur une campagne de reconnaissances topographiques, géologiques (sondages et reconnaissances géophysiques) et environnementales couvrant le nouveau tracé italien, pour des résultats entre août (topographie) et novembre (géologie et hydrogéologie).

Les reconnaissances topographiques devront prévoir un vol à 1/5000 (contrôle GPS et nivellement inclus) et des vols de détail à 1/1000 sur les zones où sont prévus des ouvrages à l'air libre ou en tranchée couverte.

Une évaluation préliminaire des reconnaissances sur le terrain (à confirmer sur la base des premières études d'approfondissement technique) fait prévoir la nécessité de réaliser :

- Environ 10 à 15 sondages courts (pour un total de 700 à 1000 m) pour les zones à l'air libre ou en tranchée couverte ;
- 20 à 25 sur les tronçons en souterrain, pour un total de 7000 à 9000 m,

le varianti locali).

Poiché c'è una modifica importante della parte del progetto in territorio italiano, sarà necessario riprendere anche gli studi degli impianti. Inoltre, su richiesta di RFF, sarà esaminata l'eventuale ottimizzazione del sistema di alimentazione elettrica (trazione e ausiliarie).

Il calendario prevede inoltre che siano realizzate, in parte parallelamente, tutte le indagini geognostiche necessarie (cf. paragrafo successivo).

L'istruzione del dossier da parte della CIG e nell'ambito della procedura italiana si svolgerà nel corso del 2° semestre 2009, con validazione della CIG che sarà seguita, a fine 2009, da un accordo (eventualmente accompagnato di prescrizioni) da parte dell'amministrazione italiana.

Le eventuali modifiche a tali prescrizioni saranno incluse nelle successive attività di stesura dell'APR/PD.

2.2.3 Sondaggi e indagini geognostiche varie

Il PP/APS dovrà essere basato su una campagna di indagini topografiche, geologiche (sondaggi ed indagini geofisiche) ed ambientali che coprano il nuovo tracciato, in vista di risultati tra agosto (topografia) e novembre (geologia ed idrogeologia).

Le indagini topografiche dovranno prevedere un volo al 1/5000 (controlli GPS e livellazioni inclusi) e dei voli di dettaglio al 1/1000 sulle zone in cui sono previste delle opere a cielo aperto o in galleria artificiale.

Una valutazione preliminare delle indagini sul terreno (da confermare in base ai primi studi d'approfondimento tecnico) fanno prevedere la necessità di :

- circa 10-15 sondaggi corti (per un totale di 700-1000 m) per le zone a cielo aperto o in galleria artificiale;
- 20-25 sulle tratte in sotterraneo, per un totale di 7000 a 9000 m.

pour un total globalement d'environ 30 à 40 sondages (de 8000 à 10000 m).

En ce qui concerne les autres investigations, des investigations sismiques, des suivis environnementaux et hydrogéologiques seront effectuées.

Pour les approfondissements nécessaires dans la phase de PD, il est prévu une série de reconnaissances et de sondages supplémentaires pour approximativement 50 % des valeurs exposées ci-dessus.

Les appels d'offres, d'une durée réduite au strict minimum, seraient faits au 1er trimestre 2008 et les reconnaissances engagées en avril - mai 2008, pour des résultats obtenus entre août (topographie) et novembre 2008 (géologie et hydrogéologie).

En raison des difficultés d'accès à certains sites (en haute altitude) certains sondages devront être poursuivis ou réalisés en 2009 afin de compléter le cadre des connaissances pour l'APR/PD.

2.2.4 Avant-Projet de Référence / Progetto Definitivo (APR/PD) du Projet

L'APR/PD sera réalisé à partir de l'APS/PP et des prescriptions éventuelles qui seront émises en phase d'instruction par la CIG et les Administrations italiennes. En conformité avec les prescriptions des lois et normes italiennes en vigueur, il couvrira les sujets suivants :

- Études d'exploitation, de maintenance, de sécurité, de sûreté ;
- Ouvrages de génie civil ;
- Équipements ferroviaires et non ferroviaires ;
- Géologie, hydrogéologie et géotechnique ;
- Environnement, avec l'établissement de l'Étude d'Impact (SIA) ;
- Les études de SPS (Coordination de la Sécurité de chantier) en phase d'études.

Le démarrage effectif de l'APR/PD aura lieu début 2010, pour une durée de 11 mois. L'APR/PD prendra en compte les résultats des reconnaissances suivantes :

per un totale complessivo di circa 30-40 sondaggi (8.000-10.000 m)

Per quanto riguarda le altre indagini, saranno eseguite delle prospezioni geofisiche, dei monitoraggi ambientali ed idrogeologici.

Per i necessari approfondimenti in fase di PD, è previsto un'ulteriore serie di indagini e sondaggi pari indicativamente al 50% dei valori suesposti.

Le gare d'appalto, di durata ridotta al minimo indispensabile, saranno indette nel corso del 1° trimestre 2008 e le ricognizioni saranno avviate ad aprile-maggio 2008, per ottenere i risultati attesi tra il mese di agosto (topografia) e novembre 2008 (geologia ed idrogeologia).

A causa delle difficoltà d'accesso ad alcuni siti (in alta quota), una parte dei sondaggi dovranno proseguire od essere realizzati nel 2009 al fine di completare il quadro delle conoscenze per il PD/APR.

2.2.4 Progetto Definitivo / Avant-Projet de Référence (PD/APR) del Progetto

Il PD/APR sarà eseguito a partire dal PP/APS e dalle eventuali prescrizioni che saranno emesse in fase istruttoria da parte della CIG e delle Amministrazioni italiane. In conformità con le prescrizioni della legislazione e la normativa italiana in vigore, coprirà i seguenti argomenti:

- Studi di esercizio, manutenzione, sicurezza, sicurezza ASAT;
- Opere civili;
- Impianti ferroviari e non ferroviari;
- Geologia, idrogeologia e geotecnica;
- Ambiente, con la stesura dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA);
- Coordinamento della Sicurezza in fase di Progettazione.

Il PD/APR sarà avviato a inizio 2010, per una durata di 11 mesi. Il PD/APR prenderà in conto i risultati delle seguenti indagini geognostiche:

- Discenderia di La Praz
- Discenderia di Saint-Martin la Porte ed una

- Descenderie de La Praz
- Descenderie de Saint-Martin la Porte et une partie de la 1^{ère} tranche (300 m) de la galerie de reconnaissance
- Une partie de la galerie de reconnaissance de Colombera
- Une partie de la descenderie de Mattie

Les dossiers de Progetto Definitivo et d'impact sur l'environnement (SIA) seront envoyés à l'administration italienne au début de 2011. L'instruction du dossier par la CIG et par la Conférence des Services (P 3.4) aura lieu courant 2011, avec une validation de la CIG suivie à l'automne 2011 d'un accord (éventuellement assorti de prescriptions) de l'administration italienne.

En vue de permettre la certification des coûts prévue par le Mémoire d'entente franco-italien de mai 2004, une certification préliminaire du coût du projet sera réalisée en parallèle par experts indépendants.

2.2.5 Révision de l'APR/PD

Cette révision aura pour objet d'établir le Projet de Référence qui servira de base à l'appel d'offres de réalisation. Cette révision aura une ampleur limitée : elle aura lieu de fin 2011 à début 2012. En parallèle, aura lieu la certification finale du coût du projet prévue par le Mémoire de mai 2004.

La révision de l'APR/PD sera faite sur la base des informations supplémentaires suivantes :

- Les prescriptions émises à l'issue de l'instruction du Progetto Definitivo;
- Les compléments des galeries de reconnaissance de Saint-Martin la Porte et de Colombera
- La fin de la descenderie de Mattie.

3 PROCEDURES ITALIENNES

3.1 Instruction du Progetto Preliminare (PP) du Projet

La publication du PP aura lieu au printemps 2009. L'instruction, par exemple dans le cadre d'une pré-Conférence des Services, se déroulera courant 2009, conduisant à un accord (avec prescriptions éventuelles) à la fin de l'année 2009. Les éventuelles prescriptions seraient intégrées dans le cahier des charges de

parte del 1° lotto (300 m) del cunicolo esplorativo

- Una parte del cunicolo esplorativo di Colombera
- Una parte della discenderia di Mattie.

I dossier del Progetto Definitivo e dello studio d'impatto ambientale (SIA) saranno trasmessi all'amministrazione italiana all'inizio del 2011.

L'istruzione del dossier da parte della CIG e della Conferenza dei Servizi (P 3.4) sarà realizzata durante il 2011, con validazione della CIG a cui farà seguito, nell'autunno del 2011, un accordo (eventualmente accompagnato di prescrizioni) dell'amministrazione italiana.

Al fine di permettere la certificazione dei costi prevista dal Memorandum di Intesa italo-francese di maggio 2004, una certificazione preliminare del costo del progetto sarà realizzata in parallelo, da esperti indipendenti.

2.2.5 Revisione del PD/APR

Questa revisione avrà lo scopo di definire il Progetto di Riferimento che servirà di base alla gara d'appalto della realizzazione. La revisione avrà una portata limitata: si svolgerà dalla fine 2011 all'inizio del 2012. In parallelo, si procederà alla certificazione finale del costo del progetto prevista dal Memorandum di maggio 2004.

La revisione del PD/APR sarà svolta sulla base del seguente supplemento di informazioni:

- Prescrizioni emesse al termine dell'istruzione del Progetto Definitivo;
- Complementi dei cunicoli esplorativi di Saint-Martin la Porte e di Colombera;
- Ultimazione della discenderia di Mattie.

3 PROCEDURE ITALIANE

3.1 Istruzione del Progetto Preliminare (PP) del Progetto

Il PP sarà prodotto nella primavera del 2009. L'istruzione, nell'ambito di una pre Conferenza di Servizi, per esempio, si svolgerà durante il 2009, per condurre ad un accordo (con eventuali prescrizioni) a fine 2009. Le eventuali prescrizioni saranno integrate nel Capitolato del PD/APR.