

Question d'Europe
n°245
25 juin 2012

Politique des Réseaux Transeuropéens et investissements européens de croissance : le Lyon-Turin, c'est maintenant !

François LEPINE

Préfet de Région (honoraire), Avocat
au barreau de Paris, Vice-président
Délégué du Comité pour la Transalpine
Liaison européenne Lyon-Turin

Marc LAVEDRINE

Délégué Général du Comité pour la
Transalpine
Liaison européenne Lyon-Turin

Résumé

En octobre 2011, la Commission européenne a dévoilé ses propositions dans le domaine des Réseaux Transeuropéens (RTE) de transport, visant à améliorer l'intégration des infrastructures et à renforcer la capacité de coordination de l'Union européenne dans ce domaine. Plus largement, celle-ci s'inscrit dans une logique de soutien à des investissements de long terme au service de la croissance et de prise en compte de l'impératif écologique. Actuellement, un cas emblématique d'investissement dans les transports est la création de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, dont des retombées économiques significatives sont attendues. Toutefois, un cadre juridique et financier européen qui soit approprié à ce type de projet à grande échelle fait encore défaut. Des recommandations sont ainsi faites à ce sujet

INTRODUCTION

Le secteur des transports, transfrontalier par nature, semble se prêter tout particulièrement à une intégration à l'échelon européen. Ce secteur est, en outre, une source potentielle d'investissements au service de la croissance et de la compétitivité, qui sont particulièrement nécessaires en cette période de conjoncture économique difficile pour l'Union européenne.

C'est dans ce contexte que, le 19 octobre 2011, la Commission européenne a soumis des propositions concernant les Réseaux Transeuropéens (RTE), qui sont actuellement en discussion au Conseil de l'Union européenne et au Parlement européen.

Nous nous proposons donc d'examiner celles-ci, leurs caractéristiques, les changements qu'elles introduisent. Nous examinerons ensuite un exemple emblématique d'investissement au service de la croissance et de la compétitivité dans le secteur des transports, celui de la construction de la nouvelle liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-Turin. Nous concluons par quelques réflexions sur la nécessité d'un cadre juridique et financier européen adapté à ce type de projet d'infrastructure à grande échelle.

1. VERS UNE VÉRITABLE RÉNOVATION DE LA POLITIQUE DES RÉSEAUX TRANSEUROPEENS

Cette politique vient de loin. En effet, l'Europe des transports devait constituer le troisième pilier de la construction européenne dès le Traité de Rome. Il a toutefois fallu attendre 1994 pour qu'elle prenne véritablement corps sous la forme des Réseaux Transeuropéens. Ils ne concernent d'ailleurs pas que les transports, mais aussi les réseaux d'énergie et les réseaux digitaux [1]. Elle a été fondée alors sur une logique de projets prioritaires, généralement des axes nouveaux à créer concernant un nombre limité d'Etats membres. De 14 initialement, ces projets prioritaires sont devenus 31 en 2001. Malgré des succès indéniables comme la réalisation des Lignes à Grande Vitesse sur lesquelles circulent Thalys ou le pont-tunnel de l'Øresund entre la Suède et le Danemark, cette politique a souffert de 2 manques :

- un budget adéquat pour que les financements européens constituent un effet de levier décisif. Ainsi, lors de la négociation du dernier cadre financier pluriannuel 2007 – 2013, la proposition

1. http://ec.europa.eu/ten/index_fr.html

Politique des Réseaux Transeuropéens et investissements européens de croissance : le Lyon-Turin, c'est maintenant !

de la Commission de 22 milliards € a été ramenée à 8 milliards €. A titre de comparaison, l'investissement en infrastructure en France a été de 15,9 milliards € pour la seule année 2005 (source FNTP),

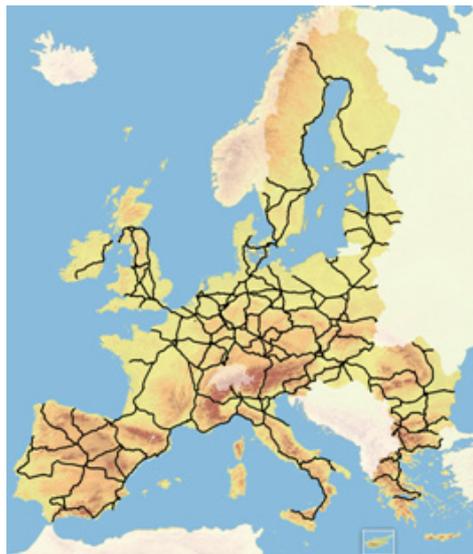
- un encadrement suffisamment contraignant pour que les Etats membres tiennent leurs engagements de réalisation. En effet, nombre de ces axes comprennent des sections transfrontalières pour lesquelles la motivation politique est souvent moindre que pour une infrastructure strictement nationale.

Les propositions du 19 octobre 2011 rompent largement avec ces logiques. En premier lieu, elles s'inscrivent dans une vision politique :

- celle d'un budget européen, moteur de croissance et

d'emploi pour l'Union européenne. Ainsi, la Commission associe aux Réseaux Transeuropéens une proposition de « Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe » comprenant un budget de 50 milliards € pour la période 2014-2020 (dont 31,7 pour les transports) et une initiative en faveur d'emprunts obligataires pour le financement des infrastructures : les Project bonds. Ce budget, à comparer aux 8 milliards € de la période en cours, représenterait 10% du montant global des investissements à réaliser sur le réseau central d'ici 2030 ;

- celle de la réduction de 60% des émissions provenant des transports d'ici 2050 et du développement d'une économie européenne la plus décarbonée possible. Ainsi, le réseau central est multimodal et privilégie le rail et tous les modes alternatifs à la route.



La carte du réseau transeuropéen de transport proposé par la Commission (octobre 2011)

En second lieu, elles instituent un véritable réseau européen intégrant tant des infrastructures existantes - les plus nombreuses - à mettre aux normes pour permettre une circulation efficiente des transports dans l'espace européen, et des infrastructures nouvelles à créer, permettant de relier efficacement 83 pôles urbains, 37 aéroports et 83 ports de l'Union Européenne. Ce réseau dit central devra être opérationnel en 2030. Une seconde phase de déploiement du réseau à l'horizon 2050 devra permettre à la grande majorité des citoyens

européens de se trouver à moins de 30 minutes du réseau central.

Enfin, elles renforcent la capacité de coordination de l'Union européenne pour la mise en œuvre effective de ce réseau central. Notamment 10 grands corridors structurant le réseau seront placés sous la responsabilité de coordinateurs européens aux pouvoirs accrus. Par ailleurs, le financement européen est porté à hauteur de 40% pour la réalisation des sections transfrontalières, les plus difficiles à réaliser pour des raisons politiques mais aussi pour

des raisons géographiques (chaînes montagneuses, bras de mer, etc.).

2. LA LIAISON LYON-TURIN : UN EXEMPLE D'INVESTISSEMENT AU SERVICE DE LA CROISSANCE ET DE LA COMPÉTITIVITÉ

Présentation et objectifs

Le Lyon-Turin [2] a pour vocation de créer une ligne ferroviaire moderne entre la France et l'Italie afin de permettre une liaison efficace tant pour le fret que pour les voyageurs. Cet axe est le point de passage tant de

trafics est-ouest entre l'Espagne, le sud de la France, l'Italie et le sud-est européen que de trafics nord-sud entre le Royaume-Uni, le Benelux, le nord de la France et l'Italie. Cet axe est actuellement desservi par une ligne ferroviaire datant de 1871. Elle contraint les trains de fret lourds à circuler à 1300 m d'altitude, quand ces mêmes trains circulent en Suisse à 800 m au tunnel du Lötschberg et bientôt à 550 m au futur tunnel du Saint-Gothard. Elle contraint aussi les trains de voyageurs à circuler à 60km/h au passage des Alpes, mettant Milan à 7h de « TGV » de Paris, contre 3 heures pour Marseille située pourtant à la même distance : 800 km !



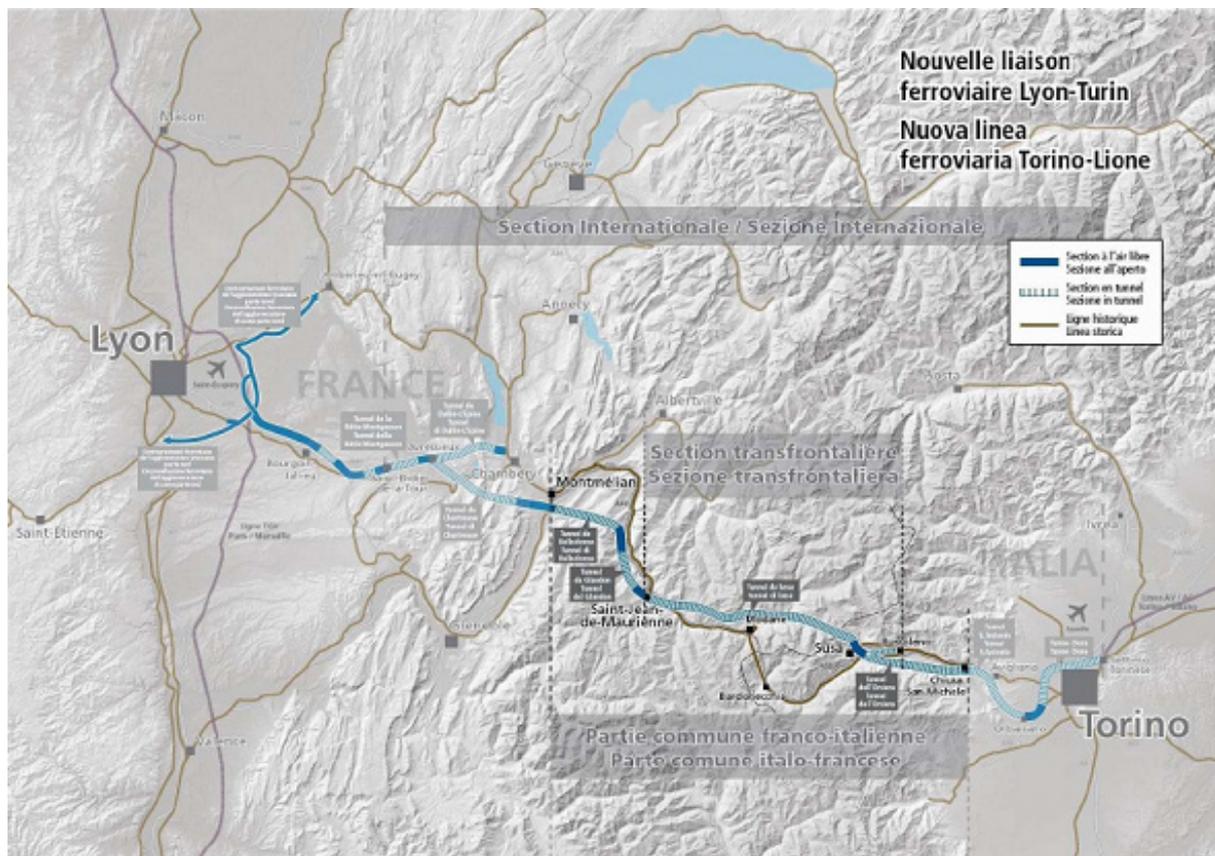
La nouvelle liaison Lyon-Turin est une infrastructure ferroviaire, principalement destinée au fret. Le développement du fret ferroviaire est une politique initiée par l'Union européenne qui a rencontré le succès. Avec une hausse de plus de 10% des volumes transportés au cours de la dernière décennie, le fret ferroviaire a enrayeré son déclin dans la plupart des pays européens. La France, qui fait encore exception sur ce point, ne tardera pas à rejoindre le trend continental, du moins si elle souhaite relancer son industrie, tant ce mode de transport est adapté aux contraintes industrielles. Actuellement, 85% des échanges passant à la frontière franco-italienne sont routiers, quand ils ne sont que de 65% à la frontière italo-autrichienne et même 35% en Suisse. Le Lyon-Turin a pour vocation de faire évoluer cette part modale. Il permettra en outre de développer la « grande vitesse voyageurs » en Europe, offrant ainsi une alternative crédible au transport aérien sur les courtes distances. Par ces objectifs, le Lyon-Turin répond directement aux enjeux de « décarbonisation »

de l'économie que s'est fixée l'Union européenne.

La liaison Lyon-Turin a trois composantes :

- Le tunnel central de basse altitude relie Saint-Jean-de-Maurienne à Susa est la composante décisive car elle offre un itinéraire « de plaine » sous la montagne à une altitude inférieure à 600m. L'investissement nécessaire à sa réalisation est de 8,7 milliards €, dont 8,2 de travaux. Il permettra une exploitation efficace des trains de fret et un gain de temps d'une heure pour le trafic voyageurs. Ses chantiers préparatoires sont en cours depuis plusieurs années et 800 millions € ont d'ores et déjà été engagés avec un financement européen proche de 50%.
- Les accès en France permettent de relier Lyon-Chambéry à Saint-Jean-de-Maurienne, soit 140 km de liaison en partie mixte fret-voyageurs, en partie dédiée au fret.
- Les accès en Italie permettant de relier Susa à Turin, soit 60 km de liaison mixte fret-voyageurs.

2. <http://www.transalpine.com/présentation>



Le tunnel de basse altitude correspond à la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin

Cette dernière composante, italienne, a fait l'objet de fortes contestations à compter de 2005. Un vaste processus de concertation a été initié alors sous l'égide de Mario Virano, Commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour cette liaison. Il a abouti dans le courant de l'été 2011 à un nouveau tracé approuvé par une grande partie des communes concernées et par le gouvernement italien. Dans le même temps, le chantier préparatoire a démarré sur le versant italien. En mars 2012, Mario Monti, Président du Conseil italien, a choisi de faire du Lyon-Turin (ou plutôt, vu de Rome, de la Torino-Lione) un marqueur de sa politique fondée sur la rigueur budgétaire associée à l'investissement pour la compétitivité et la croissance.

Un facteur potentiel de croissance pour la France, l'Italie et toute l'Europe du sud

La dernière analyse coûts-bénéfices présentée à Rome le 26 avril 2012 met en exergue une rentabilité de 5% de l'ensemble de la liaison entre Lyon et Turin, soit une

valeur actualisée nette de 12 à 14 milliards € après 50 ans. Les premiers bénéficiaires de cette liaison seront les entreprises, notamment industrielles, qui profiteront de la meilleure efficacité et du moindre coût du rail pour les transports à moyenne-longue distance.

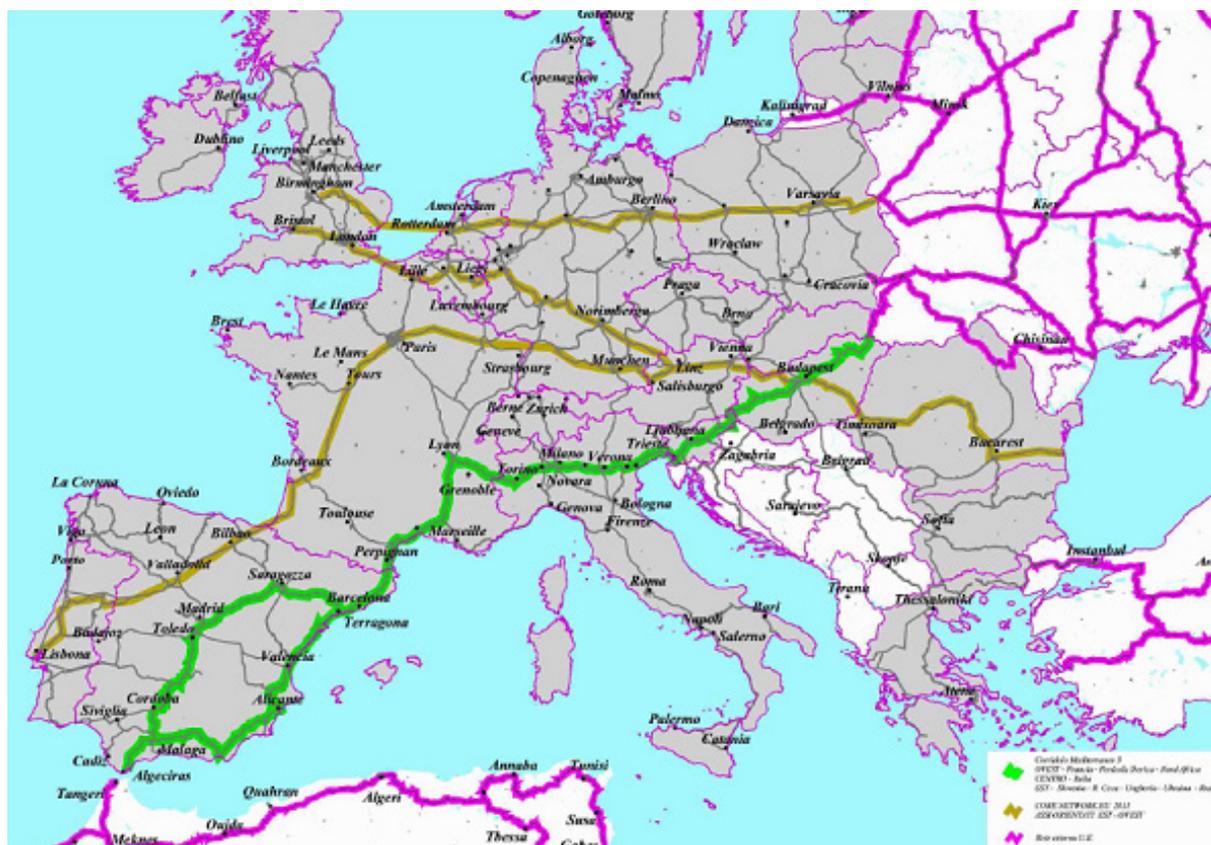
Dès la phase du chantier, le choc positif sur la croissance sera sensible. La réalisation du seul tunnel de base dans les Alpes générera entre 6 et 10 000 emplois directs et indirects sur une durée de 10 années. Compte tenu de la répartition de cet investissement entre l'Union européenne, l'Italie et la France, ce choc positif peut être obtenu dans des conditions financières optimales.

Les impacts de cette nouvelle liaison dépassent largement le strict cadre franco-italien car elle constitue pour les transports au sud de l'Europe une « révolution » comparable à l'ensemble Tunnel sous la Manche-Thalys pour l'Europe du nord-ouest.

Le Lyon-Turin est le maillon central du corridor mé-

diterranéen qui connecte entre elles, et avec le reste du continent, les grandes régions économiques à vocation industrielle du sud de l'Europe : les pôles économiques espagnols, notamment la Catalogne, le sud-est français notamment Rhône-Alpes sa deu-

xième région industrielle, le nord de l'Italie, deuxième bassin industriel de l'Europe (qui représente à lui seul 7% du PIB de l'Union). Au total, ce sont 200 milliards € d'échanges commerciaux annuels qui sont directement intéressés par cette liaison.



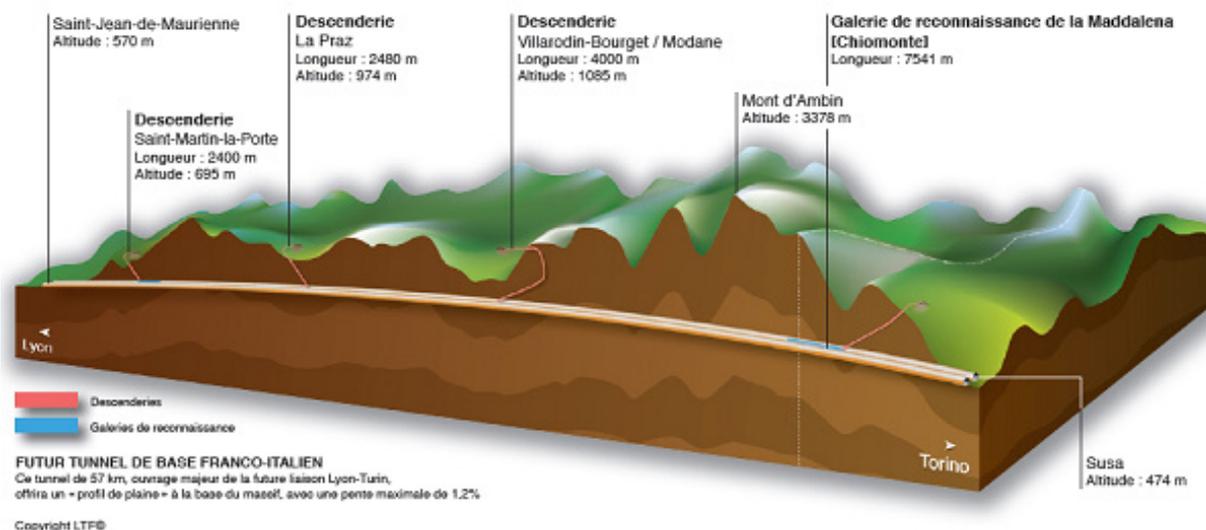
Le corridor méditerranéen (en vert)

Une des caractéristiques de l'économie de l'Europe du nord est de bénéficier de réseaux de transports de forte densité et de grande qualité. Il suffit d'observer une carte pour le mesurer. Si l'Union dans son ensemble souhaite retrouver le chemin d'une croissance durable, il est nécessaire que le Sud dispose d'atouts comparables. Par les gains de temps et de performances qu'il offre pour le transport de marchandises comme pour les voyageurs, la liaison Lyon-Turin en est un décisif.

3. LA NÉCESSITÉ D'UN CADRE JURIDIQUE ET FINANCIER EUROPÉEN ADAPTÉ

S'il est un projet-phare de la politique des RTE, le tunnel de base de la liaison Lyon-Turin n'en reste pas moins un projet « hors norme », du fait de son échelle. Déjà, lors de la discussion sur le règlement financier des RTE de 2007, la notion de projet à grande échelle est apparue (Large Scale Project). Il est temps maintenant de concevoir un cadre juridique adapté à leur réalisation.

► UN TUNNEL DE BASSE ALTITUDE DE 57 KM ENTRE SAINT-JEAN DE MAURIENNE ET SUSE, QUATRE GALERIES D'ACCÈS (DONT 3 DÉJÀ RÉALISÉES).



Les projets à grande échelle se distinguent des autres projets d'infrastructures par l'alliance de 2 caractéristiques : un investissement important (plusieurs milliards €) et une réalisation non phasable : les bénéfices attendus sont liés à la réalisation de l'ensemble de l'investissement.

Dans le cas d'une ligne ferroviaire nouvelle en plaine, ou d'une autoroute, chaque section réalisée apporte des améliorations. C'est ainsi que les lignes sur lesquelles Thalys circule ont été mises en œuvre progressivement : d'abord de Paris à Lille, puis de Lille à Bruxelles, puis de Bruxelles à Amsterdam. Ceci permet de « phaser » l'opération pour, éventuellement, intégrer des contraintes budgétaires.

Dans le cas d'un tunnel sous les Alpes, tel que le tunnel sous le Mont-Cenis (Moncenisio) pour la liaison Lyon-Turin, un investissement « en bloc » de quelques 8 milliards € est nécessaire. Quelques autres grands projets européens ont les mêmes caractéristiques : le tunnel du Brenner entre l'Autriche et l'Italie (6,4 milliards €) ou le lien fixe du Fehmarn Belt entre le Danemark et l'Allemagne (5,1 milliards €).

En retour, ces projets à grande échelle apportent des bénéfices tout aussi hors normes, au sens où, le plus souvent, ils « changent la géographie » comme a pu le faire le tunnel sous la Manche à la fin du siècle dernier. Le cadre juridique proposé par la Commission européenne doit intégrer ces spécificités au risque de se

révéler inefficace pour la réalisation de ces infrastructures essentielles. Deux problèmes principaux se posent : l'engagement des Etats-membres disjoint de celui de l'Union européenne et les limites temporelles du cadre financier pluriannuel.

La règle en matière de financement des infrastructures au titre des RTE est que les Etats concernés, généralement 2 dans le cas des sections transfrontalières, s'engagent, y compris financièrement, sur la réalisation, puis viennent solliciter la Commission pour une subvention. Mais lorsque cette subvention peut atteindre 40% du montant total d'un investissement de plus de 8 milliards €, soit plus de 3 milliards, on comprend que ce processus aboutit à un cercle vicieux. Les Etats attendent le montant de la subvention pour s'engager et la Commission attend l'engagement des Etats pour fixer le montant de subvention. Compte tenu des sommes en cause, il serait plus approprié d'adopter un processus de type « closing » dans lequel chacun s'engage en même temps à apporter les ressources nécessaires à la réalisation de l'investissement. Bernard Soulage, Vice-président de la région Rhône-Alpes, dans son rapport au Comité des Régions sur la nouvelle politique des Réseaux Transeuropéens, propose la mise en œuvre de contrats de programme tripartites pour la réalisation des sections transfrontalières, engageant conjointement les 2 Etats et l'Union européenne. Une solution

de ce type est aussi envisagée pour la mise en œuvre future de la politique régionale au travers des contrats de partenariat au sein desquels les régions, les Etats et l'Union européenne s'engageraient conjointement. C'est très certainement une voie de solution.

L'autre difficulté à lever est celle de la temporalité. L'engagement financier de l'Union est circonscrit aux 7 années du cadre financier pluriannuel (CFP). Or, ces projets à grande échelle sont le plus souvent réalisés sur 10 ans. Dans le cas du Lyon-Turin, la réalisation doit démarrer début 2014 pour s'achever entre 2023 et 2025, soit 2 cadres financiers. Dans le même esprit, il est difficile de réaliser un investissement si l'engagement financier d'un des 3 principaux acteurs ne couvre pas l'ensemble de l'opération. Dans le cadre du processus actuel, le taux de financement et les montants correspondants apportés par l'Union européenne ne seraient acquis que jusqu'en 2020, soit peu ou prou les 2/3 de l'opération. L'incertitude pèse tout de même 1 milliard €. Il serait donc nécessaire d'envisager que le contrat tripartite puisse engager l'Union européenne au-delà du CFP, jusqu'à la bonne fin de l'opération.

Ces adaptations du cadre juridique des Réseaux Transeuropéens peuvent être intégrées au cours de la discussion en cours tant au Conseil qu'au Parlement européen. Elles sont nécessaires aux corridors concernés par ces projets à grande échelle. Elles le sont aussi pour l'ensemble de cette politique des RTE qui doit pouvoir s'appuyer sur des réalisations phares

où la plus-value européenne est évidente. Seuls ces projets à grande échelle, et singulièrement le tunnel de base du Lyon-Turin, sont susceptibles de l'apporter. Il reste qu'à côté de ces adaptations, l'approbation des propositions de la Commission est nécessaire. Tout particulièrement, le budget de 50 milliards € alloué au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe doit être voté par les Etats. La politique de croissance que recherchent l'Union comme les Etats membres est sans doute en partie dans cette initiative. D'ores et déjà, l'Italie souhaite que ce budget soit revu à la hausse. Si tel est le cas, et si les « Project bonds » européens voient le jour, nul doute que le développement d'infrastructures durables sera possible en Europe sur les 10 années à venir. Ces dernières constitueront alors une contribution décisive à la croissance et à l'emploi au sein de l'Union comme à sa transition vers l'économie de l'après-pétrole. Le Lyon-Turin s'inscrit pleinement dans cette logique.

François LEPINE

Préfet de Région (honoraire), Avocat au barreau de Paris,
Vice-président Délégué du Comité pour la Transalpine –
Liaison européenne Lyon-Turin

Marc LAVEDRINE

Délégué Général du Comité pour la Transalpine – Liaison
européenne Lyon-Turin

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur notre site :
www.robert-schuman.eu

Directeur de la publication : Pascale JOANNIN

LA FONDATION ROBERT SCHUMAN, créée en 1991 et reconnue d'utilité publique, est le principal centre de recherches français sur l'Europe. Elle développe des études sur l'Union européenne et ses politiques et en promeut le contenu en France, en Europe et à l'étranger. Elle provoque, enrichit et stimule le débat européen par ses recherches, ses publications et l'organisation de conférences. La Fondation est présidée par M. Jean-Dominique GIULIANI.

Annexe**Annexe 1 : les dates-clés du Lyon-Turin**

1991 : Lancement officiel du projet au sommet France-Italie de Viterbo

1994 : Projet prioritaire de l'Union lors du Conseil européen d'Essen

29 janvier 2001 : Traité franco-italien de Turin lançant la phase préparatoire

18/12/2007 : Déclaration d'utilité publique du tunnel de base côté français

2007 : Subvention de 27% par l'Union pour la période 2007-2013, soit 671,8 millions €

2010 : Trois descenderies achevées en France (soit 9 km achevés et 824 millions € de dépenses engagées fin 2010)

2011 : Démarrage des travaux de la galerie de la Maddalena et nouveau tracé en Italie

19/10/2011 : Proposition d'inscription au Réseau Central de transports de l'UE

30/01/2012 : Signature de l'avenant au Traité de Turin sur les modalités de réalisation du tunnel de base sous le Mont-Cenis

- Nouvel accord financier : Demande du plus haut taux de subvention à l'UE (40%) et répartition du solde entre l'Italie (58%) et la France (42%)

- Création d'un promoteur public pour la réalisation et l'exploitation du tunnel de base dans lequel siègera la Commission européenne

2013 : *Décisions concernant la nouvelle politique des Réseaux Transeuropéens et le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.*

Fin 2013-début 2014 : *Lancement des travaux principaux de percement du tunnel sous le Mont-Cenis*

2023 – 2025 : *Mise en service*

Annexe 2 : L'accord intergouvernemental signé le 30 janvier 2012, dit avenant au Traité de Turin

Après de longs mois de négociation, la France et l'Italie ont signé le 30 janvier dernier un nouvel accord intergouvernemental pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Il comprend 24 pages et 3 annexes.

L'avenant du 30 janvier 2012 ne constitue pas l'avenant de l'article 4 du Traité de Turin. A ce titre, il n'engage pas définitivement les travaux du tunnel de base, mais en fixe l'ensemble des modalités.

1 - En premier lieu, l'accord définit les différentes sections de la ligne nouvelle :

- Une section transfrontalière allant de Saint-Jean-de-Maurienne à Susa en incluant le tunnel de base de 57 km, les nouvelles gares dans ces deux villes, les raccordements au réseau existant et 3 sites de sécurité à La Praz, Modane et Clarea.

- Une partie commune allant des environs de Montmélian à Chiusa San Michele (sortie du Val de Susse), intégrant les tunnels de Belledone et du Glandon en France, le tunnel de l'Orsiera en Italie.

- Une section internationale entre Saint-Didier-de-la-Tour (à l'est de La Tour du Pin) et le nœud ferroviaire de Turin.

L'accord précise que la section transfrontalière, à savoir le tunnel de base, sera réalisée en 1ère phase.

2 - En second lieu, l'accord prévoit la création d'un Promoteur public en charge de la réalisation et de l'exploitation de la section transfrontalière. Il prévoit aussi de transférer à ce Promoteur public la gestion de la ligne historique du Fréjus. Ce Promoteur public aura donc qualité de gestionnaire d'infrastructure sur l'ensemble du passage franco-italien du Mont-Cenis. Il aura :

- Son siège social et au moins 50% de ses effectifs à Chambéry, sa direction opérationnelle à Turin

- Un Conseil d'Administration paritaire franco-italien, ainsi qu'un membre, sans droit de vote, représentant la Commission européenne. Les régions Rhône-Alpes et Piémont seront invitées comme observateurs,

- Un Président du Conseil, un Président de la commission des contrats, un Président du service permanent de contrôle et un directeur juridique nommés par la partie française,

- Un directeur général, en charge de toutes les responsabilités opérationnelles, et un directeur financier, nommés par la partie italienne.

L'accord détaille ensuite la Gouvernance de ce Promoteur public afin d'assurer la plus grande sécurité juridique possible au travers d'une commission des contrats et d'un service permanent de contrôle. Pour l'essentiel, le droit applicable à la réalisation du tunnel de base sera le droit français. Le Promoteur public se substitue à LTF dans les 12 mois suivant sa création et après transfert des actifs de LTF.

**Annexe 2 : L'accord intergouvernemental signé le 30 janvier 2012,
dit avenant au Traité de Turin (suite)**

3 - En troisième lieu, l'accord élargit les compétences de la Commission intergouvernementale pour la phase de réalisation des travaux du tunnel de base.

- Suivi de la ligne historique du Fréjus,
- Création de comités de sécurité et de sûreté.

L'accord répartit le financement de la section transfrontalière entre la France et l'Italie sur la base du coût estimé à ce stade du projet (8,2 milliards €, valeur 2010) : 42,1% pour la France et 57,9% pour l'Italie, déduction faite de la contribution de l'Union européenne et de la part financée par les péages versés par les entreprises ferroviaires. Les surcoûts éventuels seront pris en charge à part égale par les 2 pays. Les acquisitions foncières nécessaires à la construction (environ 300 millions €) restent à la charge de chacun des Etats sur leur territoire respectif. La France et l'Italie s'engagent à solliciter l'Union européenne pour obtenir une subvention au taux maximum possible.

L'accord détaille ensuite les modalités d'organisation des secours en phase d'exploitation du tunnel de base et prévoit l'établissement de protocoles additionnels pour l'organisation des contrôles de police et de douane. L'accord fixe en annexe les principes de montage financier en visant à mobiliser au mieux les capitaux privés, les recettes de trafic et à optimiser l'impact de la réalisation de l'ouvrage en termes de déficit public et de respect du Pacte de stabilité et de croissance de l'Union européenne. L'accord définit aussi en annexe une politique de promotion du report modal aux passages franco-italiens, en intégrant Vintimille (Ventimiglia) :

- Nouveau service d'autoroute ferroviaire à gabarit élargi en 2012 et nouveau terminal en région lyonnaise en 2014,
- Augmentation des péages de 3,5% en sus de l'inflation aux tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus entre 2010 et 2015 pour financer la galerie de sécurité du Fréjus et des projets favorisant l'intermodalité,
- Régulation progressive du trafic poids lourds, sur la base des normes environnementales euro, en fonction des capacités nouvelles offertes par les services ferroviaires alternatifs,
- Modulation des péages aux tunnels routiers en fonction des classes euro des poids lourds, et interdiction possible des poids lourds euro 1 et 2 (les plus polluants) ainsi que des transports de matières dangereuses,
- Recherche de limitation du report de trafic vers Vintimille (Ventimiglia),
- Etude par la CIG de l'application de la directive Eurovignette et affectation de toute ou partie de ses recettes au financement de la nouvelle ligne Lyon-Turin,
- Meilleure coordination sur la ligne historique : service unifié de gestion de locomotives de pousse, réduction de l'effet frontière,

**Annexe 2 : L'accord intergouvernemental signé le 30 janvier 2012,
dit avenant au Traité de Turin (suite)**

- Développement de services d'autoroute de la mer en coopération avec l'Espagne,
- Régulation et réduction des flux routiers dans l'ensemble de l'espace alpin à l'horizon 2025 dans le cadre du groupe de Zürich.

Comme tout accord intergouvernemental, l'accord franco-italien du 30 janvier 2012 doit être ratifié par les Parlements des deux pays. Cela prendra quelques mois.

Toutefois, en parallèle à ce processus de ratification, 4 mesures devraient être prises sans délai par les gouvernements français et italien pour préparer la bonne mise en œuvre de l'accord du 30 janvier 2012.

1 -Constituer dès à présent le Promoteur public : il s'agit de créer la société, de lancer les recrutements des principaux dirigeants, comme cela a été fait dès 2001 pour la création de LTF, alors que le traité de Turin n'a été ratifié qu'en 2002. La constitution du Promoteur Public dès 2012 est nécessaire pour pouvoir être en « ordre de marche » pour les appels à financement européen qui devraient intervenir en 2013.

2 -Soutenir les propositions de la Commission européenne sur les Réseaux Transeuropéens et le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe au Conseil: le Conseil, où siègent les Etats, doit se prononcer courant 2012 sur les deux propositions présentées par la Commission européenne le 19 octobre 2011,

- La révision des Réseaux Transeuropéens avec la création d'un Réseau central à réaliser avant 2030 comprenant la liaison Lyon-Turin,
- Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe prévoyant un budget de 31,7 milliards € pour les infrastructures de transport et le financement à 40% des sections transfrontalières.

3 -Utiliser pleinement les crédits européens disponibles jusqu'en 2015 pour poursuivre les travaux préparatoires menés par LTF et notamment le percement au tunnelier d'un premier tube entre les descenderies de Saint-Martin-de-la-Porte et de La Praz.

4 - Donner une plus forte résonance publique à cet accord dont la signature a peu fait l'objet de communication gouvernementale à ce stade : l'Italie est notre 2ème partenaire commercial et très certainement le pays humainement et culturellement le plus proche de la France. Paradoxalement il est le dernier des pays de l'Union avec lequel nous ne disposons pas de relation ferroviaire moderne, alors même que Milan se trouve à la même distance de Paris que Marseille (environ 800 km).