



N° 4170

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 octobre 2016.

## PROJET DE LOI

*autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,*

**(Procédure accélérée)**

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Manuel VALLS,  
Premier ministre,

PAR M. Jean-Marc AYRAULT,  
ministre des affaires étrangères et du développement international



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

### Le **CONTEXTE** :

Le projet ferroviaire Lyon-Turin, outre qu'il réduira sensiblement le temps du trajet Paris-Milan, doit permettre de transférer, de la route vers le fer, une grande part du trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, secteur particulièrement sensible du point de vue environnemental. Il permettra ainsi à la France, partie contractante de la convention Alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg<sup>(1)</sup>, de tenir son engagement pour la protection des Alpes. Ce projet vise également à améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie tout en assurant un fort report modal<sup>(2)</sup>, et par voie de conséquence une plus grande sécurité des circulations routières, et contribuera à un rééquilibrage des échanges entre l'Allemagne et l'Italie d'une part, la France et l'Italie d'autre part.

Élément du projet prioritaire n° 6 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>(3)</sup> en tant que maillon essentiel du corridor méditerranéen au sein du réseau central, il bénéficie d'un soutien financier maximal de la part de l'Union européenne comme en témoigne la convention de subvention européenne signée le 1<sup>er</sup> décembre 2015<sup>(4)</sup>. Il s'agit en effet d'un élément-clé du projet de constitution d'un véritable réseau européen ferroviaire avec priorité donnée à la connexion des réseaux nationaux. Après l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard qui rend très performantes les traversées alpines Nord – Sud, il constituera l'unique alternative ferroviaire performante de traversée Est – Ouest du massif alpin entre la France et l'Italie.

---

(1) Publiée par décret n° 96-437 du 20 mai 1996 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000742585](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000742585)

(2) Le **report modal** consiste à orienter les flux logistiques utilisant des moyens de transports gros émetteurs de carbone et de particules vers des moyens plus respectueux de l'environnement.

(3) [http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005\\_ten\\_t\\_fr.pdf?bcsi\\_scan\\_1fe59ba8c561fa18=+WUZ7nbuy/6CmRkvnXKBeyX0piQAAAARRdnKA==&bcsi\\_scan\\_filename=2005\\_ten\\_t\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_fr.pdf?bcsi_scan_1fe59ba8c561fa18=+WUZ7nbuy/6CmRkvnXKBeyX0piQAAAARRdnKA==&bcsi_scan_filename=2005_ten_t_fr.pdf)

(4) Convention de subvention signée fournie en pièce jointe

Le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin a déjà fait l'objet de trois accords internationaux entre la France et l'Italie :

– l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale (CIG) pour la préparation et la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris, le 15 janvier 1996 <sup>(5)</sup> (ci-après « l'accord de 1996 ») ;

– l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin, le 29 janvier 2001 <sup>(6)</sup> (ci-après « l'accord de 2001 ») ;

– l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Rome, le 30 janvier 2012 <sup>(7)</sup> (ci-après « l'accord de 2012 »).

L'accord de 2001 a notamment conduit à la création d'un promoteur public, Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), chargé de mener les études, les reconnaissances et les travaux préliminaires.

Pour sa part, l'accord de 2012 s'est notamment attaché à définir (i) les modalités de gouvernance du projet, en instituant un promoteur public chargé de la conception, de la réalisation puis de l'exploitation de la section transfrontalière, une commission des contrats, et un service permanent de contrôle, (ii) le droit applicable, (iii) les clés de financement de la section transfrontalière, (iv) ses modalités de réalisation et (v) la politique de report modal. Il redéfinit par ailleurs les missions de la commission intergouvernementale du Lyon-Turin instituée par l'accord de 1996.

À la suite du dossier de la demande de subvention déposée fin février 2015 par la France et l'Italie au titre de l'appel à propositions du programme pluriannuel 2014-2020 du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), la Commission européenne a attribué une subvention

---

(5) Publié par décret 96-416 du 13 mai 1996 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000194140&pageCouverte=07483](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000194140&pageCouverte=07483)

(6) Publié par décret 2003-1399 du 31 décembre 2003 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000429856](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000429856)

(7) Publié par décret 2014-1002 du 4 septembre 2014 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000029425907](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029425907)

de 813,8 millions d'euros, pour la période 2014-2019, à la section transfrontalière du projet de ligne ferroviaire nouvelle Lyon-Turin, correspondant aux taux maximaux possibles pour le cofinancement, par l'Union européenne, des études (50 %) et des travaux (40 %). La convention correspondante a été signée le 1<sup>er</sup> décembre 2015.

Parallèlement, les réflexions se sont poursuivies sur le financement de la participation française aux travaux définitifs, estimée à 25 % de leur coût sur la base du financement attendu de l'Union européenne à hauteur de 40 % des coûts sur toute la durée des travaux et de la clé de répartition entre la France et l'Italie prévue à l'article 18 de l'accord de 2012. À la demande du Premier ministre, une mission parlementaire, confiée au député M. Destot et au sénateur M. Bouvard et dont le rapport a été remis le 13 juillet 2015, a été diligentée sur le sujet.

Après avoir rappelé que l'Union européenne financerait 40 % du coût des travaux, le Premier ministre a confirmé, le 21 juillet 2016 à l'occasion de l'inauguration du tunnelier « Federica » à Saint-Martin-La-Porte, l'engagement de la France à assurer le financement de sa participation au projet, estimée à 2,21 Mds€ (valeur 2012). Il a annoncé que celui-ci ne pèserait pas exclusivement sur le budget de l'État, le projet pouvant bénéficier des financements du fonds de développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), alimenté par les résultats des tunnels routiers du Mont Blanc et du Fréjus, voire par d'autres recettes préconisées par la mission parlementaire.

Au-delà de la participation financière de la France à la section transfrontalière du projet de ligne nouvelle ferroviaire entre Lyon et Turin, une comptabilité analytique des retombées positives pour la France sur toute la durée du chantier sera mise en place.

La société Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), contrôlée à parité par les deux États, a succédé à LTF le 23 février 2015 pour assurer le rôle et les responsabilités du promoteur public défini par l'accord de 2012.

Le présent projet de loi a pour objet de ratifier l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne, signé à Paris le 24 février 2015 (ci-après « l'accord de 2015 »), et son protocole additionnel, signé à Venise le 8 mars 2016, qui concernent la section transfrontalière du projet ferroviaire de ligne nouvelle Lyon-Turin, entre Saint-Jean-de-Maurienne en France et Suse - Bussoleno en Italie. Ceux-ci constituent l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord de 2001 afin d'engager les travaux définitifs de la section transfrontalière.

Y est annexé le règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par le Promoteur public pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, qui a été validé par la commission intergouvernementale le 7 juin 2016.

## **PRINCIPALES DISPOSITIONS :**

### **Accord du 24 février 2015**

Le **préambule de l'accord de 2015** se réfère notamment aux directives européennes relatives au développement des chemins de fer communautaires, à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire, à la coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, à la sécurité des chemins de fer communautaires, à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne. Le préambule s'appuie également sur la convention franco-italienne du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France<sup>(8)</sup>, et fait référence aux trois accords antérieurs sur le Lyon-Turin précités ainsi qu'à 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<sup>(9)</sup>.

Le préambule rappelle également la nécessité d'inscrire le déplacement des personnes et le transport de marchandises dans l'arc alpin dans une perspective de développement durable, le potentiel du mode ferroviaire en complément du mode maritime qui mérite d'être mieux exploité et le développement des services qu'il doit offrir pour satisfaire aux besoins sociaux et économiques, par la mise en œuvre de mesures volontaristes visant à orienter les déplacements vers ce mode. Le préambule souligne enfin le souhait des deux Gouvernements d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la convention Alpine précitée sur la protection des Alpes et de conduire le projet du Lyon-Turin en cohérence avec le déploiement des réseaux transeuropéens de transport.

L'accord de 2015 comporte sept articles précisant les conditions de réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière du projet ferroviaire.

---

(8) Publiée par décret n° 54-1284 du 3 décembre 1954 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000324911](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000324911)

(9) Accord n'ayant pas fait l'objet d'une publication, en pièce jointe.

L'**article 1<sup>er</sup>** précise que les parties décident d'engager les travaux définitifs de la section transfrontalière et en confient la réalisation au promoteur public visé aux articles 2 et 6 de l'accord de 2012 et dénommé Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas, créé le 23 février 2015.

L'**article 2** rappelle la détermination des parties à lutter avec la plus grande fermeté contre toute pratique mafieuse. Réaffirmant leur souhait de mettre en œuvre des dispositions exigeantes dans le cadre de la passation des marchés publics et de leur exécution, les parties s'engagent à doter le promoteur public d'un règlement des contrats, d'une extrême rigueur sur ce sujet, qui sera validé par la commission intergouvernementale (créée par l'accord de 1996).

L'**article 3** précise que le coût du projet certifié, comprenant les aléas et les imprévus et tel qu'évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'accord de 2012, sera validé, en valeur janvier 2012, dans un protocole additionnel à ce nouvel accord. Il indique que ce protocole additionnel précisera également les modalités d'application de l'article 18 de l'accord de 2012, en matière de répartition des coûts entre les parties, pour tenir compte de l'actualisation monétaire et de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. Cet article entérine le fait que le promoteur public ne pourra attribuer des marchés de travaux définitifs qu'après l'entrée en vigueur du protocole additionnel. Il précise enfin qu'avec le protocole additionnel, ce nouvel accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'accord de 2001.

L'**article 4** instaure la possibilité pour le promoteur public de confier, aux gestionnaires compétents, la maîtrise d'ouvrage de la conception et de la réalisation de travaux rendus nécessaires du fait des impacts de la section transfrontalière sur les infrastructures et les installations de ces gestionnaires. Il précise que les conventions afférentes conclues entre le promoteur public et ces gestionnaires seront soumises à l'avis de la commission des contrats (créée par l'accord de 2012).

L'**article 5** modifie, dans un souci de bon fonctionnement du promoteur public, le deuxième alinéa de l'article 7.5 de l'accord de 2012 afin de préciser que le délai de quatre-vingt-dix jours dans lequel la commission des contrats rend son avis est un délai maximum et que cette dernière s'efforcera de rendre son avis dans le plus bref délai. Il ouvre également la possibilité d'amender les articles 7.2 à 7.6 de l'accord de 2012, par échange de lettres entre les parties, au vu de l'expérience du fonctionnement de la commission des contrats.

L'**article 6** supprime le délai de deux ans prévu à l'article 24 de l'accord de 2012 dans lequel les parties devaient procéder à la modification de la convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille et aux section de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France. Cet article vise par ailleurs à mettre en cohérence l'article 24 de l'accord de 2012 avec son article 25 concernant le périmètre sur lequel le promoteur public aura la qualité de gestionnaire d'infrastructure, c'est-à-dire sur le tronçon compris entre les interconnexions de la ligne historique et la nouvelle ligne.

La date à laquelle le promoteur public deviendra gestionnaire d'infrastructure sera fixée dans le cadre de la modification de la convention de 1951.

L'**article 7** est relatif aux dispositions finales.

L'**article 7.1** prévoit la possibilité d'amendements convenus entre les parties dont les conditions d'entrée en vigueur seront fixées par chaque accord.

L'**article 7.2** renvoie à la procédure d'arbitrage prévue par l'article 27 de l'accord de 2012 pour le règlement des différends entre les parties relatifs à l'interprétation et l'application de l'accord de 2015.

L'**article 7.3** prévoit la notification par chaque partie de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur de l'accord qui prend effet à compter de l'entrée en vigueur du protocole additionnel. Cet article prévoit également la primauté de l'accord de 2015 sur les dispositions contraires qui pourraient être contenues dans les accords de 1996, de 2001 et de 2012.

### **Protocole additionnel à l'accord de 2015 du 8 mars 2016**

Le **préambule** se réfère à plusieurs directives et règlements européens, relatifs à l'attribution des contrats de concession, à la passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, et établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Le préambule fait référence aux différents accords franco-italiens antérieurs sur le Lyon-Turin, dont l'accord de 2015 qu'il vient compléter.

Le protocole additionnel comporte quatre articles et une annexe précisant le coût certifié de la section transfrontalière, le coût prévisionnel à terminaison du projet, les modalités d'application de l'article 18 de l'accord



de 2012 et les engagements pris par les deux Gouvernements pour prévenir les infiltrations mafieuses et lutter contre la criminalité organisée.

L'**article 1<sup>er</sup>** précise qu'il constitue le protocole additionnel par échange de lettres prévu à l'article 3 de l'accord de 2015.

L'**article 2** fixe à 8 300 millions d'euros (valeur janvier 2012) le coût de la section transfrontalière, certifié conformément au premier alinéa de l'article 18 de l'accord de 2012. Il précise les hypothèses d'actualisation retenues aux fins d'estimation du coût prévisionnel à terminaison (1,5 % par an) qui seront vérifiées annuellement sur la base d'un indice de référence défini en annexe. Il rappelle enfin les modalités de répartition des dépenses réelles du promoteur public entre les deux États, en précisant les modalités de leur actualisation à la date de valeur janvier 2012 aux fins de comparaison avec le coût certifié.

L'**article 3** concerne, dans le prolongement de l'article 2 de l'accord de 2015, la prévention contre les risques ou tentatives d'infiltration mafieuse et la lutte contre la criminalité organisée dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats relatifs à la réalisation de la section transfrontalière. Il prévoit que la commission intergouvernementale sera chargée de travailler à l'élaboration d'un règlement des contrats, qui devra notamment s'inspirer des dispositions législatives des deux pays les plus pertinentes en la matière et instituer tous les mécanismes binationaux nécessaires pour mettre en œuvre des règles spécifiquement édictées et faciliter la coopération entre les services compétents des deux pays. Il précise enfin que le règlement des contrats sera annexé à l'ensemble formé par le nouvel accord et par le protocole additionnel, et qu'il en fait partie intégrante.

L'**article 4** comprend les dispositions finales. Il prévoit la notification par chaque partie de l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du protocole additionnel, qui prendra effet le premier jour du premier mois suivant le jour de réception de la seconde notification. Il précise que le nouvel accord et le protocole additionnel entreront en vigueur de façon concomitante et constituent ensemble l'avenant visé par l'article 4 de l'accord de 2001. Cet article prévoit également la primauté du protocole additionnel sur les dispositions contraires qui pourraient être contenues dans les accords de 1996, de 2001, de 2012 et de 2015.

L'**annexe du protocole additionnel** détaille les modalités de calcul pour l'actualisation à la date de valeur janvier 2012 des dépenses réelles

visées à l'article 2, avec l'introduction d'un index de référence  $I_{NLT}$ , propre au projet de section transfrontalière, aux fins de comparaison avec le coût certifié, dont le périmètre des dépenses associées est également précisé. L'annexe définit enfin la composition de l'index de référence  $I_{NLT}$  et les modalités de son calcul, en faisant appel aux indices publiés par l'INSEE en France et aux indices publiés par l'ISTAT ou, à défaut, par Eurostat, en Italie.

### **Règlement des contrats, annexé à l'accord de 2015 et au protocole additionnel**

Le **règlement des contrats** conclus, approuvés ou autorisés par le promoteur public pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin comporte quinze articles et deux annexes précisant les dispositions spécifiques visant à lutter contre les tentatives d'infiltrations mafieuses dans le cadre de la réalisation de la section transfrontalière.

Les dispositions de ce règlement des contrats peuvent être présentées de manière synthétique comme suit.

L'**article 1<sup>er</sup>** précise l'objet du règlement des contrats dont les dispositions viennent s'ajouter à celles applicables aux contrats passés par le promoteur public conformément aux stipulations des articles 6 et 10 de l'accord de 2012. Le règlement des contrats est annexé à l'ensemble formé par le nouvel accord et par son protocole additionnel et en fait partie intégrante.

L'**article 2** définit les termes utilisés dans le règlement des contrats.

L'**article 3** précise les normes de référence du droit italien applicables en matière de lutte contre les tentatives d'infiltrations mafieuses dans les marchés publics qui sont utilisées, à la date de l'adoption du règlement des contrats, pour définir les dispositions applicables dans le cadre de la réalisation de la section transfrontalière.

L'**article 4** définit les motifs d'exclusion des procédures de passation et d'exécution des contrats passés par le promoteur public en vue de prévenir toute infiltration mafieuse, en complément de ceux prévus par les articles 45 et 48 de l'ordonnance française 2015-899 du 23 juillet 2015 <sup>(10)</sup> relative aux marchés publics. Deux séries de motifs d'exclusion anti-mafia sont prévues :

---

<sup>(10)</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000030920376](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030920376)

– la première série repose sur des causes objectives résultant de l’existence de condamnations ou de mesures spécifiques prises en Italie, en France ou, pour celles considérées comme équivalentes, dans un État tiers, et qui sont explicitées à l’annexe 1 du règlement des contrats ;

– la seconde série repose sur des situations qui, sur la base d’éléments de preuves concordants, étayés et avérés, permettent de déduire raisonnablement l’existence d’une infiltration mafieuse.

Cet article précise également les sujets qui, selon les catégories prévues en droit italien, sont visés par les vérifications des motifs d’exclusion (« vérifications antimafia ») et renvoie à l’annexe 2 qui identifie les personnes du droit civil et commercial français correspondant à celles du droit italien.

L’**article 5** institue une structure binationale constituée du préfet de Turin et du préfet désigné par le Gouvernement français, afin de constater les motifs d’exclusion visés à l’article 4. Celle-ci est assistée par des fonctionnaires administratifs et par des fonctionnaires et officiers de police ou de gendarmerie. Elle est notamment chargée de coordonner les vérifications antimafia et de déterminer les aires de chantier de la section transfrontalière pour lesquelles des visites d’inspection doivent être programmées. La structure binationale définit à cet effet des obligations de comportement que les opérateurs économiques doivent respecter, en particulier en matière de transparence sur les personnes et moyens autorisés à circuler à l’intérieur des chantiers. Les visites d’inspection peuvent être réalisées par des équipes mixtes spéciales, composées de fonctionnaires et d’officiers de police des deux États.

L’**article 6** prévoit que la constatation de l’absence de motifs d’exclusion prévus à l’article 4 permet l’inscription de l’opérateur économique sur une liste blanche, tenue et mise à jour par le promoteur public. Cette inscription permet notamment la conclusion des contrats, des contrats de sous-traitance et des sous-contrats concourant à la réalisation de la section transfrontalière. Cet article précise également les données relatives à l’opérateur économique qui sont mentionnées dans la liste blanche, la durée de validité de l’inscription et les conditions de résiliation en cas de non reconduction de l’inscription sur la liste blanche.

L’**article 7** laisse la possibilité aux opérateurs économiques intervenant dans certains secteurs plus exposés, selon le droit italien, aux risques d’infiltrations mafieuses de demander leur inscription sur la liste blanche, indépendamment de la participation aux procédures d’appels

d'offres. Cet article précise que la demande est présentée au promoteur public qui se charge de la relayer à la structure binationale afin d'effectuer les vérifications antimafia.

L'**article 8** définit les modalités selon lesquelles la structure binationale procède aux vérifications antimafia. En particulier, le préfet de l'État membre de la structure binationale ayant la même nationalité que celle de l'opérateur économique concerné est compétent pour réaliser les vérifications antimafia. Cet article définit également le délai d'instruction et la possibilité, pour le promoteur public, d'inscrire l'opérateur économique sur la liste blanche en cas de silence gardé par la structure binationale au terme de ce délai, dans des cas présentant un caractère d'urgence ou pour des contrats dont le montant est inférieur à 50 000 €. Cet article prévoit enfin qu'une fois que la structure binationale a pris sa décision sur la demande d'inscription de l'opérateur sur la liste blanche, le préfet compétent prend un acte d'application contre lequel un recours peut être formé devant la juridiction nationale compétente.

L'**article 9** précise les effets des vérifications antimafia, et plus particulièrement les modalités d'information, par le promoteur public, des opérateurs économiques concernés par les décisions de la structure binationale. Cet article prévoit la radiation de la liste blanche et la résiliation du contrat concerné en cas de décision défavorable de la structure binationale à l'encontre du titulaire du contrat en cours d'exécution.

L'**article 10** indique que, s'agissant d'un opérateur économique d'un État tiers, le préfet compétent au sein de la structure binationale pour mener les vérifications antimafia est celui du territoire national sur lequel est exécutée la partie physique prédominante de l'intervention ou, à défaut de pouvoir le déterminer, le territoire sur lequel a commencé l'intervention.

L'**article 11** prévoit les obligations de communication s'imposant aux opérateurs économiques en cas de modification de leur structure ou de leur gouvernance ainsi que les sanctions administratives applicables en cas de non-respect de ces obligations.

L'**article 12** définit les modalités de traçage et de suivi financier des paiements réalisés par les opérateurs économiques intervenant dans le cadre de la réalisation de la section transfrontalière, en s'inspirant de dispositions applicables en Italie. En particulier, cet article exige que tous les mouvements financiers soient enregistrés sur des comptes courants dédiés

et qu'ils soient effectués exclusivement par virement SEPA <sup>(11)</sup>, avec un code d'identification dédié à la section transfrontalière. Le non-respect de ces dispositions constitue un motif de résiliation du contrat concerné.

L'**article 13** fixe les pénalités contractuelles applicables en cas de non-respect des obligations de comportement définies par la structure binationale, dans le cadre des visites d'inspection. Cet article précise par ailleurs que le produit des pénalités appliquées par le promoteur public est affecté à la mise en œuvre d'interventions destinées à renforcer la sécurité antimafia dans le cadre de la réalisation de la section transfrontalière.

Les **articles 14 et 15** sont relatifs aux dispositions finales et transitoires. L'article 14 prévoit notamment que les contrats approuvés avant l'entrée en vigueur du règlement des contrats sont modifiés dans les meilleurs délais par avenant pour se conformer aux dispositions du règlement des contrats. L'article 15 indique que la CIG peut autoriser la modification du règlement des contrats, en particulier en cas d'évolution de la réglementation visée par le règlement des contrats, sous réserve des règles constitutionnelles propres à chaque État.

L'**annexe 1** détaille les motifs d'exclusion anti-mafia des procédures de passation et d'exécution des contrats passés par le promoteur public résultant de l'existence de condamnations ou de mesures spécifiques prises en Italie, en France ou, pour celles considérées comme équivalentes, dans un État tiers. Ces condamnations peuvent avoir été prononcées à titre définitif ou non, pour les infractions les plus graves prévues par le code antimafia italien et celles considérées comme équivalentes en droit français et dans les États tiers.

L'**annexe 2** identifie les personnes du droit civil et commercial français correspondant à celles du droit italien énumérés au 3 de l'article 4, précisant les sujets visés par les vérifications antimafia.

Telles sont les principales observations qu'appellent l'accord pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, son protocole additionnel et le règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par le Promoteur public pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin qui,

---

(11)SEPA signifie Single Euro Payments Area et désigne l'espace unique de paiements en euro. Un virement SEPA est un virement international dans la zone européenne : un transfert de fonds d'un compte vers le compte d'un bénéficiaire situé dans cette zone européenne.

engageant les finances de l'État et comportant des dispositions de nature législative, sont soumis au Parlement conformément à l'article 53 de la Constitution.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et du développement international,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et du développement international, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### **Article unique**

Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin (ensemble un protocole additionnel signé à Venise le 8 mars 2016 et un règlement des contrats), et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 26 octobre 2016.

*Signé* : Manuel VALLS

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères  
et du développement international*

*Signé* : Jean-Marc AYRAULT





## ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE SIGNÉ LE 24 FÉVRIER 2015 POUR L'ENGAGEMENT DES TRAVAUX DÉFINITIFS DE LA SECTION TRANSFRONTALIÈRE DE LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE LYON-TURIN (ENSEMBLE UN PROTOCOLE ADDITIONNEL SIGNÉ À VENISE LE 8 MARS 2016 ET UN RÈGLEMENT DE CONTRATS)

Le Gouvernement de la République française  
et  
le Gouvernement de la République italienne,  
Ci-après désignés « les Parties » ;  
Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ;  
Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ;  
Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen,  
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° 913/2010 du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ;  
Vu le règlement UE n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et soulignant l'importance stratégique du réseau central qui comprend, au sein du corridor Méditerranée, le projet Lyon-Turin axe majeur de franchissement des Alpes ;  
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 la Convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France ;  
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<sup>er</sup>, ci-après « l'Accord du 30 janvier 2012 » ;  
Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en œuvre de la Convention sur la protection des Alpes (convention alpine), signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg ;  
Convaincus de la nécessité d'inscrire le déplacement des personnes et le transport de marchandises dans l'arc alpin dans une perspective de développement durable favorisant les modes les plus respectueux de l'environnement ;  
Convaincus que le potentiel du mode ferroviaire en complément du mode maritime mérite d'être mieux exploité pour atteindre cet objectif et que le développement des services qu'il doit offrir pour satisfaire aux besoins sociaux et économiques permettra de mettre en œuvre des mesures visant à orienter les déplacements vers ce mode, en conformité avec les expériences internationales les plus réussies ;  
Considérant que le réseau transeuropéen de transports comporte un réseau central composé de 9 corridors ;  
Considérant que le corridor Méditerranée comprend un seul franchissement ferroviaire des Alpes franco-italiennes entre le Léman et la Méditerranée ;  
Considérant que selon les textes précités la section transfrontalière de la liaison Lyon-Turin est un projet d'intérêt économique et écologique majeur au niveau européen,  
Prenant acte des propositions de la Commission intergouvernementale,  
Sont convenus des dispositions suivantes :

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

#### *Objet*

Les Parties, prenant en compte les nouvelles données résultant des dispositions du règlement UE n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 et leur impact sur les trafics concernés ainsi que l'avancement des autres projets similaires dans les Alpes suisses et autrichiennes, décident par le présent Accord qui fait suite aux Accords signés entre elles le 29 janvier 2001 à Turin et le 30 janvier 2012 à Rome d'engager la

réalisation des travaux définitifs de la section transfrontalière, définie à l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, et en confiant la réalisation au Promoteur public visé aux articles 2 et 6 de l'Accord du 30 janvier 2012 et dénommé « Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS », créé le 23 février 2015.

## Article 2

### *Engagement commun contre les infiltrations mafieuses*

Les Parties réaffirment leur détermination à lutter avec la plus grande fermeté contre toute pratique mafieuse et à mettre en œuvre des dispositions exigeantes dans le cadre de la passation des marchés publics et de leur exécution. A cette fin elles s'engagent à doter le Promoteur public d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet. Ce règlement sera validé par la Commission intergouvernementale.

## Article 3

### *Application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012*

Le coût du projet certifié, y compris les aléas et les imprévus, évoqué au premier alinéa de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 est fixé, en valeur janvier 2012, à l'issue du processus de certification des coûts, en cours à la date de signature du présent Accord. Ce coût certifié est validé dans un protocole additionnel au présent Accord, conclu sous forme d'échange de lettres. Ce protocole additionnel précise également les modalités d'application de l'article 18 de l'Accord du 30 janvier 2012 pour tenir compte de l'actualisation monétaire et aussi de l'évolution des coûts des facteurs de production des travaux définitifs. L'attribution par le Promoteur public des marchés de travaux définitifs visés à l'article 1<sup>er</sup> du présent Accord ne pourra intervenir qu'après l'entrée en vigueur de ce protocole additionnel. Avec ce dernier, le présent Accord constitue l'avenant visé par l'article 4 de l'Accord du 29 janvier 2001.

## Article 4

### *Organisation de la maîtrise d'ouvrage de travaux connexes*

La responsabilité du Promoteur public pour la conclusion et le suivi de l'exécution des contrats que nécessitent la conception, la réalisation et l'exploitation de la section transfrontalière de l'ouvrage, prévue à l'article 6.1 de l'Accord du 30 janvier 2012, n'exclut pas la possibilité, pour le Promoteur public, de confier, aux gestionnaires compétents, la maîtrise d'ouvrage de la conception et de la réalisation de travaux rendus nécessaires du fait des impacts de la section transfrontalière sur les infrastructures et les installations de ces gestionnaires. Les conventions afférentes qui seront conclues entre le Promoteur public et ces gestionnaires seront soumises à l'avis de la commission des contrats, dans les conditions prévues pour les contrats à l'article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012.

## Article 5

### *Modalités de fonctionnement du Promoteur public*

La première phrase du deuxième alinéa de l'article 7.5 de l'Accord du 30 janvier 2012 est modifiée comme suit : « La Commission des contrats rend son avis dans le plus bref délai possible et en tout cas dans un délai maximum de 90 jours au total à compter de sa saisine ».

Au vu de l'expérience du fonctionnement de la Commission des contrats les articles de 7.2 à 7.6 de l'Accord du 30 janvier 2012 pourront être amendés par échange de lettres entre les Parties.

## Article 6

### *Gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique*

A l'article 24 de l'Accord du 30 janvier 2012 les mots « Dans un délai de deux ans après la signature du présent Accord » sont supprimés. En cohérence avec l'article 25 de ce même Accord, la modification de la convention du 29 janvier 1951 relative aux gares internationales de Modane et de Vintimille (Ventimiglia) et aux sections de chemins de fer comprises entre ces gares et les frontières d'Italie et de France, prévue par l'article 24 permettra notamment de transférer au Promoteur public la qualité de gestionnaire d'infrastructure de la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle à une date qui sera fixée par cette modification.

## Article 7

### *Dispositions finales*

#### 7.1 Amendements

Le présent Accord peut être amendé par voie d'accord entre les Parties. Les conditions d'entrée en vigueur de ces amendements seront fixées par chaque accord.

#### 7.2 Règlement des litiges, tribunal arbitral

Les dispositions de l'article 27 de l'Accord du 30 janvier 2012 relatives aux différends entre les Parties s'appliquent également pour l'interprétation et l'application du présent Accord.

#### 7.3 Ratification, entrée en vigueur

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 Accord, qui prend effet à compter de l'entrée en vigueur du Protocole additionnel visé à l'article 3.

Les dispositions du présent Accord priment sur celles des accords du 15 janvier 1996, du 29 janvier 2001 et du 30 janvier 2012 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 Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Paris, le 24 février 2015, 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  
chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche*

Pour le Gouvernement  
de la République italienne :  
MAURIZIO LUPI  
*Ministre  
des Infrastructures  
et des Transports*

### PROTOCOLE ADDITIONNEL

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<sup>er</sup>, 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 3<sup>e</sup> 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  
chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche

Pour le Gouvernement  
de la République italienne :  
GRAZIANO DELRIO  
Ministre  
des Infrastructures  
et des Transports

## 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,  $D_{mnc(01/2012)}$  est prise égale à :

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

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 :

- 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 ;
- 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 ;
- 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 :

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

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

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 %</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 et TP05b (INSEE)

COMPOSANTS/POIDS COMPONENTE/PESO	TP01	TP05B
Sables et graviers d'alluvion <i>Sabbie e ghiaie</i>	9 %	10 %
Barres pour béton armé <i>Barre per cemento armato</i>	3 %	3 %
Bitume et braies <i>Bitulli e catrami</i>	2 %	
Ciments CPA + CPJ <i>Cementi CPA + CPJ</i>	6 %	13 %
Pièces de fonderie en fonte <i>Pezzi di fonderia in ghisa</i>	2 %	
Electricité basse tension <i>Elettricità bassa tensione</i>		2 %
Fioul domestique <i>Combustibile domestico</i>	4 %	
Gazole <i>Gasolio</i>	2 %	4 %
Machines pour l'extraction ou la construction <i>Macchine per l'estrazione o la costruzione</i>	9 %	10 %
Véhicules automobiles <i>Automobili</i>	9 %	10 %
Frais divers <i>Spese diverse</i>	6 %	8 %
Transports <i>Trasporti</i>	4 %	7 %
Salaires et charges <i>Retribuzioni e contributi</i>	44 %	33 %

### 3.3.2. Equivalences 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  $I_{NL,IT}$  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.

$$TP = P_{SA,ISA} + P_{MX,IMX} + P_{ML,IML} + P_{TR,ITR} + P_{EN,IEN} + P_{FD,IFD}$$

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 :  $P_{MX,IMX} = P_{CM,ICM} + P_{SG,ISG} + P_{BC,IBC}$

- 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 :  $P_{MX,IMX} = P_{CM,ICM} + P_{BC,IBC} + P_{BL,IBL} + P_{PF,IPF}$

- 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 :

$$P_{ML,IML} = P_{MC,IMC} + P_{VA,IVA}$$

- 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 :

$$\text{Pour TP05b : } I_{EN} = P_{GO,IGO} + P_{EL,IEL}$$

- GO les coûts de consommation de gasoil

- EL les coûts de consommation d'électricité

$$\text{Pour TP01 : } P_{EN,IEN} = P_{GO,IGO} + P_{FD,IFD}$$

- FD les coûts de consommation de fioul domestique

FD les coûts de frais divers ;

$$\text{Avec } P_{SA} + P_{MX} + P_{ML} + P_{TR} + P_{EN} + P_{FD} = 1$$

\*  
\* \*

## **RÈGLEMENT DES CONTRATS VALIDÉ PAR LA COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LA PRÉPARATION DE LA RÉALISATION D'UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE LYON ET TURIN, LE 7 JUIN 2016**

### TITRE I<sup>er</sup>

#### OBJET ET DÉFINITIONS

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

##### Objet

1. Le présent Règlement a pour objet de définir les règles applicables pour prévenir et lutter contre les tentatives d'infiltration mafieuse :

a) dans les contrats conclus par le Promoteur public ;

b) dans les contrats liant les titulaires des contrats avec les sous-traitants et dans les sous-contrats, qui doivent être acceptés et agréés par le Promoteur public.

2. Les règles que le présent Règlement définit viennent en complément, conformément aux stipulations de l'article 2 de l'Accord du 24 février 2015 et de l'article 3 de l'Accord du 8 mars 2016, de celles applicables aux contrats passés par le Promoteur public conformément aux stipulations des articles 6 et 10 de l'accord du 30 janvier 2012.

3. Le présent Règlement est annexé à l'ensemble formé par l'Accord conclu à Paris le 24 février 2015 et par le Protocole additionnel conclu à Venise le 8 mars 2016 et en fait partie intégrante.

##### *Article 2*

##### Définitions

1. Aux fins du présent Règlement, on entend par :

a) « Accord du 30 janvier 2012 », l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Rome le 30 janvier 2012 ;

b) « Accord du 24 février 2015 », l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne pour l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Paris le 24 février 2015 ;

c) « contrat », tout acte, quels que soient sa dénomination, sa forme ou son montant, conclu, approuvé ou autorisé par le Promoteur public avec un ou plusieurs opérateurs économiques pour satisfaire les exigences en matière de travaux, fournitures et services nécessaires aux études, à la réalisation et au service des ouvrages, des équipements ou des installations de la section transfrontalière ;

d) « filière d'entreprises », l'ensemble formé de tous les opérateurs économiques qui interviennent dans le cycle des études et de la réalisation de l'ouvrage, à un titre quelconque, y compris dans le cadre de relations d'affaires autres que celles de marché public et de sous-traitance, indépendamment de leur position dans le cadre de l'organisation de l'entreprise ;



e) « directeur technique », la personne physique chargée par l'opérateur économique d'organiser, de gérer et de diriger l'ensemble des opérations permettant la livraison de l'ouvrage, la remise des biens ou des services objet du contrat ;

f) « Promoteur public », l'entité juridique visée aux articles 2 et 6 de l'Accord du 30 janvier 2012, dénommée "Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT" par l'article 1<sup>er</sup> de l'Accord du 24 février 2015 ;

g) « section transfrontalière », la section de la partie commune franco-italienne, telle que définie au point b) de l'article 2 de l'Accord du 30 janvier 2012, comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne, en France, et Suse-Bussoleno, en Italie, incluant les gares de Saint-Jean-de-Maurienne et de Suse, ainsi que les raccordements aux lignes actuelles conformément au plan annexé à l'Accord précité ;

h) « Etat tiers », tout Etat autre que la France et l'Italie.

## TITRE II NORMES DE RÉFÉRENCE

### Article 3

#### Normes de référence

1. Le présent Règlement se réfère aux normes suivantes du droit public italien :

a) le décret interministériel du 14 mars 2003 et ses modifications, portant l'institution, sur la base de l'article 15 alinéa 5 du décret législatif n° 190/2002, du Comité de coordination pour la haute surveillance des grands travaux ;

b) les articles 3, 4 et 6 de la loi n° 136 du 13 août 2010, portant le Plan extraordinaire contre les mafias et donnant délégation au Gouvernement en matière de réglementation antimafia, concernant l'accès aux aires de chantier et le traçage financier des paiements des contrats publics des travaux, services et fournitures ;

c) l'article 6, alinéa 3, du décret-loi n° 187 du 12 novembre 2010, converti, avec modifications, par la loi n° 217 du 17 décembre 2010, portant définition de « filière d'entreprises » ;

d) le livre II, de l'article 82 à l'article 99 *bis*, du décret législatif n° 159 du 6 septembre 2011, relatif à la documentation antimafia, dénommé dans la suite du présent Règlement « Code antimafia » ;

e) l'article 1<sup>er</sup>, alinéas de 52 à 54, de la loi n° 190 du 6 novembre 2012 et ses modifications, relatifs à l'institution et la tenue de listes de fournisseurs, prestataires de services et exécuteurs de travaux non sujets à tentative d'infiltration mafieuse opérant dans les secteurs indiqués dans ladite loi (listes dites « listes blanches ») ;

f) le décret du Président du Conseil des Ministres du 18 avril 2013, publié au *Journal officiel* de la République italienne du 15 juillet 2013, portant « Modalités pour l'institution et la mise à jour des listes de fournisseurs, prestataires de services et exécuteurs de travaux non sujets à tentative d'infiltration mafieuse visés à l'article 1<sup>er</sup> alinéa 52 de la loi n° 190 du 6 novembre 2011 » ;

g) l'article 36 du décret-loi n° 90 du 24 juin 2014, converti, avec modifications, par la loi n° 114 du 11 août 2014, en matière de suivi financier des travaux relatifs aux infrastructures stratégiques et aux sites de production ;

h) l'article 80, alinéa 2, du décret législatif n° 50 du 18 avril 2016, pour les dispositions prévoyant la constatation d'une tentative d'infiltration mafieuse comme motif d'exclusion des opérateurs économiques de la participation aux procédures de marché.

2. Les dispositions mentionnées à l'alinéa 1 s'entendent de celles en vigueur à la date de l'adoption du présent Règlement. Les éventuelles évolutions ultérieures sont prises en compte par le présent Règlement suivant les modalités prévues à l'article 15.

## TITRE III DISPOSITIONS POUR LA PRÉVENTION ET LA RÉPRESSION DES TENTATIVES D'INFILTRATION MAFIEUSE

### Article 4

#### Motifs d'exclusion

1. Outre les motifs d'exclusion prévus aux articles 45 et 48 de l'ordonnance française n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, constituent également des motifs d'exclusion des procédures de passation et d'exécution des contrats eux-mêmes les motifs d'exclusion visés à l'annexe 1 qui fait partie intégrante de ce Règlement.

2. Peuvent en outre constituer un motif d'exclusion des procédures de passation et d'exécution des contrats relevant du présent Règlement les situations qui suscitent des raisons sérieuses de penser que l'opérateur économique est contrôlé ou influencé, même de fait, par une organisation criminelle de type mafieux. A titre d'exemple, sont considérées comme telles les situations faisant apparaître d'après les rapports de police des relations de proximité ou de fréquentation habituelle de l'opérateur économique avec des sujets appartenant de manière certaine à des organisations criminelles de type mafieux, relations actuelles et non fondées ni sur des liens de parenté ou d'affinité ni sur une communauté d'intérêts autres qu'économiques ou d'affaires. Les situations précitées doivent être telles qu'elles suscitent des raisons sérieuses de penser que l'opérateur économique est

soumis, même de fait, à un contrôle de type mafieux, ou qu'il subit dans ses choix sociétaires une influence déterminante de type mafieux.

3. Les vérifications des motifs d'exclusion antimafia prévus aux alinéas 1 et 2 du présent article et dénommées dans la suite du présent Règlement « vérifications antimafia » portent sur les sujets énumérés ci-après, ainsi que sur les personnes majeures de leurs familles vivant sous le même toit :

- a) dans le cas d'une entreprise individuelle (*impresa individuale*), le titulaire et le directeur technique ;
- b) dans le cas d'associations, d'entreprises, de sociétés, de consortiums et de groupements temporaires d'entreprises, outre le directeur technique s'il existe :
  - i. pour les associations (*associazioni*), le représentant légal ;
  - ii. pour les sociétés de capitaux, y compris les consortiales (*società di capitali, anche consortili*) au sens de l'article 2615 *ter* du code civil italien, pour les sociétés coopératives (*società cooperative*) et de consortiums coopératifs (*società di consorzi cooperativi*), pour les consortiums (*consorzi*) visés au livre V, titre X, chapitre II, section II, du code civil italien, le représentant légal et les autres membres éventuels de l'organe de gestion, ainsi que chacun des membres du consortium détenant - dans les consortiums et dans les sociétés de capitaux coopératifs (*società consortili*) - une participation supérieure à 10 %, ou détenant une participation inférieure à 10 % mais ayant stipulé un pacte leur permettant d'avoir une participation supérieure ou égale à 10 %, ainsi que les associés ou les membres de consortiums pour le compte desquels les sociétés de capitaux coopératifs ou les consortiums opèrent de manière exclusive vis-à-vis de l'administration publique ;
  - iii. pour les sociétés de capitaux (*società di capitali*), également l'associé majoritaire dans le cas de sociétés dont le nombre d'associés est inférieur ou égal à quatre, ou bien l'associé dans le cas de sociétés à associé unique ;
  - iv. pour les consortiums visés à l'article 2602 du code civil italien et pour les groupements européens d'intérêt économique, les personnes et les entités assurant la représentation légale et les entrepreneurs ou les sociétés membres du consortium (*società consorziate*) ;
  - v. pour les sociétés simples (*società semplice*) et en nom collectif (*società in nome collettivo*), tous les associés ;
  - vi. pour les sociétés en commandite simple (*società in accomandita semplice*), les associés commandités ;
  - vii. pour les sociétés visées à l'article 2508 du code civil italien, les personnes qui les représentent de manière stable sur le territoire italien ;
  - viii. pour les regroupements temporaires d'entreprises, les entreprises constituant le regroupement y compris celles ayant leur siège à l'étranger, selon les modalités indiquées ci-dessus ;
  - ix. pour les sociétés personnelles, les associés personnes physiques des sociétés personnelles ou de capitaux qui en constituent les associés ;
- c) outre ce qui est prévu au b), pour les associations et les sociétés de toute nature, même dépourvues de personnalité juridique, les vérifications antimafia portent sur les personnes membres du collège des commissaires aux comptes ou, dans les cas prévus par l'article 2477 du code civil italien, le censeur, ainsi que les personnes exerçant les fonctions de surveillance visées à la lettre b) du premier alinéa de l'article 6 du décret-loi italien n° 231 du 8 juin 2001 ;
- d) pour les sociétés d'un Etat tiers, n'ayant pas de siège secondaire disposant d'une représentation permanente en Italie ou en France, les vérifications antimafia portent sur les personnes exerçant les pouvoirs administratifs, de représentation ou de direction desdites sociétés.

4. L'annexe 2, qui est partie intégrante du présent Règlement, identifie les personnes du droit civil et commercial français correspondant à celles du droit italien énumérées à l'alinéa 3.

## Article 5

### Structure binationale

1. Afin de constater les motifs d'exclusion visés à l'article 4, il est institué une structure binationale paritaire, constituée du Préfet de Turin et du Préfet désigné par le Gouvernement français. Ces Préfets peuvent se faire représenter par un délégué. Ils sont assistés par des fonctionnaires administratifs et des fonctionnaires et officiers de police ou de gendarmerie. L'activité de la structure binationale obéit au principe de la codécision. En conséquence, toutes les décisions de la structure sont prises d'un commun accord entre les deux Préfets.

2. La structure binationale coordonne les vérifications antimafia sur les opérateurs économiques dont les coordonnées sont communiquées par le Promoteur public et assure l'échange d'informations qui en résulte dans les limites strictement nécessaires à l'accomplissement des missions imparties à la structure. La structure binationale se réunit périodiquement, selon l'agenda des travaux défini d'un commun accord entre les deux Préfets.

3. La structure binationale détermine par ailleurs les aires de chantier de la section transfrontalière pour lesquelles des visites d'inspection doivent être programmées. Elle définit les directives nécessaires pour garantir la protection des aires de chantier contre toute tentative d'infiltration mafieuse, notamment par l'exigence d'une pleine transparence sur les personnes et les moyens autorisés à circuler à l'intérieur des chantiers. Pour ce faire, la structure prévoit des obligations spécifiques en matière de comportement. La violation desdites obligations entraîne l'application, par le Promoteur public, de pénalités spécifiques, dont le produit est affecté au financement d'actions

de sécurité des mêmes aires de chantier en vertu de critères et d'indications émanant de la structure binationale. L'acceptation des obligations précitées de comportement et des éventuelles conséquences en termes de sanctions est une condition de participation aux procédures de sélection et, à cette fin, il en est fait mention explicitement dans les documents d'appel à la concurrence et de sélection des concurrents. Les instruments contractuels des opérateurs économiques de la filière d'entreprises contiennent une clause spécifique d'acceptation desdites obligations. Pour le déroulement des visites d'inspection il peut être constitué, avec l'accord des deux Préfets ou de leurs représentants, des équipes mixtes spéciales, composées de fonctionnaires et d'officiers de police des deux Etats et agissant conformément aux dispositions prévues par la décision-cadre 2002/465/JAI du Conseil de l'Union européenne du 13 juin 2002, relative aux équipes communes d'enquête.

## Article 6

### Liste blanche - Registre des prestataires

1. La constatation de l'absence de motifs d'exclusion prévus à l'article 4 permet l'inscription de l'opérateur économique sur une liste blanche, tenue et mise à jour par le Promoteur public et qui constitue, également, le registre des prestataires. Cette inscription permet la conclusion, l'approbation ou l'autorisation des contrats, des contrats de sous-traitance et des sous-contrats concourant à la réalisation de la section transfrontalière.

2. Dans la liste blanche - registre des prestataires, outre les données relatives à l'opérateur économique inscrit, sont mentionnées :

a) les données concernant le contrat conclu, avec indication de l'objet, de la fin du contrat, s'il y a lieu, et du montant ;

b) les modifications éventuellement intervenues dans la structure de l'entreprise et/ou au niveau de la gouvernance ;

c) les éventuelles sanctions administratives pécuniaires appliquées par le Préfet italien ou par le Préfet français pour violation des règles de communication visées à l'article 11 et des règles de traçage et du suivi des flux financiers visées à l'article 12 ;

d) les éventuelles pénalités appliquées par le Promoteur public pour violation des règles du cahier des charges ou pour les violations mentionnées à l'article 13.

3. L'inscription sur la liste blanche - registre des prestataires a une validité temporelle de 12 mois, renouvelable à l'échéance, à l'initiative du Promoteur public ou de l'opérateur économique concerné, après mise à jour des vérifications antimafia à effectuer dans des délais compatibles avec l'exigence d'éviter toute interruption de l'inscription.

4. Même avant l'échéance de 12 mois prévue à l'alinéa 3, la structure binationale visée à l'article 5 peut informer le Promoteur public, à la suite de situations survenues ou constatées postérieurement à l'inscription, de la nécessité de radier l'opérateur économique de la liste blanche - registre des prestataires.

5. Dans le cas énoncé à l'alinéa précédent, la structure binationale, lorsqu'elle le considère nécessaire ou utile, peut demander au Préfet italien ou français compétent en application de l'article 8 alinéa 1 ou de l'article 10, que l'opérateur économique soit entendu avant sa radiation.

6. L'inscription sur la liste blanche - registre des prestataires, pour toute la durée de validité, tient lieu de vérifications antimafia pour les éventuels contrats suivants.

## Article 7

### Inscription volontaire

1. Peuvent demander l'inscription sur la liste blanche - registre des prestataires, même indépendamment de la participation aux procédures de sélection pour l'adjudication ou l'attribution des contrats, des contrats de sous-traitance et des sous-contrats concernant la réalisation de la section transfrontalière, les opérateurs économiques qui opèrent dans un ou plusieurs secteurs ci-après :

a) transport de matériaux en décharge pour compte de tiers ;

b) transport, y compris transfrontalier, et élimination des déchets pour compte de tiers ;

c) extraction, fourniture et transport de terre et de matériaux inertes ;

d) production, fourniture et transport de béton et de bitume ;

e) location d'engins outils (sans opérateur) ;

f) fourniture de fer usiné ;

g) location d'outils avec prêt de main d'œuvre ;

h) transport routier pour compte de tiers ;

i) gardiennage des chantiers.

2. La demande d'inscription est présentée au Promoteur public, lequel demande à la structure binationale d'effectuer les vérifications mentionnées à l'article 8 ou de confirmer l'inscription de l'opérateur économique sur une des listes visées à l'article 1<sup>er</sup> alinéa 52 de la loi n° 190 du 6 novembre 2012.

## Article 8

### Déroulement des vérifications antimafia

1. Sans préjudice de la méthode de travail commune de la structure binationale, les vérifications antimafia sur les opérateurs économiques à inscrire sur la liste blanche - registre des prestataires sont exécutées avec des modalités qui permettent l'exhaustivité, le respect du calendrier et l'efficacité des vérifications. Le Préfet de l'Etat membre de la structure binationale ayant la même nationalité que celle de l'opérateur économique à inscrire est compétent pour réaliser les vérifications antimafia, et dans le cas de l'opérateur économique d'un Etat tiers, le Préfet compétent est celui prévu à l'article 10.

2. Les vérifications antimafia sont demandées à la structure binationale par le Promoteur public et elles s'inspirent du modèle des informations antimafia prévu par le Code antimafia. Ces vérifications sont réalisées dans un délai de trente jours à partir de la réception de la demande par la structure, délai prorogeable de quarante-cinq jours dans les cas de complexité particulière.

3. Le silence gardé par la structure binationale au terme du délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2, y compris en cas de prorogation du délai communiquée par le Préfet, permet au Promoteur public d'inscrire l'opérateur économique concerné sur la liste blanche - registre des prestataires ou de conclure le contrat ou d'autoriser la sous-traitance ou le sous-contrat avec celui-ci, sans préjudice, dans les cas de vérifications ultérieures débouchant sur des résultats défavorables, de la mise en œuvre de la clause résolutoire visée à l'article 9 alinéa 3. Le Promoteur public peut également, avec la même réserve que celle précédemment indiquée, inscrire l'opérateur économique sur la liste blanche - registre des prestataires et conclure un contrat ou autoriser une sous-traitance ou un sous-contrat dès la réception par la structure binationale de la demande de vérifications antimafia, lorsque le contrat, la sous-traitance ou le sous-contrat concerné revêt un caractère d'urgence ou porte sur un montant inférieur à 50 000 euros.

4. Par le biais de la structure binationale, le Préfet italien et le Préfet français s'échangent constamment les informations acquises au cours des vérifications antimafia réalisées, aux fins d'examiner l'ensemble des conséquences à en tirer.

5. Après que la structure binationale a donné communication au Promoteur public de la décision adoptée sur la demande d'inscription de l'opérateur économique sur la liste blanche - registre des prestataires ou de la radiation de ladite liste, le Préfet italien ou le Préfet français compétent en application de l'article 8 alinéa 1 ou de l'article 10 prend l'acte d'application relevant de sa compétence, contre lequel un recours peut être formé devant la juridiction nationale compétente suivant les règles de procédure applicables dans chaque Etat.

6. Les mesures d'autorisation ou d'interdiction visées à l'alinéa 5 sont adoptées à titre exclusif, par dérogation aux dispositions relatives à la compétence territoriale, par le Préfet de Turin ou par le Préfet désigné par le Gouvernement français.

## Article 9

### Les effets des vérifications antimafia

1. Après réception de la communication de la décision favorable de la structure binationale, le Promoteur public procède à l'inscription sur la liste blanche - registre des prestataires et en informe simultanément l'opérateur économique.

2. En cas de décision défavorable, le Promoteur public en informe l'opérateur économique concerné en lui délivrant copie de l'acte pris par le Préfet compétent et en lui indiquant les modalités et le délai pour l'introduction de recours ainsi que le juge compétent.

3. Lorsque la décision défavorable concerne un opérateur économique titulaire d'un contrat en cours d'exécution, le Promoteur public radie l'opérateur économique concerné de la liste blanche - registre des prestataires et résilie le contrat ou révoque l'autorisation de sous-traitance ou du sous-contrat, sans préjudice du paiement des ouvrages déjà réalisés et du remboursement des frais engagés pour l'exécution de la partie restante, dans la limite des avantages obtenus. La constatation d'une situation d'exclusion liée aux vérifications antimafia implique la caducité automatique des contrats, des contrats de sous-traitance et des sous-contrats de la filière d'entreprises, au moyen d'une résiliation non judiciaire. A cet effet, une clause résolutoire expresse spécifique en faveur de l'opérateur économique *in bonis* est insérée dans chaque contrat de la filière d'entreprises. La radiation de la liste blanche - registre des prestataires, l'abrogation (*recesso*), la révocation (*revoca*) et la résiliation (*risoluzione*) non judiciaire visées au présent alinéa s'appliquent toutes les fois que sont constatés des motifs d'exclusion.

4. Au cas où les vérifications antimafia ne seraient pas terminées dans le délai de trente jours prévu à l'article 8 alinéa 2, ou dans les autres hypothèses prévues par ledit article 8 à l'alinéa 3, l'inscription est en tout état de cause effectuée. La constatation ultérieure d'un motif d'exclusion entraîne la radiation immédiate de l'inscription, et, lorsque les relations contractuelles sont en cours, emporte également les effets mentionnés à l'alinéa 3.

## Article 10

### Opérateurs économiques d'Etats tiers

1. Lorsque les vérifications antimafia concernent un opérateur économique d'un Etat tiers, le Préfet compétent pour les mener est le Préfet italien ou le Préfet français selon que la partie physique prédominante de l'intervention est exécutée en territoire italien ou français.
2. Lorsque cela n'est pas possible ou lorsque l'application du critère indiqué à l'alinéa précédent se révèle particulièrement difficile, la compétence pour mener les vérifications est attribuée au Préfet de l'Etat dans lequel les travaux ont commencé ou dans lequel l'exécution de la fourniture ou de la prestation de service a débuté.
3. Il est fait application des dispositions prévues à l'article 8.

## Article 11

### Obligations de communication

1. Tout opérateur économique inscrit sur la liste blanche - registre des prestataires a l'obligation, dans un délai de trente jours à compter de la modification de la structure ou de la gouvernance de l'entreprise, de transmettre au Promoteur public copie des actes indiquant la modification intervenue concernant un des sujets mentionnés à l'article 4, alinéas 3 et 4, soumis aux vérifications antimafia. Le Promoteur public en informe sans délai la structure binationale.
2. La violation de l'obligation de communication visée à l'alinéa 1 entraîne l'application d'une sanction administrative pécuniaire de 20 000 à 60 000 euros prononcée par le Préfet, italien ou français, qui a mené les vérifications antimafia sur l'opérateur économique sanctionné. L'application des sanctions est effectuée dans le respect du principe du contradictoire ; par conséquent, l'opérateur économique a la faculté de produire un mémoire en défense en réponse au procès-verbal de contestation, et, à sa demande, a le droit d'être entendu.

## Article 12

### Traçage et suivi financier des paiements

1. Sans préjudice des normes nationales plus contraignantes, les opérateurs économiques de la filière d'entreprises doivent utiliser un ou plusieurs comptes courants bancaires ou postaux, destinés, même de manière non exclusive, à l'exécution du contrat. Tous les mouvements financiers doivent être enregistrés sur des comptes courants dédiés et doivent être effectués exclusivement par virement SEPA.
2. Les instruments de paiement et les factures émises doivent mentionner, pour chaque transaction mise en place par le Promoteur public et par les opérateurs économiques de la filière, le code d'identification de l'ouvrage. Pour ce faire, le code d'identification C11J05000030001 est associé aux travaux relatifs à la réalisation de la section transfrontalière.
3. Le Promoteur public insère et prend les mesures nécessaires à l'insertion, pour tout contrat conclu, autorisé ou approuvé, sous peine de nullité absolue, d'une clause *ad hoc* selon laquelle les opérateurs économiques assument les exigences de suivi financier visé au présent article.
4. Le fait de ne pas utiliser le virement SEPA constitue une cause de résiliation du contrat. Pour cette raison, une clause résolutoire expresse en faveur du sujet *in bonis* est insérée dans chaque contrat.
5. Sans préjudice de l'application de la résiliation du contrat dans les cas où l'opérateur économique a effectué la transaction sans passer par les intermédiaires financiers habilités ou sans utiliser les instruments de paiement, même autres que le virement SEPA, qui en permettent la pleine traçabilité, la violation des dispositions du présent article entraîne l'application de sanctions administratives pécuniaires, dans la mesure prévue à l'article 6 de la loi italienne n° 136 de 2010, de la part du Préfet, italien ou français, qui a effectué les vérifications antimafia sur l'opérateur sanctionné.

## Article 13

### Pénalités relevant de la compétence du Promoteur public

1. Le Promoteur public applique les pénalités suivantes, contractuellement prédéterminées, pour les violations d'obligations de comportement définies par la structure binationale conformément à l'article 5, alinéa 3 :
  - a) dans le cas d'une première constatation, application d'une pénalité financière égale à 1 % du montant du contrat et plafonnée à 5 000 euros ;
  - b) dans le cas d'une seconde constatation, application d'une pénalité financière jusqu'à 2 % du montant du contrat et plafonnée à 10 000 euros, avec en parallèle la mise en demeure de l'opérateur économique qui est averti qu'en cas de violation ultérieure, la résiliation du contrat s'appliquera ;
  - c) en cas de constatation ultérieure, le contrat est résilié, l'opérateur économique est radié de la liste blanche - registre des prestataires pour une période de 2 à 5 ans et une pénalité financière égale à 3 % du montant du contrat et plafonnée à 100 000 euros est appliquée.
2. Le produit des pénalités appliquées par le Promoteur public conformément au présent article est affecté à la mise en œuvre des interventions, activités ou services destinés à renforcer la sécurité antimafia dans la réalisation

des travaux de la section transfrontalière, avec une attention particulière portée à la surveillance, y compris à distance, des aires de chantier, selon des critères et indications donnés par la structure binationale. Le produit des pénalités est enregistré dans une comptabilité séparée du Promoteur public.

#### TITRE IV

#### DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

##### Article 14

##### Dispositions transitoires

1. Les contrats, contrats de sous-traitance et sous-contrats conclus, autorisés ou approuvés avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, et dont les effets ne sont pas épuisés, sont modifiés sans retard par avenant pour se conformer aux dispositions du présent Règlement.

##### Article 15

##### Modifications du Règlement

1. Les dispositions du présent Règlement, en cas notamment d'évolution de la réglementation visée aux articles 3 et 4 et aux annexes 1 et 2, peuvent être modifiées par délibération de la Commission intergouvernementale d'un commun accord entre les Parties, sous réserve des règles constitutionnelles de l'une ou de l'autre Partie. La délibération de la Commission intergouvernementale entre en vigueur une fois accomplie la publication au *Journal officiel* de la République française et à la « *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* ».

#### ANNEXE 1

#### MOTIFS D'EXCLUSION VISÉS À L'ARTICLE 4, ALINÉA 1

##### A. Motifs d'exclusion prévus par la législation italienne :

a) Etre condamné par jugement pénal définitif pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, mentionnées à la lettre a) de l'alinéa 1 de l'article 80 du décret législatif n° 50 du 18 avril 2016, sous réserve de ce qui est prévu à la lettre c) :

- i. association de malfaiteurs (*associazione per delinquere* : art. 416 du code pénal italien, dénommé « c.p.i. » dans la suite de la présente annexe) ;
- ii. associations de type mafieux, même étrangères (*associazioni di tipo mafioso anche straniere* : art. 416 bis du c.p.i.) ;
- iii. délits commis dans les situations visées à l'article 416 bis du c.p.i. ou afin de faciliter l'activité des associations prévues par le même article ;

ainsi que pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, lorsqu'elles sont liées à la participation à une organisation criminelle, telle que définie à l'article 2 de la décision-cadre 2008/841/JA1 du Conseil de l'Union Européenne :

- iv. association finalisée au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes (*associazione finalizzata al traffico illecito di sostanze stupefacenti o psicotrope* : art. 74 du décret du Président de la République italienne n° 309 du 9 octobre 1990) ;
- v. association de malfaiteurs finalisée à la contrebande de tabacs transformés étrangers (*associazione per delinquere finalizzata al contrabbando di tabacchi lavorati esteri* : art. 291 quater du décret du Président de la République italienne n° 43 du 23 janvier 1973) ;
- vi. activité organisée pour le trafic illicite de déchets (*attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti* : art. 260 du décret législatif n° 152 du 3 avril 2006).

b) Etre condamné par jugement pénal définitif pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, indiquées aux lettres b) et e) de l'alinéa 1 de l'article 80 du décret législatif n° 50 du 18 avril 2016, lorsque les comportements visent à faciliter l'activité des associations criminelles de type mafieux visées à l'article 416 bis du c.p.i. :

- i. concussion (*concussione* : art. 317 c.p.i.) ;
- ii. corruption en vue de l'exercice de la fonction (*corruzione per l'esercizio della funzione* : art. 318 c.p.i.) ;
- iii. corruption pour un acte contraire aux exigences de la fonction (*corruzione per un atto contrario ai doveri di ufficio* : art. 319 c.p.i.) ;
- iv. corruption en actes judiciaires (*corruzione in atti giudiziari* : art. 319 ter c.p.i.) ;
- v. influence illicite à donner ou promettre un avantage (*induzione indebita a dare o promettere utilità* : art. 319 quater c.p.i.) ;
- vi. corruption de personne en charge d'un service public (*corruzione di persona incaricata di pubblico servizio* : art. 320 c.p.i.) ;
- vii. sanctions pour le corrupteur (*pene per il corruttore* : art. 321 c.p.i.) ;
- viii. incitation à la corruption (*istigazione alla corruzione* : art. 322 c.p.i.) ;

- ix. péculat, concussion, corruption et incitation à la corruption de membres des organes des Communautés européennes et des fonctionnaires des Communautés européennes et des Etats étrangers (*peculato, concussione, corruzione e istigazione alla corruzione dei membri degli organi delle Comunità Europee e dei funzionari delle Comunità Europee e di Stati esteri* : art. 322 bis c.p.i.) ;
- x. trafic d'influences illicites (*traffico di influenze illecite* : art. 346 bis c.p.i.) ;
- xi. abstention lors d'enchères (*astensione dagli incanti* : art. 354 c.p.i.) ;
- xii. auto-blanchiment (*autoriciclaggio*) : art. 648 ter.1 c.p.i.) ;
- xiii. corruption entre particuliers (*corruzione tra privati* : art. 2635 du code civil italien).

c) Etre soumis à un dispositif de mesure conservatoire pénale ou être jugé ou être condamné, même à titre non définitif, pour une des infractions suivantes indiquées à l'article 84, alinéa 4, lettres a) et c), du code antimafia :

- i. infractions énumérées aux points ii. à vi. de la lettre a) de la présente partie A ;
- ii. entrave à la liberté des enchères (*turbata libertà degli incanti* : art. 353 c.p.i.) ;
- iii. entrave du processus de libre choix du contractant (*turbata libertà del procedimento di scelta del contraente* : art. 353 bis c.p.i.) ;
- iv. extorsion (*estorsione* : art. 629 c.p.i.) ;
- v. escroquerie aggravée en vue d'obtenir des subventions publiques (*truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche* : art. 640 bis c.p.i.) ;
- vi. usure (*usura* : art. 644 c.p.i.) ;
- vii. blanchiment (*riciclaggio* : art. 648bis c.p.i.) ;
- viii. emploi d'argent, biens et utilités de provenance illicite (*impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita* : art. 648 ter c.p.i.) ;
- ix. association de malfaiteurs (*associazione per delinquere*) se livrant à un des délits suivants : contrefaçon, altération ou utilisation de marques, de signes distinctifs, ou de brevets, maquettes et dessins (*contraffazione, alterazione o uso di marchio, segni distintivi, ovvero di brevetti, modelli e disegni* : art. 473 c.p.i.) ; introduction sur le territoire national et commercialisation de produits falsifiés (*introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi* : art. 474 c.p.i.) ; réduction en esclavage (*riduzione in schiavitù* : art. 600 c.p.i.) ; traite d'êtres humains (*tratta di persone* : art. 601 c.p.i.) ; achat et aliénation d'esclaves (*acquisto e alienazione di schiavi* : art. 602 c.p.i.) ; cas aggravés du délit d'aide à l'immigration clandestine (*favoreggiamento dell'immigrazione clandestina* : article 12, alinéa 3 bis du décret législatif n° 286 du 25 juillet 1998) ;
- x. association de malfaiteurs (*associazione per delinquere*) se livrant à un des délits suivants, lorsque l'infraction est commise sur des mineurs de 18 ans : prostitution de mineurs (*prostituzione minorile* : art. 600 bis c.p.i.) ; pédopornographie (*pornografia minorile* : art. 600 ter c.p.i.) ; détention de matériels pornographiques (*detenzione di materiale pornografico* : art. 600 quater c.p.i.) ; pornographie virtuelle (*pornografia virtuale* : art. 600 quater.1 c.p.i.) ; tourisme sexuel visant l'exploitation de la prostitution de mineurs (*iniziative turistiche volte allo sfruttamento della prostituzione minorile* : art. 600 quinquies c.p.i.) ; violence sexuelle (*violenza sessuale* : art. 609 bis c.p.i.) ; actes sexuels sur mineurs (*atti sessuali con minorenne* : art. 609 quater c.p.i.) ; corruption de mineurs (*corruzione di minorenne* : art. 609 quinquies c.p.i.) ; agression sexuelle en réunion (*violenza sessuale di gruppo* : art. 609 octies c.p.i.) ; recolage de mineurs (*adescamento di minorenni* : art. 609 undecies c.p.i.) ;
- xi. réduction ou maintien en état d'esclavage ou de servitude (*riduzione o mantenimento in schiavitù o in servitù* : art. 600 c.p.i.) ; traite d'êtres humains (*tratta di persone* : art. 601 c.p.i.) ; achat et aliénation d'esclaves (*acquisto e alienazione di schiavi* : art. 602 c.p.i.) ;
- xii. séquestration de personnes pour vol, précédé, accompagné ou suivi de violences ou menaces sur autrui ou pour extorsion (*sequestro di persona a scopo di rapina o di estorsione* : art. 630 c.p.).

**B. Infractions prévues par le droit pénal français correspondant aux motifs d'exclusion énumérés dans la partie A de cette annexe, constituant des motifs d'exclusion conformément à l'article 4, alinéa 1 du Règlement :**

a) Etre condamné par jugement pénal définitif pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, sous réserve de ce qui est prévu à la lettre c) :

- i. association de malfaiteurs (art. 450-1 du code pénal français, dénommé « c.p.f. » dans la suite de la présente annexe) ;
- ii. infractions relevant de la criminalité et de la délinquance organisées, visées aux articles 706-73 et 706-74 du code de procédure pénale français ;  
ainsi que pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, lorsqu'elles sont liées à la participation à une organisation criminelle, telle que définie à l'article 2 de la décision-cadre 2008/841/JA1 du Conseil de l'Union européenne :
- iii. direction ou organisation d'un groupement ayant pour objet le trafic de stupéfiants (art. 222-34 c.p.f.) et production, fabrication, importation et exportation illicites de stupéfiants en bande organisée (art. 222-35 et 222-36 c.p.f.) ;
- iv. contrebande, importation/exportation sans déclaration de marchandises prohibées en bande organisée (art. 414, paragraphe 3 du code des douanes) ;

v. abandon, dépôt, élimination irrégulière et transfert illégal de déchets dangereux en bande organisée (art. L. 541-46 VII du code de l'environnement).

b) Etre condamné par jugement pénal définitif pour une des infractions suivantes, commises ou tentées, lorsque les comportements visent à faciliter l'activité d'une association de malfaiteurs visée à l'article 450-1 c.p.f. :

- i. concussion (art. 432-10 c.p.f.) ;
- ii. corruption passive et trafic d'influence commis par des personnes exerçant une fonction publique (art. 432-11 et 432-11-1 c.p.f.) ;
- iii. entrave à l'exercice de la justice (art. 434-9 et 434-9-1 c.p.f.) ;
- iv. corruption active et trafic d'influence commis par les particuliers (art. 433-1 et 433-2 c.p.f.) ;
- v. atteintes à l'administration publique et à l'action de la justice des Communautés européennes, des Etats membres de l'Union européenne, des autres Etats étrangers et des autres organisations internationales publiques (art. 435-1 à 435-13 c.p.f.) ;
- vi. entente illicite en matière d'adjudication publique (art. 313-6 c.p.f.) ;
- vii. blanchiment (art. 324-1 à 324-6-1 c.p.f.) ;
- viii. corruption dans le secteur privé (art. 445-1 et 445-2 c.p.f.).

c) Etre soumis à un dispositif de mesure conservatoire pénale ou être jugé ou être condamné même à titre non définitif, pour une des infractions suivantes :

- i. infractions énumérées aux points de ii à v de la lettre a) de la présente partie B ;
- ii. atteintes à la liberté d'accès et à l'égalité des candidats dans les marchés publics et les délégations de service public (art. 432-14 c.p.f.) ;
- iii. prise illégale d'intérêts (art. 432-12 c.p.f.) ;
- iv. extorsion (art. 312-1 à 312-9 c.p.f.) ;
- v. escroquerie au préjudice d'une personne publique (art. 313-2, 5° c.p.f.) ;
- vi. prêt usuraire ou concours à son obtention ou à son octroi (art. L. 313-4 et L. 313-5 du code de la consommation) ;
- vii. blanchiment (art. 324-1 à 324-6-1 c.p.f.) ;
- viii. recel (art. 321-1 à 321-5 c.p.f.) ;
- ix. association de malfaiteurs se livrant à une des infractions suivantes : contrefaçon de brevets (art. L. 615-14 et L. 615-14-1 du code de la propriété intellectuelle) ; contrefaçon de marques (art. L. 716-9 et L. 716-10 du code de la propriété intellectuelle) ; contrebande, importation sans déclaration de marchandises prohibées en bande organisée (art. 414, paragraphe 3 du code des douanes) ; importation de phonogrammes ou de vidéogrammes réalisée sans l'autorisation du producteur ou de l'artiste-interprète, lorsqu'elle est exigée (art. L. 335-4 du code de la propriété intellectuelle) ; contrefaçon de dessins et modèles nationaux (art. L. 521-10 et L. 522-1 du code de la propriété intellectuelle) ; réduction en esclavage (art. 224-1-A à C c.p.f.) ; traite des êtres humains (art. 225-4-1 à 225-4-9 c.p.f.) ; aide à l'entrée et au séjour irréguliers (art. 622-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile) ;
- x. association de malfaiteurs se livrant à une des infractions suivantes, lorsque l'infraction est commise sur des mineurs de 18 ans : recours à la prostitution de mineurs (art. 225-12-1, 2° alinéa c.p.f.) ; pédopornographie (art. 227-23 c.p.f.) ; détention d'image pornographique de mineur (art. 227-23 c.p.f.) ; pornographie mettant en scène un mineur (art. 227-23 c.p.f.) ; proxénétisme aggravé (art. 225-7 c.p.f.) ; agression sexuelle (art. 222-22 à 222-31 c.p.f.) ; corruption de mineur (art. 227-22 et 227-22-1 c.p.f.) ;
- xi. réduction en esclavage (art. 224-1 A à C c.p.f.), traite des êtres humains (art. 225-4-1 à 225-4-9 c.p.f.) ;
- xii. séquestration (art. 224-1 à 224-5-1 c.p.f.) commise en concours avec extorsion (art. 312-1 à 312-9 c.p.f.) ou vol précédé, accompagné ou suivi de violences ou menaces sur autrui (art. 311-4, 4° alinéa, art. 311-5, alinéa 1, art. 311-6 à 311-10 c.p.f.).

### C. Infractions prévues dans les législations d'Etats tiers

Constituent également des motifs d'exclusion conformément à l'article 4, alinéa 1 du Règlement, les mesures visées aux A et B, prononcées par l'autorité judiciaire de l'Etat de nationalité ou de résidence des personnes soumises à vérifications antimafia pour une infraction équivalente à une des infractions énumérées aux A et B.

## ANNEXE 2

### ÉQUIVALENCES EN DROIT CIVIL ET COMMERCIAL FRANÇAIS DES PERSONNES MENTIONNÉES À L'ARTICLE 4, ALINÉA 3, DU RÈGLEMENT DES CONTRATS

La présente annexe, qui fait partie intégrante et a la même valeur juridique que le Règlement des contrats, identifie les personnes faisant l'objet, en France, des vérifications antimafia.

Les vérifications antimafia concernent les personnes physiques désignées ci-après :

1. Dans le cas d'une entreprise individuelle : le dirigeant, à savoir :

- i. soit l'entrepreneur individuel d'une entreprise individuelle, à responsabilité limitée ou non ;



- ii. soit le gérant d'une entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (EURL) ;
- iii. soit l'autoentrepreneur.

2. 2.1. Dans le cas d'une association, la personne désignée comme représentant légal par les statuts.

2.2 Pour les sociétés coopératives, les sociétés coopératives d'intérêt collectif, les groupements d'intérêt économique, les groupements d'intérêt public, dotés d'un capital social :

a) leur représentant légal et les autres membres éventuels de l'organe de gestion, soit :

i. pour les sociétés coopératives constituées sous forme de :

- société à responsabilité limitée (SARL) : le gérant, les membres de l'organe de direction ;
- société par actions simplifiée (SAS) : le gérant, le directeur général, les membres du conseil d'administration, du directoire, du conseil de surveillance ou de l'organe de direction ;
- société anonyme (SA) : le directeur général, les membres du conseil d'administration, du directoire, du conseil de surveillance ou de l'organe de direction ;

ii. pour les groupements d'intérêt économique : le(s) administrateur(s) ;

iii. pour le groupement d'intérêt public : le directeur, les membres du conseil d'administration ;

b) chacun des associés détenant une participation supérieure à 10 % ;

c) chacun des associés détenant une participation inférieure à 10 %, mais qui a stipulé un pacte d'associés ou d'actionnaires affectant une partie supérieure ou égale à 10 % du capital social.

2.3. Pour les sociétés dotées d'un capital social :

i. pour les sociétés dont le nombre d'associés est inférieur ou égal à quatre : l'associé majoritaire ;

ii. l'associé unique ;

iii. le gérant, le directeur général, les membres du conseil d'administration, du directoire, du conseil de surveillance ou de l'organe de direction.

2.4. Pour les sociétés n'exerçant pas d'activité commerciale (société civile professionnelle - SCP, sociétés civiles) et les sociétés en nom collectif (SNC) :

i. tous les associés ;

ii. lorsqu'il n'est pas désigné parmi les associés : le gérant.

2.5. Pour les sociétés en commandite simple : les associés commandités.

2.6. Pour les sociétés étrangères, visées à l'article R. 123-112 du code de commerce : le représentant légal de la société ou la personne ayant le pouvoir d'engager la société en France.

2.7. Pour les groupements d'intérêt économique, nationaux ou européens, les groupements d'intérêt public, et les groupements d'opérateurs économiques (visés à l'article 45 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics), dépourvus d'un capital social : chaque membre du groupement, même lorsque leur siège est situé à l'étranger.

3. Pour les sociétés ou entités d'un Etat tiers à l'Italie et à la France, n'ayant pas d'établissement ni de représentation permanente en Italie ni en France, les vérifications antimafia portent sur les personnes exerçant les pouvoirs administratifs, de représentation ou de direction de ladite société ou entité.

4. Pour l'intégralité des entités mentionnées aux points 1 à 3 précédents, les vérifications antimafia portent également sur :

a) les personnes majeures vivant de façon habituelle sous le même toit que les personnes physiques mentionnées aux points 1 à 3. ;

b) les dirigeants de fait, soit les personnes tant physiques que morales qui, directement ou par personne interposée, ont, en fait, exercé la direction, l'administration ou la gestion desdites entités sous couvert ou aux lieu et place de leurs directeurs, administrateurs ou représentants légaux ;

c) les personnes désignées commissaires aux comptes ;

d) le cas échéant, les censeurs nommés au sein du conseil de surveillance ou du conseil d'administration ;

e) le cas échéant, les personnes dotées de pouvoirs autonomes d'initiative et de contrôle au sein de l'entité, dont la fonction est de surveiller la bonne mise en œuvre des modèles d'organisation et de gestion internes ayant pour objectif d'empêcher la commission d'infractions par l'entité.

5. Pour les entités mentionnées aux points 1 et 2 précédents, les vérifications antimafia portent en outre sur le « directeur technique », s'il existe, tel que défini à l'article 2 du présent Règlement.

Le président de la délégation française  
à la Commission intergouvernementale  
pour le Lyon-Turin :

LOUIS BESSON

Le président de la délégation italienne  
à la Commission intergouvernementale  
pour le Lyon-Turin

PAOLO FOIETTA



# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères  
et du développement international

## PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française  
et le Gouvernement de la République italienne signé le 24 février 2015 pour  
l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière  
de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin

NOR : MAEJ1623434L/Bleue-1

## ÉTUDE D'IMPACT

### **I. - Situation de référence et objectifs de l'accord, de son protocole additionnel et du règlement des contrats**

En tant que massif central européen, le massif alpin constitue un espace stratégique pour les déplacements des personnes et les flux de marchandises au sein de l'Europe. Il demeure toutefois une zone fragile, présentant des difficultés de franchissement importantes liées au relief. Sa nécessaire protection a conduit l'ensemble des pays alpins et la Commission européenne à la signature, le 7 novembre 1991, à Salzbourg, de la Convention Alpine<sup>1</sup>.

Aujourd'hui, les trafics sur les Alpes franco-italiennes entre le lac Léman et la Méditerranée se concentrent sur 5 axes : les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, l'autoroute côtière A8 qui traverse notamment l'agglomération niçoise, la voie ferrée historique empruntant le tunnel du Fréjus et la ligne ferroviaire côtière. Le mode routier dans ces échanges est prépondérant. La part du mode ferroviaire n'est aujourd'hui que de 9 % en France alors qu'elle est de 15 % en trafic intérieur. La Suisse atteint près de 70 % pour le mode ferroviaire en trafic transalpin, pour 48 % en trafic intérieur, grâce à des mesures en faveur du report modal<sup>2</sup> de la route vers le ferroviaire, telles que la redevance sur les trafics des poids-lourds liées aux prestations (RPLP) et la subvention aux services ferroviaires transalpins. Ces subventions cesseront peu après l'ouverture des tunnels ferroviaires de base transalpins du Saint-Gothard, prévue d'ici la fin de l'année 2016, et du Ceneri, à échéance 2019-2020.

---

<sup>1</sup>Publiée par décret n° 96-437 du 20 mai 1996 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000742585](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000742585)

<sup>2</sup>Le **report modal** consiste à orienter les flux logistiques utilisant des moyens de transports gros émetteurs de carbone et de particules vers des moyens plus respectueux de l'environnement.

Pour le transport de marchandises, la part des poids lourds effectuant des trajets de plus de 500 kilomètres est majoritaire, les faisant entrer dans le domaine de pertinence du mode ferroviaire. Toutefois, la saturation de la voie ferrée de la côte méditerranéenne, supportant un trafic régional très conséquent, et les caractéristiques très difficiles de la ligne historique de la Maurienne limitant les vitesses des trains de fret à 30 km/h dans les sections les plus pentues, et imposant une seconde -voire une troisième- locomotive pour les convois lourds à partir de Saint Jean de Maurienne, ne permettent pas de garantir des coûts compétitifs et une qualité de service suffisante pour offrir une alternative ferroviaire efficace au mode routier.

En outre, la concentration des flux de poids lourds sur trois axes seulement crée des nuisances ainsi qu'une fragilité du système de transport particulièrement préjudiciable. Ainsi, les incendies dans le tunnel routier du Mont Blanc en 1999, comme celui survenu dans le tunnel routier du Fréjus en 2005 ou encore l'éboulement rocheux sur l'autoroute A8 en 2006 ont mis en évidence qu'en l'absence d'une alternative ferroviaire performante et de capacité suffisante, seule une réduction des trafics à travers les passages alpins ou un fort détour des trajets permettaient au système de pouvoir fonctionner, ce qui ne saurait constituer une solution satisfaisante durablement.

En signant la Convention Alpine dont le protocole pour les transports est intervenu le 31 octobre 2000<sup>3</sup>, la France, comme les autres pays signataires, ont pris l'engagement d' « *un transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic, en particulier du trafic de marchandise, notamment par la création des infrastructures appropriées* » (art 1<sup>er</sup>, alinéa 1a). Enfin, les liaisons ferroviaires entre les grandes agglomérations alpines du versant français sont peu satisfaisantes, notamment par manque de capacité des infrastructures. C'est notamment le cas de la liaison entre Lyon et Chambéry et au-delà, qui s'effectue par une voie unique où doivent se croiser les trains régionaux, les TGV nationaux et les trains internationaux.

Le projet d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte entre Lyon et Turin pour le transport de marchandises et les trains de voyageurs doit permettre de répondre aux enjeux de report modal pour la protection des Alpes et, simultanément pour l'accessibilité des vallées, l'amélioration des liaisons entre les principales agglomérations alpines et la sécurisation du système de transport franchissant cette portion des Alpes. Autrement dit, le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin doit donc tout à la fois permettre de transférer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes et d'améliorer les liaisons des vallées et des grandes agglomérations alpines de France et d'Italie, et ainsi réduire sensiblement le temps de trajet Paris-Milan. Enfin, en tant qu'axe majeur de franchissement des Alpes, le projet constitue l'élément-clé du corridor méditerranéen, partie intégrante du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>4</sup> et assurant la liaison entre la péninsule ibérique, l'arc méditerranéen, le Nord de l'Italie, la Slovénie et la Hongrie. A ce titre, il reçoit le soutien politique et financier de l'Union européenne.

---

<sup>3</sup> Publié par décret 2006-126 du 31 janvier 2006 : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2006/1/31/MAEJ0630009D/jo/texte>

<sup>4</sup> Des informations concernant le réseau transeuropéen de transport sont disponibles sur le site de la Commission européenne. Voir notamment les décisions de 2013 :

- Règlement UE n°1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=FR>
- Règlement UE n°1316/2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=FR>

Ce projet a émergé au début des années 1990 et a fait l'objet d'études préliminaires. La nouvelle ligne comporte trois parties : au centre, une section internationale assurant le franchissement du massif montagneux entre l'Est de Chambéry et l'Ouest de Turin et à chacune des extrémités de cette section, une partie purement nationale assurant son raccordement aux réseaux ferrés des agglomérations de Lyon et de Turin.

Un premier accord signé le 15 janvier 1996<sup>5</sup> à Paris a créé la Commission intergouvernementale (CIG) du Lyon-Turin chargée de conduire, pour le compte des deux gouvernements, les premières études de la section internationale et de fixer les modalités financières et juridiques de l'ouvrage.

Cet accord a été conforté par l'accord de Turin du 29 janvier 2001<sup>6</sup> qui a notamment créé un promoteur public, Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), société anonyme simplifiée filiale de Réseau ferré de France (RFF) et de *Rete ferroviaria italiana* (RFI), chargé de conduire les études, reconnaissances et travaux préliminaires visant à définir le tracé et les caractéristiques définitives de la partie commune de la section internationale. L'accord prévoit également que la CIG approuve le projet définitif de l'ouvrage et son coût dans la perspective du lancement effectif de l'opération.

L'Italie et la France ont convenu en 2004 d'une clé de répartition du financement de cette première phase d'études, reconnaissances et travaux préliminaires dans le cadre d'un mémorandum<sup>7</sup> signé par les deux ministres des transports. Ce mémorandum reposait sur le principe d'un financement à parts égales de la liaison assurant le franchissement des Alpes à savoir entre la zone de Saint-André-le-Gaz/Pont-de-Beauvoisin et Settimo Torinese. Cette parité était obtenue en laissant à chaque Etat le financement intégral de la partie située sur son territoire en dehors de la partie commune et en appliquant sur cette dernière une clé de financement tenant compte des ressources devant être mobilisées par chaque Etat pour les autres parties du tracé.

Par ailleurs, compte tenu des évolutions du projet et afin de définir les conditions juridiques et opérationnelles dans lesquelles celui-ci serait réalisé, un accord a été signé le 30 janvier 2012 à Rome<sup>8</sup>. Cet accord définit notamment la gouvernance du projet avec la mise en place d'un promoteur public, contrôlé à parité par les deux Etats et chargé de la conception et de la réalisation de la section transfrontalière, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse-Bussoleno. Il prévoit que son président et son directeur juridique sont désignés par le Gouvernement français, et que son directeur général et le directeur administratif et financier sont désignés par le Gouvernement italien. Cet accord fixe également la composition du conseil d'administration et prévoit la mise en place d'une commission des contrats et d'un service permanent de contrôle dont la présidence est française. Il définit en outre les principes juridiques, économiques et financiers devant guider la passation et l'exécution des contrats de la section transfrontalière ainsi que les principes de report modal devant accompagner la réalisation de l'opération. Il fixe la clé de répartition des coûts de réalisation de la section transfrontalière à 42,1 % pour la France et à 57,9 % pour l'Italie, une fois déduite la participation de l'Union européenne, et ce dans la limite du coût estimé du projet, certifié par un tiers extérieur. Au-delà, la répartition se fait à part égales entre les deux Etats. Enfin, il redéfinit les missions de la CIG instituée par l'accord du 15 janvier 1996.

<sup>5</sup> Publié par décret 96-416 du 13 mai 1996 :

[https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000194140&pageCourante=07483](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000194140&pageCourante=07483)

<sup>6</sup> Publié par décret 2003-1399 du 31 décembre 2003 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000000429856](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000429856)

<sup>7</sup> Mémorandum n'ayant pas fait l'objet d'une publication

<sup>8</sup> Publié par décret 2014-1002 du 4 septembre 2014 : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000029425907](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029425907)

La société Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), contrôlée à parité par les deux Etats, a succédé à LTF pour assurer le rôle et les responsabilités du promoteur public défini par l'accord du 30 janvier 2012. Lors de sa première assemblée générale le 23 février 2015, le président, le directeur général et les huit autres administrateurs ont été nommés et les statuts de la société ont été approuvés. Les présidents et membres français de la commission des contrats et du service permanent de contrôle de TELT ont été notifiés le 23 juillet 2015 par le Gouvernement français au Gouvernement italien. Les membres italiens de la commission des contrats et du service permanent de contrôle de TELT ont été notifiés le 27 novembre 2015 par le Gouvernement italien au Gouvernement français.

La CIG a finalisé son examen du projet technique de section transfrontalière lors de sa réunion du 16 décembre 2014. Le projet a ensuite été approuvé par décision ministérielle du secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche en date du 2 juin 2015, et par décision du Comité interministériel pour la programmation économique (CIPE) en Italie publiée le 6 août 2015. La certification des coûts par un tiers extérieur a été réalisée en 2015. Un rapport de synthèse a été transmis aux ministres chargés des transports des deux Etats le 29 juin 2016.

Répondant à l'appel à projets pour l'obtention des subventions accordées au titre du programme pluriannuel 2014-2020 des crédits RTE-T, la France et l'Italie ont sollicité la Commission européenne sur la base d'un planning prévoyant l'engagement des premiers travaux définitifs en 2017. Sur le fondement de cette demande commune, la Commission européenne a attribué une subvention de 813,8 millions d'euros, pour la période 2014-2019, dans le cadre d'une convention signée le 1<sup>er</sup> décembre 2015.

Compte tenu, d'une part, de l'approbation des études du projet de la section transfrontalière et de l'aboutissement du processus de certification des coûts par un tiers extérieur ainsi que, d'autre part, de la nécessité de pouvoir mettre en œuvre le calendrier prévisionnel transmis à la Commission européenne, les deux Gouvernements ont chargé la CIG du Lyon-Turin d'engager des négociations en vue de leur proposer l'avenant visé à l'article 4 de l'accord du 29 janvier 2001 permettant d'engager les travaux définitifs de l'ouvrage.

Cet avenant se compose :

- de **l'accord signé le 24 février 2015** à Paris par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, et par Maurizio Lupi, alors ministre des infrastructures et des transports de la République italienne. Cet accord comporte 7 articles ;

- du **protocole additionnel à l'accord du 24 février 2015 signé le 8 mars 2016** à Venise par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, et par Graziano Delrio, ministre des infrastructures et des transports de la République italienne. Ce protocole additionnel comporte 4 articles et une annexe.

Cet avenant fixe le coût certifié du projet, précise les modalités d'établissement du coût prévisionnel et de répartition des dépenses réelles suivant la clé de répartition arrêtée dans le cadre de l'accord du 30 janvier 2012. Il précise les engagements pris par les deux Gouvernements afin de lutter contre la criminalité organisée et toute pratique mafieuse, en prévoyant l'élaboration d'un règlement des contrats d'une extrême rigueur sur ce sujet. Il ajuste enfin certaines dispositions de l'accord du 30 janvier 2012 concernant l'intervention de la commission des contrats et l'intervention de TELT sur la ligne historique entre les interconnexions avec la ligne nouvelle.

**Est annexé à cet avenant le règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par le Promoteur public (TELT) pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin qui a été validé par la CIG lors de sa réunion du 7 juin 2016.** Le règlement des contrats comporte 15 articles et deux annexes, et vise à définir les règles spécifiques applicables afin de lutter contre les infiltrations mafieuses dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats par TELT.

Bien que les règles mises en place s'inspirent largement du droit antimafia italien, les deux Etats n'en ont pas moins souhaité édicter un corpus juridique adapté aux exigences du projet et aux pratiques administratives en vigueur en France et en Italie.

La logique de ce texte binational repose sur l'impossibilité pour TELT de conclure ou de maintenir un contrat en cours d'exécution avec un opérateur économique qui ne serait pas ou plus inscrit sur une « liste blanche », recensant les opérateurs économiques à l'encontre desquels aucun motif d'exclusion lié à l'existence d'une infiltration mafieuse n'a été décelé à la suite d'une vérification spécifique. Cette interdiction de contracter constitue ainsi un motif d'exclusion supplémentaire à ceux prévus par la législation française régissant les marchés publics, qui demeure applicable aux contrats conclus par TELT.

Cette vérification antimafia est faite par une structure binationale dédiée, composée d'un préfet français et d'un préfet italien (celui de Turin), assistés chacun de personnels aptes à procéder aux vérifications requises. Le principe de fonctionnement et de décision prise par la structure repose sur le commun accord des représentants des deux Etats.

Le règlement des contrats fixe deux séries de motifs d'exclusion : les premiers reposent sur des causes objectives résultant de l'existence de condamnations ou de mesures spécifiques prises en Italie, en France ou, pour celles considérées comme équivalentes, dans un Etat tiers. Sont également considérées comme constitutives d'exclusion, toutes les situations qui, sur la base d'éléments de preuves concordants, étayés et avérés, permettent d'en déduire raisonnablement l'existence d'une infiltration mafieuse. La recherche de ces motifs d'exclusions s'applique aux dirigeants, aux administrateurs et aux personnels chargés par l'entreprise concernée du suivi des marchés, ainsi qu'aux personnes majeures de leurs familles vivant sous leur toit.

Au sein de ce dispositif, TELT joue le rôle de facilitateur et de « guichet unique » vis-à-vis des entreprises concernées, en transmettant et en facilitant leur demande de vérifications antimafia à la structure binationale et en procédant, à la suite de la décision de celle-ci, soit à l'inscription sur la liste blanche, soit à la notification de la décision de refus d'inscription sur la liste blanche (reprise dans un acte spécifique du préfet compétent) pouvant, elle-même, faire l'objet d'un recours contentieux.

Enfin, le mécanisme de contrôle préventif mis en place n'en est pas moins respectueux de la nécessité pour TELT, comme pour les acteurs économiques, de ne pas accroître indûment, ni les formalités, ni les délais d'exécution des différentes prestations nécessaires à la réalisation de la section transfrontalière.

Par ailleurs, il convient de relever que les gouvernements français et italien ont conclu deux accords interprétatifs concernant les accords de 2001 et de 2012.

Le premier (accord sous forme d'échange de lettres, signé à Paris et à Venise le 8 mars 2016) porte sur l'interprétation des articles 4 et 5 de l'accord de 2001. Il devrait notamment permettre de sécuriser la passation et l'exécution des marchés relatifs aux prestations réalisées préalablement à l'attribution des marchés de travaux définitifs. Il a été publié au *Journal officiel* de la République française par décret 2016-790 du 14 juin 2016<sup>9</sup>.

Le second (accord sous forme d'échange de lettres, signé à Paris le 19 novembre 2015 et à Venise le 8 mars 2016) concerne l'article 7 de l'accord du 30 janvier 2012 ; il vise à préciser les responsabilités respectives de la direction du promoteur public TELT SAS et de la Commission des contrats instituée en son sein. Ainsi, TELT SAS est seul responsable de la conclusion et du suivi de l'exécution des contrats, la commission des contrats assurant, pour sa part, un rôle d'instance de contrôle externe. Cette clarification doit également permettre d'optimiser le plan de charge de la commission des contrats, et, partant, d'assurer un déroulement efficace des procédures d'appels d'offres. Il a été publié au *Journal officiel* de la République française par décret 2016-820 du 20 juin 2016<sup>10</sup>.

## **II. - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord, de son protocole additionnel et du règlement des contrats**

### *Conséquences économiques*

A. - *S'agissant de l'accord du 24 février 2015 et de son protocole additionnel du 8 mars 2016*

La section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, et plus globalement le corridor méditerranéen dans lequel elle s'inscrit, résulte de la mise en œuvre des politiques communautaires des transports ayant fait l'objet de décisions depuis le début des années 90 jusqu'à ce jour.

Elle vise à contribuer au rééquilibrage de l'économie et des transports de l'espace européen, en renforçant considérablement les liens entre les Etats membres, et en particulier entre l'Italie et la France. La réalisation et l'exploitation de cette ligne justifient une large solidarité car elles s'inscrivent dans un cadre qui va au-delà des frontières nationales des deux pays :

- celui de la convention Alpine, signée par huit Etats de l'arc alpin et ratifiée par l'Union européenne ;

- celui de la concertation entre pays alpins, pour favoriser un développement coordonné de ces zones et éviter qu'un encombrement ou des déplacements inopportuns du trafic ne viennent empêcher l'usage de certains itinéraires

- celui de la solidarité européenne, puisque les nouvelles liaisons transalpines devront être bénéfiques à l'ensemble de l'Union européenne et non pas seulement aux Etats directement intéressés.

<sup>9</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/6/14/MAEJ1614685D/jo>

<sup>10</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2016/6/20/MAEJ1614679D/jo>



Fondamentalement, le corridor méditerranéen est l'un des trois principaux itinéraires ferroviaires prévus par l'Union européenne pour relier la péninsule ibérique à l'Europe orientale en passant par la France et l'Italie. Les deux autres corridors desservant l'Italie et pour lesquels des tunnels de base ont été réalisés ou sont en voie de réalisation sont le corridor Scandinavie-Méditerranée avec le nouveau tunnel alpin du Brenner ainsi que le corridor Rhin-Alpes avec les tunnels du Gothard et du Lötschberg-Simplon.

Les fondements de cet ouvrage ainsi que des autres lignes ferroviaires européennes s'inscrivent par conséquent dans un concept général de réseau, et ne sont donc pas de simples axes de communication entre pays frontaliers. Ce réseau répondra de manière globale aux nécessités futures, couvrira et servira chaque région européenne de façon homogène et selon une répartition logique afin de générer des avantages à l'échelle globale. Les finalités sont donc :

- la création de nouvelles infrastructures ferroviaires avec des caractéristiques technologiques, fonctionnelles et de sécurité optimales ;
- une conception des projets de façon à privilégier et développer l'intermodalité et le transport combiné en prévoyant notamment des « autoroutes ferroviaires » ;
- le déplacement de la plus grande partie du trafic fret de la route au chemin de fer au bénéfice d'une réduction importante des émissions polluantes atmosphériques.

Ainsi, le projet Lyon-Turin répond tant à des enjeux économiques forts (améliorer les échanges intra-européens, contribuer au rééquilibrage géographique de l'Union européenne et résoudre le problème posé par l'inadaptation de la ligne ferroviaire existante qui pénalise la compétitivité de l'Union européenne) qu'aux volontés nationales et régionales de rééquilibrer les modes de transports en faveur du ferroviaire, dans une perspective de développement durable, en apportant des réponses concrètes à plusieurs exigences :

- offrir, pour le transport de marchandises des gains de capacité, des gains de fiabilité d'exploitation, des services diversifiés (fret classique, transport combiné, développement de services d'autoroute ferroviaire), afin de sécuriser les échanges commerciaux et de disposer de capacités ferroviaires alternatives ou complémentaires au transport routier par poids lourd ;
- permettre, au bénéfice des voyageurs, des gains de temps et de fiabilité, le développement des services internationaux et nationaux et le développement des services régionaux aussi bien sur la ligne nouvelle que sur le réseau existant.

L'axe ferroviaire actuel reliant la France et l'Italie dans le nord des Alpes emprunte la vallée de la Maurienne et le Val de Suse. Entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse-Bussoleno en Italie, soit sur environ 87 km de la ligne ferroviaire existante, les conditions d'exploitation sont celles d'une ligne de montagne, ce qui en limite très fortement les performances. La section transfrontalière, qui se raccordera aux réseaux existants en France et en Italie, permettra d'acheminer des trafics de fret lourds et d'autoroute ferroviaire à grand gabarit ainsi que des trafics de voyageurs rapides. Creusé à hauteur de plaine, le tunnel de base de 57,5 km de la section transfrontalière permettra de s'affranchir des contraintes géométriques fortes (rampes, tracé, rayons) de la ligne existante. En contrepartie des coûts d'investissements, les coûts d'exploitation et les temps de parcours seront réduits pour rendre le trafic ferroviaire transalpin plus performant et fiable.

Pour mener à bien cette opération, les deux Etats ont décidé la transformation de la société Lyon Turin Ferroviaire SAS (LTF SAS), initialement détenue par Réseau ferré de France (RFF) et *Rete ferroviaria italiana* (RFI) et chargée de mener les études, reconnaissances et travaux préliminaires, en Tunnel Euralpin Lyon Turin SAS (TELT SAS), désormais détenue par l'Etat français et par *Ferrovie dello Stato italiane* (FSI) et contrôlée par les deux Etats, en cohérence avec l'accord du 30 janvier 2012.

Enfin, la démarche « Grand chantier »<sup>11</sup>, décidée par le Gouvernement lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, a été mise en place avec les partenaires locaux, et plus particulièrement les collectivités locales (Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes et Conseil départemental de la Savoie) parallèlement à la perspective de l'engagement des travaux définitifs de la section transfrontalière. Cette démarche a pour objectifs, notamment, de :

- répondre aux besoins de recrutement des entreprises qui interviendront sur les chantiers en anticipant les formations nécessaires à destination, en particulier, des demandeurs d'emplois locaux et régionaux. A cet égard, il convient de souligner que plus de 2 000 emplois directs seront mobilisés sur les sites de chantiers ;

- faciliter la réalisation du chantier, en développant la montée en compétence, le dynamisme, et la capacité de réactivité des entreprises locales aux besoins du chantier ;

- faire bénéficier le tissu économique local de l'opportunité de la construction de la section transfrontalière, en cohérence avec la capacité réelle, sur les plans technique et économique, des entreprises locales et régionales à répondre aux besoins du chantier ;

- organiser le territoire pour aider à l'accueil des nouvelles entreprises dont l'activité sera liée au chantier de la section transfrontalière.

Au-delà des retombées économiques directes, il convient d'ajouter les effets induits par le chantier sur l'économie locale, comme la réhabilitation des nombreux logements vacants en Maurienne. Ce type d'action, comme l'ensemble de celles prévues dans le cadre de la démarche « Grand chantier » d'ici 2020, ont été contractualisées dans un « contrat de territoire Maurienne » adossé au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. En complément, les dépenses des salariés des entreprises intervenant sur le chantier (logement, restauration, services divers, etc.) participeront à l'économie de la vallée.

---

<sup>11</sup> La démarche « Grand chantier » est un processus exceptionnel qui, dans le domaine des infrastructures de transport, n'a pas été mis en place depuis la réalisation du tunnel sous la Manche entre 1986 et 1994. Les objectifs d'une telle démarche sont d'optimiser les effets du projet sur les territoires concernés ainsi que de favoriser et accompagner de manière durable l'insertion des entreprises et des salariés locaux et extérieurs. Il s'agit ainsi de valoriser les opportunités pour le territoire en s'appuyant sur ses ressources, et d'élaborer des projets de développement local en prenant en considération l'arrivée d'un grand chantier, sans pour autant déstabiliser l'économie locale. Les domaines identifiés pour mener ce type de démarche concernent, en premier lieu, l'emploi et la formation, avec l'accompagnement des entreprises et des salariés, puis l'hébergement et la gestion sociale du chantier, en s'appuyant notamment sur les capacités d'accueil du territoire ainsi que la gestion foncière pour préserver l'activité économique et plus particulièrement agricole. Ces priorités conduisent à un ensemble de réflexions, de dispositifs et d'actions afin de préparer l'arrivée des chantiers sur le territoire, d'accompagner leur déroulement et à plus long terme l'après-chantier pour aider à amortir l'accroissement puis la baisse d'activité à la fin des travaux. L'envergure du projet Lyon-Turin a justifié le lancement d'une procédure de type « Grand Chantier » pour préparer et accompagner la construction de l'ouvrage.

Dans sa phase d'exploitation, les gains de temps et de fiabilité apportée par la nouvelle ligne aux voyageurs permettront de leur offrir une plus grande mobilité, mais également de rendre plus accessible le sud de l'Europe (Milan, Barcelone ...), avec un impact qui devrait être positif sur les flux touristiques vers cette région.

*B. - S'agissant du règlement des contrats conclus, approuvés ou autorisés par le Promoteur public pour la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin approuvé par la CIG le 7 juin 2016*

En fixant des motifs d'exclusion fondés sur des critères objectifs reprenant des infractions prévues en droit français et italien (ou leur équivalent si la personne en cause a été condamnée dans un Etat tiers), le règlement des contrats garantit l'égalité de traitement des candidats à l'attribution des marchés de TELT, indépendamment de leur nationalité. De même, la présomption d'infiltration mafieuse pouvant être avancée par la structure binationale pour refuser l'inscription sur la liste blanche satisfait aux exigences de motivation et de proportionnalité propres aux mesures préventives de police administrative et contrôlées comme telles par le juge administratif.

### ***Conséquences financières***

*A - S'agissant de l'accord du 24 février 2015 et de son protocole additionnel du 8 mars 2016*

#### ***a) Le coût certifié du projet et la part revenant à l'Etat français***

Le protocole additionnel du 8 mars 2016 fixe le coût de la section transfrontalière à 8,3 milliards d'euros (valeur janvier 2012), conformément à l'évaluation faite par le certificateur en application de l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012, sur la base du projet de référence approuvé par le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche le 2 juin 2016 et du Projet définitif approuvé par la délibération du Comité interministériel pour la programmation économique (CIPE) en Italie en date du 20 février 2015 et publiée le 6 août 2015 au Journal officiel italien.

Ce coût comprend l'ensemble des 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. Il intègre également une provision pour aléas et imprévus.

Conformément à l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012, les dépenses seront réparties entre la France et l'Italie suivant la clé de répartition 42,1 % et 57,9 %, déduction faite de la participation de l'Union européenne. En cas de dépassement du coût certifié, la répartition de l'excédent se fera à parts égales entre la France et l'Italie. Afin de répartir les coûts entre la France et l'Italie, les dépenses réelles seront actualisées à la date de valeur janvier 2012, suivant les modalités prévues au c) ci-dessous, de manière à pouvoir les comparer au coût certifié de 8,3 milliards d'euros (valeur janvier 2012).

Ainsi, en tenant compte de la participation prévisionnelle de l'Union européenne à hauteur de 40 % du montant prévisionnel des travaux, la part qui sera financée par l'Etat français s'élève à 2,1 milliards d'euros (valeur janvier 2012), au-delà des reconnaissances en cours à Saint-Martin-la-Porte et à la Maddalena en Italie.

Par ailleurs, chaque Etat financera la réalisation des acquisitions foncières, des déviations de réseaux et des mesures d'accompagnement sur son territoire, estimées à 0,3 milliards d'euros. La part revenant à l'Etat français est évaluée à 0,11 milliards d'euros (valeur janvier 2012).

L'engagement financier de l'Etat français s'élève ainsi à **2,21 milliards d'euros (valeur janvier 2012)**.

b) Estimation du coût prévisionnel à terminaison

La réalisation des travaux objet de l'ensemble formé par l'accord du 24 février 2015 et par son protocole additionnel du 8 mars 2016 est prévue de 2017 à 2029. Sur la base de ce calendrier prévisionnel et d'un taux annuel de référence de 1,5 % pour actualiser les dépenses prévisionnelles, il est possible d'estimer le coût prévisionnel à terminaison de l'ouvrage, exprimé en euros courants.

L'hypothèse du taux annuel de référence de 1,5 % sera vérifiée annuellement au regard de l'évolution de l'index de référence, défini spécifiquement dans l'annexe du protocole additionnel, pour la section transfrontalière, qui intègre notamment les principales composantes d'indexation des facteurs de coûts de travaux publics sur le territoire français et sur le territoire italien. C'est sur la base de l'évolution de cet index de référence spécifique que l'estimation du coût prévisionnel à terminaison pourra être ajustée.

Ainsi, en prenant en compte l'évolution annuelle constatée de l'index de référence propre au projet jusqu'en mai 2016, puis le taux annuel de référence de 1,5 % par an jusqu'à la mise en service de la section transfrontalière prévue en 2029, le coût prévisionnel à terminaison des travaux, des acquisitions foncières, des déviations de réseaux et des mesures d'accompagnement est estimé à 9,6 milliards d'euros courants, au-delà des études et reconnaissances en cours.

Selon les mêmes hypothèses et en tenant compte de la clé de répartition définie à l'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012, déduction faite de la participation de l'Union européenne supposée maintenue à hauteur de 40 % du montant des travaux jusqu'à la mise en service, l'engagement financier prévisionnel de l'Etat français s'élève sur ces bases à **2,48 milliards d'euros courants**. Toutefois, le coût réel revenant à la France sera établi au regard des dépenses réelles réalisées par TELT après répartition des coûts entre la France et l'Italie suivant les modalités prévues au c) ci-dessous.

c) Modalités de répartition des coûts entre la France et l'Italie

L'article 18 de l'accord du 30 janvier 2012 prévoit que les coûts de réalisation de la section transfrontalière seront répartis entre la France et l'Italie suivant la clé de répartition 42,1 % et 57,9 %, déduction faite de la participation de l'Union européenne. Aux termes du même article, en cas de dépassement du coût certifié, la répartition de l'excédent se fera à parts égales entre la France et l'Italie. Pour mettre en œuvre ces dispositions, le protocole additionnel du 8 mars 2016 prévoit d'actualiser à la date de valeur janvier 2012 les dépenses réelles relatives aux travaux définitifs de l'ouvrage à l'aide de l'index de référence (cf. annexe du protocole additionnel) défini spécifiquement pour la section transfrontalière, qui intègre les principales composantes d'indexation des facteurs de coût de travaux publics sur les territoires français et italiens, de manière à pouvoir les comparer au coût de 8,3 milliards d'euros (valeur janvier 2012), certifié par un tiers extérieur.

#### d) Modalités de financement de la part revenant à l'Etat français

S'agissant de la participation de l'Etat français pour le financement de la réalisation de la section transfrontalière, le Gouvernement poursuit les réflexions, examinant l'intérêt de mobiliser de nouvelles sources de financement en faveur du projet et du report modal, en complément des dotations aujourd'hui apportées par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Les modalités de ce financement seront détaillées en loi de finances. Le projet pourrait notamment bénéficier de financements de la part du Fonds de développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin (FDPITMA), alimenté par les résultats des tunnels routiers du Mont-Blanc et du Fréjus, voire, comme le proposait le rapport parlementaire élaboré par le député M. Destot et le sénateur M. Bouvard et remis au Premier ministre le 13 juillet 2015, de nouvelles recettes résultant de la mise en place d'une redevance d'infrastructure majorée perçue pour la circulation des poids-lourds sur certains tronçons autoroutiers situés en région montagneuse, en application des dispositions permises par la directive 1999/62/CE dite « directive Eurovignette », modifiée par la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011, pour le financement de projets prioritaires d'intérêt européen.

Le Premier ministre a relevé à l'occasion de l'inauguration, le 21 juillet 2016, du tunnelier Federica, chargé de creuser une galerie souterraine de 9 kilomètres dans le cadre de la réalisation du nouveau tunnel ferroviaire international entre Lyon et Turin, que la France contribuait à hauteur de 25 % du coût total du projet. Il ajoutait à cet égard : « ce financement devra être sécurisé sur la durée de réalisation du projet, ne pas peser exclusivement sur le budget de l'Etat et concrétiser notre ambition de report modal ».

#### *B. - S'agissant du règlement des contrats du 7 juin 2016*

La structure binationale envisagée devrait mobiliser très peu de moyens budgétaires dans la mesure où celle-ci ne dispose pas de moyens propres et dédiés mais fonctionnera en s'appuyant sur les effectifs des services compétents existants.

En outre, le principe retenu de l'instruction des demandes par l'administration nationale dont relève l'entreprise concernée, ainsi que la mise en place de liaisons téléphoniques et informatiques dédiées, devraient permettre de réduire à leur strict minimum l'organisation de réunions communes entre les deux préfets de la structure binationale.

#### ***Conséquences sociales***

Le lancement des travaux définitifs de la section transfrontalière devrait conduire à d'importantes retombées positives en termes d'emplois et de mobilités sociales dans la vallée de la Maurienne compte tenu du montant et de la durée des travaux s'étendant de 2017 à 2029. Pendant les cinq années de pleine activité du chantier, 2 000 salariés devraient ainsi être en activité, avec un pic qui pourrait atteindre 2 800 salariés.

Par ailleurs, la démarche « Grand chantier », mise en place avec les partenaires locaux en vue de l'engagement des travaux définitifs, vise à réussir l'ancrage territorial des chantiers en optimisant le recrutement local et régional, à favoriser l'insertion à hauteur, a minima, de 5 % des heures travaillées et à stimuler l'emploi local à tous les niveaux de compétence, par une offre de formation régionale adaptée.

### *Conséquences environnementales*

Le souci environnemental joue un rôle prépondérant dans le contexte alpin. Le Piémont et Rhône-Alpes bénéficient d'une desserte autoroutière dense, ce qui est une situation avantageuse d'un point de vue économique, logistique et touristique, mais se révèle source de nuisances environnementales, en particulier dans les vallées : bruit, pollution atmosphérique, etc.

Le projet ferroviaire de ligne nouvelle entre Lyon et Turin vise prioritairement à réduire les nuisances subies par les vallées alpines du fait de leur forte fréquentation par des poids lourds en les reportant sur le mode ferroviaire, y compris par l'autoroute ferroviaire alpine. Il permettra également à terme de réduire les émissions de gaz à effet de serre compte tenu de la plus grande efficacité énergétique du mode ferroviaire par rapport au mode routier.

La nouvelle liaison contribuera à réduire les émissions quotidiennes de polluants nocifs (dioxyde de carbone, composés organiques volatiles, particules). En outre, elle contribuera à une réduction des nuisances sonores dans les vallées concernées : la section transfrontalière sera ainsi sur plus de 90 % de sa longueur en tunnel ; les parties à l'air libre feront par ailleurs l'objet de protections acoustiques conformes à la réglementation en vigueur, de manière à réduire au minimum les nuisances sonores ; enfin, les trains de voyageurs et d'autoroute ferroviaire seront équipés de matériel roulant moderne et seront donc plus silencieux que les matériels actuels.

L'ensemble de ces éléments figurent dans l'étude d'impact réalisée au titre du code de l'environnement figurant dans le dossier qui a été soumis à enquête publique préalablement à la déclaration d'utilité publique. Au total, le bilan de l'opération sur le plan environnemental apparaît positif.

### *Conséquences juridiques*

#### *Articulation du texte avec les accords ou conventions internationales existantes*

L'accord du 24 février 2015 et son protocole additionnel du 8 mars 2016 constituent, conjointement, l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord signé à Turin le 29 janvier 2001 et nécessaire au lancement des travaux définitifs de la section transfrontalière par le Promoteur public TELT.

Pour ce qui est du règlement des contrats annexé à l'ensemble formé par l'accord du 24 février 2015 et par son protocole additionnel du 8 mars 2016, son adoption s'inscrit, au-delà des engagements pris par les deux Gouvernements, dans le cadre du Pacte mondial<sup>12</sup> (« Global Compact ») des Nations Unies visant à créer « *une économie globale et durable à travers la sauvegarde de l'environnement et la lutte contre la criminalité* » auquel le Promoteur public TELT a adhéré en novembre 2015.

#### *Articulation du texte avec les dispositions européennes*

La section transfrontalière, dont la réalisation est l'objet de l'accord du 24 février 2015 et de son protocole additionnel du 8 mars 2016, est reconnue comme un projet d'intérêt économique et écologique majeur au niveau européen. En effet, elle constitue le seul franchissement ferroviaire des Alpes franco-italiennes au sein du corridor méditerranéen du

<sup>12</sup>[http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odysee-developpement-durable/files/17/10\\_principes\\_pacte\\_mondial.pdf](http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odysee-developpement-durable/files/17/10_principes_pacte_mondial.pdf)

réseau transeuropéen de transports (RTE-T) défini par le règlement UE n°1315/2013<sup>13</sup> du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du RTE-T.

Le règlement des contrats s'inscrit pleinement dans la démarche initiée par l'Union européenne visant à lutter contre les organisations criminelles de type mafieux notamment au travers de la décision-cadre 2008/841/JAI<sup>14</sup> du Conseil du 24 octobre 2008 relative à la lutte contre la criminalité organisée et, plus récemment, par l'inclusion de ce manquement parmi les motifs d'exclusion d'une procédure de passation des marchés publics (article 57.1, a) de la directive 2014/24/UE<sup>15</sup> du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics.

Il convient également de mentionner la position prise par la Commission européenne (direction pour le marché unique pour les administrations publiques) le 17 décembre 2015<sup>16</sup> qui, saisie dans le cadre de la mise au point du règlement des contrats, a conclu à la compatibilité des dispositions « anti-mafia » du droit italien avec le droit de l'Union européenne en matière de marchés publics.

#### *Articulation du texte avec le droit interne*

Bien que largement inspiré du corpus juridique italien auquel son article 3 fait renvoi, les dispositions du règlement des contrats ne remettent en cause, ni les règles françaises applicables en matière de marchés publics, ni les compétences de police administrative incombant à l'administration française, ni l'existence d'un contrôle juridictionnel effectif sur les décisions qui seront prises.

Tout d'abord, l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, du règlement des contrats précise que ses règles viennent en complément de celles applicables aux contrats passés par le promoteur public conformément aux dispositions des articles 6 et 10 de l'accord du 30 janvier 2012 qui, pour mémoire, prévoient l'application du droit public français à la quasi-totalité des contrats conclus par TELT. Ainsi, comme le souligne l'article 4, alinéa 1, du règlement des contrats, les vérifications conduites dans le cadre du dispositif anti-mafia mis en place reposent sur l'examen de motifs d'exclusion supplémentaires à ceux prévus par l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics<sup>17</sup>.

En outre, la composition de la structure binationale paritaire, appelée à statuer selon le principe de la codécision sur les demandes de vérifications antimafia, et les modalités d'intervention de cette structure, précisées aux articles 5 et 8 du règlement des contrats, garantissent le contrôle par les autorités administratives et judiciaires françaises de la mise en œuvre des dispositions envisagées.

Ainsi, toute décision nécessite un commun accord entre les deux préfets, français et italien, constituant la structure binationale (article 5, alinéa 1, du règlement des contrats), tout comme le programme de travail des divers collaborateurs qui seront appelés à assister chacun des préfets (article 5, alinéa 2, du règlement des contrats). De même, le règlement des contrats prévoit que l'instruction des demandes de vérifications antimafia soit conduite par le préfet de

<sup>13</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1315&from=FR>

<sup>14</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008F0841&from=FR>

<sup>15</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024&from=FR>

<sup>16</sup> Ci-jointe

<sup>17</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/ordonnance/2015/7/23/EINM1506103R/jo/texte>

l'Etat d'appartenance de l'entité concernée (article 8, alinéa 1) et que ce même préfet reprenne à son compte la décision conjointe qui sera prise par la structure binationale (article 8, alinéa 5).

La décision préfectorale, communiquée par le promoteur public à l'entreprise se voyant refuser l'inscription sur la liste des prestataires autorisés à contracter avec TELT, pourra être contestée devant le juge administratif français ou italien selon le cas (article 8, alinéa 5 et article 9, alinéa 2, du règlement des contrats).

Ainsi définie, la mise en œuvre du règlement des contrats ne devrait nécessiter que l'intervention d'un texte de nature réglementaire pour désigner le préfet français, composant avec son homologue de Turin, la structure binationale et compétent pour prendre toute décision en relevant, « *par dérogation aux dispositions relatives à la compétence territoriale* » (article 8, alinéa 6, du règlement des contrats).

Enfin, le règlement des contrats, par ses articles 5, alinéa 2, et 8, alinéa 4, préserve l'application du droit applicable dans chacun des deux Etats en matière de données personnelles pouvant être échangées au sein de la structure binationale et n'implique, dès lors, aucune modification de la législation française en vigueur.

### ***Conséquences administratives***

La mise en œuvre du règlement des contrats conduira le Gouvernement à désigner le préfet membre de la structure binationale puis les ministères compétents à organiser les services appelés à assister ledit préfet (article 5, alinéa 1) pour instruire les demandes et procéder aux vérifications antimafia qui seront menées dans le cadre de la structure binationale.

### ***Conséquences concernant la parité femmes/hommes***

Les ouvriers qualifiés du gros œuvre du bâtiment ne sont que 2,1 %<sup>18</sup> de femmes. Par conséquent, une attention doit être portée au recrutement de main d'œuvre supplémentaire à l'occasion de ces chantiers (les entreprises doivent attester leur volonté et en rendre compte<sup>19</sup>). Par ailleurs, les dispositifs de formation régionaux mentionnés au point II, point traitant des conséquences sociales (cf. démarche « Grand chantier ») doivent promouvoir la mixité d'un secteur encore très masculin (travaux publics). Un suivi attentif sera également réalisé quant au respect strict des procédures de passation de marché. En effet, depuis la loi 2014-873 du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes<sup>20</sup>, les procédures d'élections des opérateurs de la commande publique sont élargies<sup>21</sup> (que ces opérateurs soient publics ou privés).

Le pouvoir adjudicateur devra donc veiller scrupuleusement au strict respect de la loi du 4 août 2014<sup>22</sup> relatif aux procédures modifiées de la commande publique.

### ***Conséquences sur la jeunesse***

Sans objet

---

<sup>18</sup> Indice de ségrégation professionnelle : mesure de la distribution des hommes et des femmes dans les différents métiers. INSEE enquête emploi 2014

<sup>19</sup> Obligation de moyen

<sup>20</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029330832&categorieLien=id>

<sup>21</sup> Notamment concernant les marchés conclus après le 31 décembre 2014

<sup>22</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029330832&categorieLien=id>



### **III. - Historique des négociations**

Comme cela a été mentionné précédemment, le projet de liaison ferroviaire entre Lyon et Turin avait fait l'objet de trois accords internationaux :

- l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne relatif à la création d'une commission intergouvernementale (CIG) pour la préparation et la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin, signé à Paris, le 15 janvier 1996 ;

- l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Turin, le 29 janvier 2001 ;

- l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République italienne pour la réalisation et l'exploitation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, signé à Rome, le 30 janvier 2012.

La CIG a été chargée par les ministres français et italien de préparer l'avenant prévu à l'article 4 de l'accord du 29 janvier 2001 afin d'engager les travaux définitifs de la section transfrontalière de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Cette négociation a abouti dans un premier temps à la signature de l'accord signé le 24 février 2015 à Paris, concomitamment à l'envoi du dossier de demande de subvention à la Commission européenne pour la période 2014-2020 et parallèlement à la transformation de LTF devenu TELT, contrôlé par les deux Etats. A l'issue du processus de certification du coût du projet et des discussions sur les modalités précises de répartition des coûts entre les deux Etats, cette négociation s'est traduite par la signature d'un protocole additionnel le 8 mars 2016 à Venise.

Pour répondre à l'engagement pris par les Gouvernements à l'article 3 du protocole additionnel, un groupe de travail binational a été constitué au sein de la CIG, avec l'appui d'experts des deux Gouvernements, afin d'élaborer le règlement des contrats de TELT intégrant notamment les dispositions législatives les plus pertinentes, et notamment celles prévues par le droit italien et compatibles avec le droit communautaire, afin de lutter contre toute pratique mafieuse dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats de réalisation de la section transfrontalière. Le projet de règlement des contrats a alors été validé par la CIG lors de sa réunion du 7 juin 2016.

### **IV. - Etat des signatures et ratifications**

L'avenant prévu à l'article 4 de l'accord du 29 janvier 2001 se compose :

- de l'accord signé le 24 février 2015 à Paris par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, et par le ministre italien des infrastructures et des transports de l'époque, Maurizio Lupi.

- du protocole additionnel signé le 8 mars 2016 à Venise par Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, et par le ministre italien des infrastructures et des transports, Graziano Delrio.

Est annexé à cet avenant le règlement des contrats validé par la CIG lors de sa réunion du 7 juin 2016.

La procédure de ratification de l'accord du 24 février 2015, de son protocole additionnel du 8 mars 2016 et du règlement des contrats validé par la CIG le 7 juin 2016 est engagée parallèlement en France et en Italie.

#### **V. - Déclarations ou réserves**

Sans objet.