

## Transports, énergie et environnement

### *1 – Transports et traversées alpines, de grands projets franco-italiens*

La relation franco-italienne dans le domaine des transports s'est développée au fil des années autour de grands projets d'infrastructures ferroviaires et routières de traversée alpine, dont les principaux sont les **tunnels routiers du Mont-Blanc, du Fréjus et de Tende**, l'**Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA)** et la **liaison ferroviaire Lyon-Turin**. L'aménagement de Vintimille et du col du Montgenèvre sont aussi des points clés du passage transalpin. Le but est d'optimiser les transports de passagers et de marchandises entre l'Italie et la France.

Sur le plan économique, la SNCF est active en Italie via sa filiale dédiée au fret Geodis, alors que dans le transport public local, le principal opérateur français est RATP Dev, qui est présent en Toscane et dans la ville de Modène, ainsi que dans le Latium (depuis 2012) avec l'acquisition de 51% de Cilia Italia, qui gère des services de transport urbains, scolaires et touristiques. En 2016, le consortium franco-italien mené par Antin Infrastructures et Borletti Group a repris la gestion des espaces commerciaux des grandes gares italiennes pour 953 M€. Blue Solutions (filiale du Groupe Bolloré) est présent depuis mars 2016 à Turin, avec un service d'autopartage électrique.

#### *1.1 Tunnels routiers du Mont-Blanc, du Fréjus et de Tende*

Ces trois tunnels reliant les territoires français et italien sont essentiels pour le commerce comme pour le tourisme. L'accent a été mis sur **la fluidité et la sécurité du trafic dans les tunnels**. Les projets en cours concernent la construction d'un second tube dans les tunnels du Fréjus et de Tende, afin de séparer les flux de circulation et d'améliorer ainsi la sécurité et la fluidité du trafic.

La réglementation sur la circulation dans les tunnels est également périodiquement renforcée pour lutter contre la pollution de l'air dans les vallées alpines. La circulation est ainsi interdite aux poids-lourds des catégories Euro 0 à Euro 2 dans le tunnel du Mont-Blanc depuis 2012 et dans celui du Fréjus depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017.

#### *Projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin*

Le projet de **liaison ferroviaire Lyon –Turin** est un élément clé du réseau transeuropéen de transport qui doit contribuer à faire basculer de la route vers le rail le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, tout en améliorant les liaisons entre les deux agglomérations alpines pour les voyageurs.

Il a pour but de sécuriser les transports en réduisant le trafic de poids lourds, de déclencher



un report modal de la route vers le fer, de capter les flux commerciaux en assurant un service cohérent avec celui offert par les infrastructures suisses et autrichiennes et de préserver les écosystèmes alpins et le climat.

Le projet, dont la mise en service est prévue en 2030, constitue l'un des quatre tunnels dits « de base » projetés dans les années 90, qui sont situés à une altitude moins élevée que les tunnels dits « de faîte » du XIXe siècle. Les tunnels du Lötschberg et du Gothard ont ainsi été mis en service entre l'Italie et la Suisse, et la mise en service du tunnel du Brenner entre l'Italie et l'Autriche est prévue en 2025 (voir la carte des flux et des tunnels).

Composante du corridor ferroviaire du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui reliera l'Espagne à l'Europe centrale, cette nouvelle ligne doit permettre d'assurer le transport de plus de 50% des flux de marchandises par le fer à l'horizon 2035, alors que ce taux était de 9% en 2015.

Le projet améliorera également les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie, et sécurisera les déplacements entre les deux pays.

La nouvelle liaison est constituée de parties situées sur les territoires français et italien (les accès) et d'une section transfrontalière, composée du tunnel principal (environ 57 km) et des raccordements à la ligne historique, en France à Saint-Jean-de-Maurienne et en Italie à Suse-Bussoleno. Les travaux de percement de la galerie de reconnaissance de la Maddalena en Italie ont débuté en 2012. Les travaux de la galerie de reconnaissance du côté français ont démarré en janvier 2015. TELT, le promoteur public du projet, prépare le lancement des appels d'offres concernant les études et les travaux définitifs de l'ouvrage, qui représentent 5,5 Md€ répartis en 80 lots, qui seront lancés progressivement entre le deuxième semestre de l'année 2017 et l'année 2018 (voir la carte du projet).

Le projet a fait l'objet d'un engagement de la France et de l'Italie dans le cadre du **traité de Turin** du 29 janvier 2001, complété par **deux accords, du 30 janvier 2012 et du 24 février 2015**. Ces accords précisent les modalités de réalisation et d'exploitation de la ligne ferroviaire Lyon-Turin et fixent ses modalités juridiques et techniques de réalisation.

Le 8 mars 2016, un protocole additionnel à l'accord du 24 février 2015 a été signé. Il porte sur le coût certifié de la section transfrontalière, les modalités de répartition des coûts entre les deux Etats et sur les engagements pris afin de lutter contre tout risque d'infiltration mafieuse dans le cadre de la passation et de l'exécution des contrats de TELT.

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 de la section transfrontalière a été ratifié par l'Italie le 21 décembre 2016 et par la France le 26 janvier 2017.

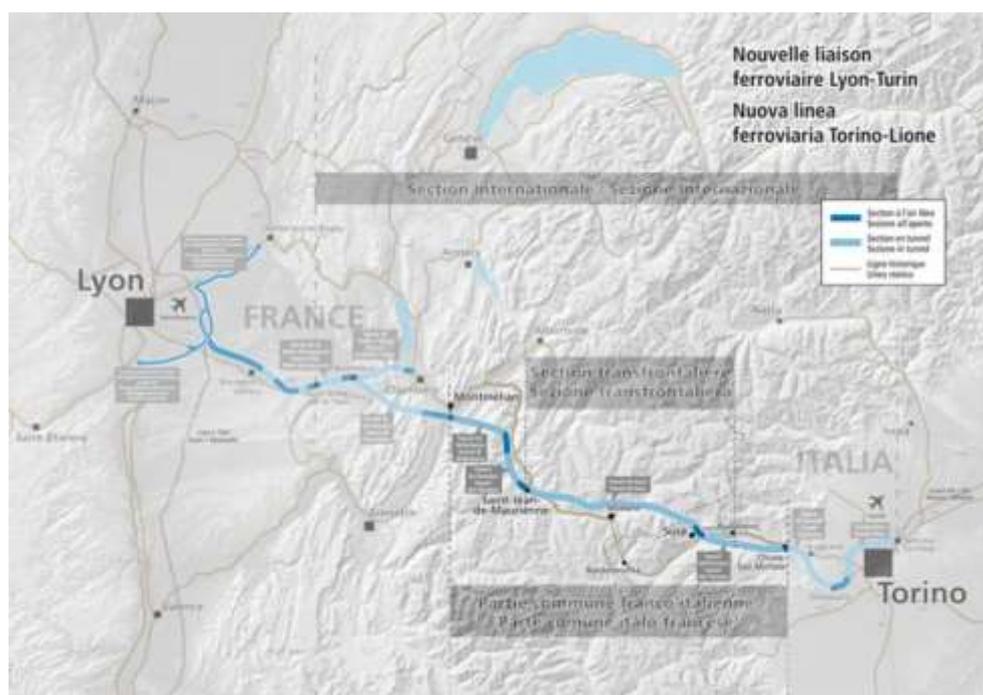
### **1.3 Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA)**

Le service d'**Autoroute Ferroviaire Alpine** (AFA) permet de faire voyager des remorques de poids-lourds ou des camions complets sur des trains spéciaux, afin d'améliorer la sécurité des déplacements et de réduire l'impact environnemental du trafic transalpin. Ce service est exploité par *Autostrada Ferroviaria Alpina*, filiale commune de la SNCF et de Trenitalia, la principale entreprise ferroviaire italienne. Il offre, depuis 2003, 4 allers-retours par jour, 5 jours sur 7, entre les plates-formes d'Aiton (Savoie, France) et d'Orbassano (Piémont, Italie). Depuis le début du service, l'autoroute ferroviaire a permis le report modal de la route vers le rail de 300 000 poids lourds, dont 29 000 en 2016. Un appel d'offres en vue d'une nouvelle

concession du service ferroviaire d'une durée de 10 ans environ, jusqu'à la mise en service du nouveau tunnel de base prévue en 2030, a été lancé par les ministères chargés des transports français et italien à l'été 2017.



Carte des flux routiers et ferroviaires traversant les Alpes et des nouvelles liaisons ferroviaires (données 2010)



Carte du projet de liaison ferroviaire Lyon – Turin, source : Ministère de la Transition écologique et solidaire

## 2 – Le partenariat énergétique franco-italien

La France et l'Italie, qui ont des problématiques énergétiques différentes, souhaitent toutes deux contribuer au développement de la **politique européenne de l'énergie**, fondée sur la **sécurité des approvisionnements**, la **protection de l'environnement** et la **compétitivité**.

Les grands groupes de chaque pays sont solidement implantés de part et d'autre des Alpes : EDF, ENGIE et TOTAL se développent en Italie, comme ENI et SNAM en France.

La France et l'Italie encouragent la poursuite des coopérations industrielles menées dans le domaine du **gaz et de l'électricité**, ainsi que des projets communs de recherche et développement dans les nouvelles technologies de l'énergie.

Enfin, une nouvelle **interconnexion électrique** est en cours de réalisation dans le second tube du tunnel du Fréjus, actuellement en construction. Cette ligne – 190 km en souterrain entre Piossasco dans le Piémont et Grande-Ile en Savoie, la plus longue liaison au monde de ce type – renforcera la capacité d'échanges des deux pays et contribuera à garantir la sécurité d'approvisionnement en électricité et la stabilité du réseau. Elle s'inscrit dans le cadre de l'intégration du marché européen de l'électricité. Les travaux seront achevés en 2019.

### *3 – Des actions conjointes pour la protection de l'environnement*

La France et l'Italie sont associées dans de nombreux accords de **coopération bilatérale** ou **multilatérale** pour la protection de l'environnement.

#### *3.1 Aires naturelles protégées*



S'agissant des **zones transfrontalières terrestres**, les deux pays collaborent au sein de la Convention Alpine (première convention pour la protection d'une région de montagne), dans l'application du protocole franco-italo-suisse pour la gestion de la population de loups des Alpes de l'Ouest, ainsi que dans la création de la Réserve de Biosphère Transfrontalière UNESCO du Mont-Viso. Quant aux **zones maritimes**, la France et l'Italie sont co-fondateurs de trois sanctuaires marins (Bouches de Bonifacio et, avec la Principauté de Monaco, des accords [Pelagos](#) et de [Ramoge](#)) et organisent des exercices conjoints d'alerte environnementale.

#### *3.2 Lutte contre le changement climatique*

La France et l'Italie sont des partenaires majeurs dans la lutte contre le changement climatique. L'Italie a contribué activement aux négociations internationales qui ont abouti à l'Accord de Paris sur le Climat, premier accord universel sur le climat signé au cours de la COP21, la XXI<sup>e</sup> conférence des Nations Unies sur le changement climatique, qui a eu lieu à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015. L'Italie a ratifié l'Accord le 27 octobre 2016 et a contribué à la réaffirmation des principes de l'Accord de Paris au cours du G7 de 2017, dont elle assure la présidence.

Enfin, l'Italie est l'un des 12 partenaires engagés dans la coalition internationale contre les sacs plastiques lancée par la France en septembre 2016, qui a pour objectif de réduire la pollution des océans liée au plastique et, en particulier, de réduire l'utilisation des sacs plastiques à usage unique.