



N° 3581 (rectifié)

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 février 2002.

PROJET DE LOI

autorisant l'approbation de 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

(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. LIONEL JOSPIN,

Premier ministre,

PAR M. HUBERT VÉDRINE,

ministre des affaires étrangères.

Traité et conventions.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne ont signé le 29 janvier 2001 à Turin un accord concernant la construction des ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire transalpine entre Lyon et Turin pour les marchandises et les voyageurs.

Cet accord concrétise la volonté des deux Gouvernements de favoriser le développement des échanges entre la France et l'Italie par le rail, en contribuant, dans la zone sensible que constitue le massif alpin, au rééquilibrage de l'offre relative aux modes de transport entre le rail et la route.

Cette volonté s'est manifestée, dès 1990, au sommet franco-italien de Nice et a été réaffirmée au cours des différents sommets bilatéraux qui se sont succédés, dont notamment celui de Chambéry en 1997. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a été inscrit parmi les quatorze projets d'infrastructures de transport désignés comme prioritaires au niveau européen lors du sommet d'Essen en décembre 1994.

Un groupement européen d'intérêt économique a été créé en novembre 1994 entre les chemins de fer français (SNCF) et italiens (FS), afin de conduire et poursuivre les études lancées par les entreprises ferroviaires des deux pays à la fin des années 1980.

La Commission intergouvernementale (CIG) franco-italienne pour la nouvelle liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin a ensuite été créée par l'accord du 15 janvier 1996 entre les deux États, afin d'assurer le pilotage des études sur la section internationale du projet.

Par ailleurs, la conclusion de cet accord s'inscrivait dans le cadre plus large d'une évolution engagée en 1997 de la politique des transports. Depuis 1997, en effet, le Gouvernement français a mené une nouvelle politique des transports qui repose à la fois sur un rééquilibrage de l'offre entre les deux modes de transport concurrents que constituent le rail et la route et sur une régulation adaptée des différents modes de transports. Cette nouvelle politique va désormais trouver son expression dans les schémas multimodaux de services collectifs de transports, qui fixent l'objectif d'un doublement du trafic ferroviaire de fret au cours des dix prochaines années et donneront une priorité aux modes alternatifs à la route pour les transports urbains et interurbains.

Cette évolution est apparue plus nécessaire encore après la catastrophe survenue le 24 mars 1999 dans le tunnel du Mont-Blanc. Celle-ci a mis en lumière les dysfonctionnements liés à la croissance du trafic routier de marchandises dans les Alpes ainsi que le besoin de poursuivre et d'amplifier les réorientations amorcées par le Gouvernement français. Elle a également mis en évidence la nécessité, pour les États alpins de l'Union européenne, de proposer aux autres États membres, ainsi qu'à la Suisse, l'initiative de mesures nouvelles en ce domaine. L'accident survenu le 24 octobre 2001 dans le tunnel suisse du Gothard a rappelé la nécessité urgente de promouvoir ces évolutions.

Cette situation a conduit la France à déposer auprès de la Commission européenne, en octobre 1999, un mémorandum sur les problèmes de transports dans les Alpes, proposant des mesures d'amélioration de la sécurité dans les tunnels routiers et ferroviaires, une politique résolue de développement de l'offre ferroviaire et la mise en place d'un système global de régulation du trafic de poids lourds dans les Alpes. En outre, l'aboutissement des négociations internationales relatives au protocole d'application de la convention alpine de 1991 dans le domaine des transports (protocole « transports » du 31 octobre 2000) et à l'accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route entre la Communauté européenne et la Suisse donne de nouveaux instruments d'intervention, permettant d'atteindre plus rapidement et plus efficacement les objectifs de rééquilibrage de l'offre entre le rail et la route et de régulation adaptée des différents modes de transports.

Enfin, ces objectifs sont confirmés dans le Livre Blanc sur la « mobilité en Europe en 2010 » que la Commission européenne a publié le 12 septembre 2001.

Le contenu de l'accord est directement issu des conclusions des réflexions menées conjointement sur cette nouvelle liaison ferroviaire par la France et l'Italie, sous l'égide de la CIG franco-italienne.

Au sein de la section internationale de la ligne, comprise entre le Sillon alpin et le noeud ferroviaire de Turin, le tronçon délimité par les raccordements avec la ligne historique, les plus proches de part et d'autre de la frontière aux environs de Saint-Jean-de-Maurienne en France et Bussoleno/Bruzolo en Italie, est défini comme la « partie commune franco-italienne » du projet (**article 2**). Les dispositions de l'accord s'appliquent exclusivement à la réalisation des ouvrages de la partie commune franco-italienne, le reste de la liaison étant du strict ressort de chaque État, même à l'intérieur de la section internationale.

L'accord prévoit, sur la partie franco-italienne, la réalisation d'une infrastructure nouvelle à double voie, comprenant notamment un tunnel de base à deux tubes

d'environ 52 km et, en Italie, un ensemble d'ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne existante ainsi qu'à la future ligne nouvelle vers Turin (**article 3**). Sur cette partie franco-italienne, l'accord précise le contenu de la première phase du projet (article 5), comprenant notamment les études d'avant-projet de la ligne nouvelle et les travaux de creusement de descenderies et de galeries de reconnaissance pour le tunnel de base. Cette première phase débute en 2001 et se terminera lorsque la CIO aura proposé aux deux Gouvernements un projet d'avenant au présent accord définissant les modalités de réalisation des ouvrages définitifs (articles 4 et 5).

L'article 6 prévoit la mise en place d'un organe commun, chargé de la conduite des études, reconnaissances et travaux préliminaires de la première phase du projet sur la partie commune franco-italienne. Cet organe commun appelé « promoteur » est constitué, à parts égales, par les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien. En outre, les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien et le promoteur s'associent, dans un souci de cohérence, pour conduire les études générales de la section internationale entre le Sillon alpin et le noeud ferroviaire de Turin. Ces études générales recouvrent notamment des études de trafic, des études économiques et d'environnement.

La propriété et la gestion des ouvrages réalisés pendant la première phase du projet sur la partie franco-italienne sont attribuées au promoteur jusqu'à la désignation de l'organisme chargé des travaux des ouvrages définitifs (article 7).

L'article 8 précise les dispositions législatives et réglementaires applicables aux études et à la construction des ouvrages de reconnaissance du tunnel de base sur la partie franco-italienne. Il met en évidence la nécessaire concertation des Gouvernements pour permettre la mise en oeuvre de procédures de conduite des études et des travaux les plus proches possible en France et en Italie.

La CIG franco-italienne doit confirmer sa composition et les compétences qui avaient été définies par l'accord du 15 janvier 1996 (article 9). Elle se voit également attribuer des compétences supplémentaires, liées à la mise en oeuvre de la première phase du projet sur la partie franco-italienne et qui consistent, notamment, à approuver le tracé définitif du projet et à proposer aux Gouvernements, sous forme d'avenant au présent accord, les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation.

En vue de l'assister sur les questions liées à la sécurité publique de la construction, de la gestion et de l'exploitation des ouvrages de la partie franco-italienne, la CIG se dote d'un Comité de sécurité. La CIG bénéficiera en outre de la collaboration des administrations de chaque Gouvernement et débatera des résultats de ses études avec les exploitants des réseaux ferroviaires français et italien, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires qui sera institué à cet effet.

Le financement des études et travaux de la première phase du projet sur la partie franco-italienne, définis à l'article 5, ainsi que celui des études générales de la section internationale, sont pris en charge, à parts égales, par la France et l'Italie. A l'appui de ces financements nationaux, des subventions européennes ont été demandées au titre des réseaux transeuropéens (article 10). La clé de répartition du financement des ouvrages définitifs de la partie franco-italienne sera précisée, le moment venu, par la CIG dans l'avenant au présent accord.

Les articles 11 et 12 définissent les conditions de révision du présent accord et celles dans lesquelles les Gouvernements se consultent et règlent leurs différends. Les dispositions prévues s'inspirent de celles qui figurent dans le traité de Canterbury, concernant la liaison fixe transmanche entre la France et le Royaume Uni.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord du 29 janvier 2001 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 et qui, du fait en particulier qu'il engage les finances de l'Etat, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,
Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,
Vu l'article 39 de la Constitution,
Décrète

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 pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères qui est 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 pour la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire Lyon - Turin, signé à Turin le 29 janvier 2001, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 6 février 2002.

Signé: LIONEL JOSPIN

Par le Premier ministre

Le ministre des affaires étrangères,

Signé: HUBERT VÉDRINE

ANNEXE 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

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne,

Considérant 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,

Convaincus de la nécessité de favoriser un meilleur équilibre entre les différents modes de transports, en particulier dans la zone sensible que constituent les Alpes, Convaincus que le mode ferroviaire dispose de larges possibilités de développement jusqu'à présent insuffisamment exploitées, Désireux d'apporter une contribution significative à la mise en oeuvre de la Convention alpine signée le 7 novembre 1991 à Salzbourg,

Désireux de mettre en oeuvre, pour ce qui concerne le franchissement des Alpes, les objectifs et les orientations inscrits dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises en France et dans le Plan général des transports et de la logistique en Italie,

Prenant acte des recommandations que leur a faites la Commission intergouvernementale dans son rapport du 15 janvier 2001,

En application des décisions intervenues lors du sommet franco-italien du 29 janvier 2001 à Turin,
sont convenus des dispositions suivantes

TITRE Ie, DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Objet

Les Gouvernements français et italien s'engagent par le présent accord à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne, nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent accord, on entend par:

a) Section internationale, l'ensemble des ouvrages, installations et équipements ferroviaires construits et à construire entre le Sillon alpin et le noeud ferroviaire de Turin.

Elle est constituée de trois parties

- i) La partie française, entre le Sillon alpin et les abords de Saint-Jean-deMaurienne,
- ii) La partie commune franco-italienne, entre les raccordements avec la ligne historique les plus proches de part et d'autre de la frontière aux environs de Saint-Jean-de-Maurienne en France et de Bussoleno/Bruzolo en Italie,
- iii) La partie italienne, des environs de Bussoleno/Bruzolo au noeud de Turin.

b) *CIG*, la Commission intergouvernementale franco-italienne instituée par l'accord du 15 janvier 1996 ;

c) Promoteur, l'organe commun, doté de la personnalité juridique, constitué à parts égales entre les deux gestionnaires d'infrastructures des réseaux nationaux français et italien et créé par eux aux fins de conduire les missions spécifiées à l'article 6 ci-dessous.

Article 3

Partie commune franco-italienne

a) La partie commune franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, est composée

- i) d'un tunnel ferroviaire à double tube de 52 km environ incluant une gare souterraine de secours et de service à Modane, foré sous les Alpes en territoire français et italien,
- ii) en Italie, des ouvrages de raccordement de ce tunnel de base à la ligne historique et à la future ligne nouvelle à proximité de Bussoleno/Bruzolo,
- iii) ainsi que de tous les ouvrages annexes (gares, installations électriques...) nécessaires à l'exploitation ferroviaire et de ceux dont les deux Gouvernements conviendraient ultérieurement qu'ils doivent être inclus dans cette partie commune franco-italienne.

b) Ces ouvrages pourront être réalisés par tranches fonctionnelles.

Article 4

Mise en oeuvre

Le titre II du présent accord définit la première phase de réalisation de la partie commune franco-italienne de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin. Le présent accord sera complété ultérieurement par avenant pour définir les modalités de réalisation des phases suivantes.

TITRE II

PREMIÈRE PHASE

Article 5

Etudes, reconnaissances et travaux préliminaires
de la partie commune franco-italienne

a) Le présent titre a pour objet de définir les conditions dans lesquelles seront conduits dans une première phase qui débute en 2001, les études, reconnaissances et travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne de la section internationale. Elle s'achèvera lorsque la CIG aura proposé aux deux Gouvernements un projet d'avenant au présent accord pour la réalisation des ouvrages définitifs de la partie commune franco-italienne de la liaison, conformément aux dispositions de l'article 4.

b) Ces travaux comportent en particulier la définition précise du tracé et des procédures d'évaluation environnementale qui leur sont applicables dans les deux Etats, le creusement de descenderies et de galeries de reconnaissance, les travaux annexes et l'ensemble des études nécessaires à l'établissement de l'avant-projet de la partie commune franco-italienne de la liaison.

Article 6

Le promoteur

a) Dans le respect des législations européenne et nationale de chacun des deux pays et des compétences que les deux Gouvernements leur ont déléguées, les gestionnaires d'infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien confient la conduite de ces études, reconnaissances et travaux préliminaires au promoteur visé à l'article 2-§ c.

b) A ce titre, sous l'autorité de la Commission intergouvernementale et conformément au programme qu'elle aura approuvé, le promoteur est responsable des études d'avant-projet et de la conduite des travaux de reconnaissance de la partie commune franco-italienne de cette liaison.

c) A l'issue de cette phase d'études et de reconnaissances, il proposera à la CIG la consistance définitive des ouvrages de la ligne nouvelle, leur localisation, l'enveloppe financière prévisionnelle et leurs modalités de réalisation.

d) Par ailleurs, les deux gestionnaires des infrastructures des réseaux ferrés nationaux français et italien et le promoteur s'associent, dans le respect de leurs compétences respectives, pour conduire les études générales de la section internationale de la liaison Lyon-Turin. La CIG est informée du résultat de ces études.

Ces gestionnaires d'infrastructures peuvent d'un commun accord lui confier tous autres études, reconnaissances et travaux qu'ils jugent utile de lui faire réaliser sur cette section internationale.

e) Les statuts du promoteur et leurs modifications éventuelles sont approuvés par la CIG au nom des deux Gouvernements.

Article 7

Dispositions domaniales et foncières

a) Pour la durée du présent accord, et lorsqu'un ouvrage de reconnaissance n'aura d'issues que sur le territoire d'un seul pays, cet ouvrage sera réputé situé entièrement sur le territoire du pays où se trouvent localisées ces issues. Si un ouvrage de reconnaissance dispose de plusieurs issues situées de part et d'autre de la frontière, celle-ci restera, à l'intérieur de cet ouvrage, fixée à la verticale de la frontière à ciel ouvert.

b) Les eaux et les minéraux utiles trouvés au cours des travaux sont attribués d'après la législation de l'Etat sur le territoire duquel la découverte a été faite, quel qu'en ait été l'inventeur.

c) Jusqu'à la désignation de l'organisme qui sera chargé des travaux de percement du tunnel de base, et sauf dispositions contraires modifiant le présent accord, les ouvrages qu'il a réalisés restent propriété commune et indivisible du promoteur désigné à l'article 6 ; il est responsable de leur maintien en état et de leur sécurité.

Article 8

Dispositions législatives et réglementaires

a) Les Gouvernements se concertent sur l'harmonisation des procédures légales nécessaires à la bonne conduite de ces études, reconnaissances et travaux, préliminaires. Ils s'efforcent à cet effet de fixer de part et d'autre des dispositions aussi semblables que possible.

b) Les questions fiscales, douanières, sociales, sanitaires et de sécurité publique soulevées par la construction des ouvrages de reconnaissance du tunnel de base sont réglées conformément à l'ordre juridique en vigueur dans chacun des deux pays.

Article 9

Commission intergouvernementale

Aux fins du présent accord

a) La composition et les compétences de la Commission intergouvernementale, telles qu'elles résultent de l'accord du 15 janvier 1996, demeurent inchangées.

b) Dans le cadre de cette première phase, la CIG se voit attribuer les compétences supplémentaires suivantes

i) approuver le tracé définitif du projet;

ii) proposer, aux deux Gouvernements, sous forme d'avenant au présent accord, conformément aux dispositions de l'article 5, les caractéristiques des ouvrages définitifs, les modalités de leur réalisation et de leur financement ainsi que leurs conditions d'exploitation ;

iii) approuver le programme d'études, de reconnaissances et de travaux préliminaires de la partie commune franco-italienne confié au promoteur, de suivre sa mise en oeuvre et de contrôler ses résultats ; iv) d'émettre tous avis et recommandations à l'intention des deux Gouvernements.

c) La Commission intergouvernementale informe les collectivités territoriales françaises et italiennes concernées de l'avancement des études et des travaux. En outre, les régions Piémont et Rhône-Alpes sont désormais associées aux travaux de la CIG.

Elle veille à la bonne coordination des procédures nationales de concertation et de consultation que les autorités responsables sont chargées de mener à bien, conformément à l'ordre juridique respectif de chacun des deux pays, et leur fournit toutes informations nécessaires à leur conduite.

d) Pour l'exécution des missions qui lui sont attribuées par le présent accord, la Commission intergouvernementale

i) établit son règlement intérieur. Elle le soumet à l'approbation des deux Gouvernements ;

ii) se dote de deux secrétariats nationaux ou d'un secrétariat commun, dont les frais de fonctionnement sont pris en charge par le promoteur ;

iii) crée un Comité de sécurité, destiné à l'assister dans les décisions qu'elle propose aux deux Gouvernements et qui intéressent les questions liées à la sécurité publique de la construction, de la gestion et de l'exploitation des ouvrages réalisés ou projetés ;

- iv) bénéficie de la collaboration des administrations de chaque Gouvernement. Elle peut faire appel en tant que de besoin à tout organisme ou expert de son choix ;
- v) est régulièrement informée par les gestionnaires d'infrastructures de l'avancement des travaux du programme de modernisation de la ligne historique ;
- vi) consulte les exploitants du réseau ferroviaire national de chacun des deux pays sur les résultats de ses études, les conclusions qu'elle en tire et sur ses propositions, dans le cadre d'un Comité des exploitants ferroviaires nationaux institué à cet effet.

Article 10

Financement de la première phase

a) Les études générales de la section internationale du projet Lyon-Turin ainsi que les avant projets et travaux de la partie franco-italienne de cette liaison inscrits au programme de cette première phase sont financés à parts égales par les deux pays. Cette répartition ne préjuge pas de celle qui sera retenue pour la réalisation des ouvrages définitifs. b) Les deux Gouvernements sollicitent le soutien des fonds européens destinés à financer les réseaux transeuropéens (RTE).

TITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Article 11

Révision

Le présent accord peut être révisé par voie d'entente entre les deux Gouvernements, notamment pour

- a) Modifier les dispositions de l'article 3 relatives à la consistance du projet, de l'article 6 relatives au promoteur, de l'article 7, paragraphe c, relatives à la propriété, au maintien en état et à la sécurité des ouvrages réalisés par le promoteur et de celles de l'article 9 relatives à la CIG ;
- b) Prévoir la réalisation d'études complémentaires et l'établissement d'ouvrages ou d'installations supplémentaires si ceux dont la réalisation était initialement prévue se révèlent insuffisants ou inadaptés.

Article 12

Règlement des différends

- a) Les deux Gouvernements doivent tenter de résoudre tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ou des décisions et règlements de la Commission intergouvernementale par la négociation.
- b) Dans le cas où il n'a pu être résolu dans un délai raisonnable par la voie de la négociation, le différend est soumis à un tribunal arbitral dont la décision sera obligatoire.
- c) Le tribunal arbitral est composé de deux membres et d'un surarbitre. Chacun des deux Gouvernements nomme un membre. Le surarbitre, qui ne doit pas être ressortissant de l'un des deux pays, est désigné d'un commun accord par les deux Gouvernements.
- d) Si la désignation commune du surarbitre n'a pas eu lieu dans un délai de six mois à partir du moment où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, il est procédé à cette désignation par le président de la Cour internationale de justice à la requête de la partie la plus diligente.

Article 13

Ratification et entrée en vigueur

Chacun des Gouvernements notifie à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises en ce qui le concerne pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les représentants des deux Gouvernements, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Turin, le 29 janvier 2001, en deux exemplaires, en langues française et italienne, chaque texte faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la
République française :
Le ministre de l'équipement, des
transports et du logement
JEAN-CLAUDE GAYSSOT

Pour le Gouvernement de la
République italienne :
Le ministre de l'équipement, des
transports et du logement
PIERLUIGI BERSANI

N°3581 – Accord franco-italien : nouvelle ligne ferroviaire Lyon - Turin