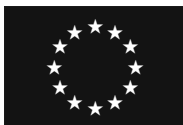


PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des pétitions

25.9.2009

COMMUNICATION AUX MEMBRES

Pétition 949/2003, présentée par Alberto Perino, de nationalité italienne, au nom de l'association «Habitat», contre la réalisation du projet de voie ferrée à haute vitesse Turin-Lyon.

Pétition 523/2004, présentée par Darjana Ronconi, de nationalité italienne, accompagnée d'une signature, contre la réalisation du projet de ligne ferroviaire entre Turin et Lyon.

Pétition 198/2005, présentée par Marco Tomalino de nationalité italienne, au nom de la Coordination sanitaire de la Valle di Susa, sur les risques sanitaires liés à la réalisation du projet de ligne ferroviaire TGV Turin-Lyon.

1. Résumé de la pétition 949/2003

Il décrit une série de raisons pour s'opposer au percement du nouveau tunnel ferroviaire: risque hydrogéologique, roches contenant de l'uranium et de l'amiante, présence de grisou, impact thermique, mise en péril de zones à haute valeur agricole et de zones densément peuplées, analyse coût-bénéfice défavorable, vaste opposition démocratique et sociale des populations concernées. Il souligne en outre que l'Union a déjà financé (à hauteur de 150 millions d'euros) des études de faisabilité du projet, sans obtenir les résultats escomptés et que, du côté français, il existe des rapports et des expertises techniques négatifs sur l'ouvrage en question. Il demande par conséquent de surseoir à tout financement ultérieur tendant à favoriser de nouvelles lignes de chemin de fer risquées et antiéconomiques, au lieu de renforcer les lignes existantes et sous-exploitées (comme celle du col du Fréjus); de réexaminer, de toute manière, le choix du tracé de la voie, en écartant le plus onéreux et celui impliquant le plus gros impact environnemental et social; d'affronter «en amont» les graves problèmes géologiques connexes aux excavations et de veiller à ce que toutes les procédures d'évaluation d'impact environnemental et d'adjudication des marchés publics de travaux internationaux soient vérifiées, conformément à la législation communautaire.

Résumé de la pétition 523/2004

CM\791817FR.doc

PE343.915/rev.IVv01-00

FR

Unie dans la diversité

FR

La pétitionnaire proteste contre le projet de ligne ferroviaire à haute vitesse reliant Lyon, Turin et Milan (TAV/TAC), qui prévoit un nouveau tunnel subalpin, qu'elle juge inapproprié pour des raisons à la fois économiques et environnementales. À cet égard, la vive désapprobation (3 000 signatures) manifestée par les habitants concernés ne serait pas prise en considération. Il y a notamment lieu de relever le non-respect de la distance à laisser entre les habitations et la future ligne ferroviaire (le projet actuel limiterait celle-ci à 20-30 mètres, tandis qu'en France, dans le cas du TGV, cette distance s'élève à au moins 150 mètres). Cela pourrait constituer une source d'accidents graves, sans parler des dommages causés à l'environnement. Il semble en outre que la partie basse du Val di Susa (champ d'application initial du chantier) soit envahie par de l'amiante en surface, tandis que la partie haute du Val di Susa contiendrait des matériaux radioactifs.

Les pétitionnaires sollicitent dès lors l'intervention du Parlement européen et de la Commission européenne, qui aurait confirmé - en réponse à une autre demande civile (12/4/04) - que la réalisation du projet n'aurait fait l'objet d'aucune autorisation, du point de vue de la conformité à la directive 85/337.

Résumé de la pétition 198/2005

Le pétitionnaire, au nom d'une association de 100 médecins, lance un cri d'alarme sur les risques sanitaires encourus par la population de la Bassa Val Susa (67 000 habitants) et de la zone nord-ouest de la ville de Turin, en raison des travaux de construction de la nouvelle ligne ferroviaire à haute tension et capacité (TGV) Turin - Lyon. Il signale un double danger de contamination du territoire par l'amiante et l'uranium, tous deux à l'état naturel. En ce qui concerne l'amiante, dont on connaît les effets mortels lorsqu'il est dispersé dans l'air, sa présence insidieuse, dans le cas d'espèce, a été évaluée par une récente enquête universitaire (Sienne) sur la géologie de la Valle di Susa. À cet égard, le projet de la ligne TGV ne prévoit pas de plan de sécurité sanitaire, pas même durant les travaux d'extraction, de transport et de stockage du matériau. Quant à l'uranium, de nombreux gisements ont été repérés depuis longtemps dans le massif situé à la frontière, qui doit être traversé par le «tunnel de base» de la nouvelle ligne ferroviaire. Les signataires demandent dès lors à l'Union si un ouvrage de grandes dimensions, comme la ligne TGV, dont le projet oublie les risques sanitaires dus à l'introduction dans l'air d'importantes particules d'amiante et d'uranium et, donc, ne prend pas en charge les coûts très élevés à supporter pour réduire les effets de la contamination d'une vallée et d'une vaste zone urbaine, est conforme à la législation sur l'évaluation des incidences sur l'environnement.

2. Recevabilité

Déclarée recevable le 23 mars 2004

3. Réponse de la Commission pour 949/2003, reçue le 23 mars 2004

- a. «Il appartient à la Communauté d'identifier les infrastructures relevant du réseau transeuropéen (RTE) et de fixer les priorités dans ce domaine. Les lignes directrices communautaires pour le RTE-T (réseau transeuropéen de transport) ont identifié l'axe Lyon-Turin (qui fait partie du projet prioritaire n° 6 Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste) comme projet prioritaire. Ces lignes directrices communautaires ont été

adoptées en codécision (**par le Conseil et le Parlement européen**) en 1996. Les nouvelles lignes directrices (qui sont toujours en phase d'adoption) ont confirmé le caractère prioritaire de ce projet. La première lecture au PE, en juillet 2002, a confirmé que l'axe Lyon-Turin était un projet prioritaire dans le contexte des RTE.

Toutefois, il convient de rappeler que la mise en œuvre des projets relève de la seule compétence des États membres. Tous les aspects relatifs au cycle de vie d'un projet d'infrastructure (conception – permis de bâtir – construction etc.) sont gérés par les États membres ou la société de promotion à laquelle le projet a été confié.

b. Contrairement à ce qui est avancé dans le document présenté par le pétitionnaire, la ligne du Mont-Cenis (reliant Chambéry à Turin) n'est pas sous-exploitée. En fait, il s'agit d'une des lignes RTE-T les plus fréquentées quotidiennement par les trains de transport de marchandises. Néanmoins, il est vrai qu'au cours des dix dernières années, la densité du trafic a été en deçà des prévisions, ce qui s'explique par les trois raisons suivantes:

- i. la part de marché du transport ferroviaire de marchandises a chuté de manière spectaculaire ces dernières décennies, à cause de la médiocrité des services offerts par les opérateurs ferroviaires;
- ii. la ligne a été construite entre 1855 et 1870 et ses caractéristiques sont désormais obsolètes (fortes déclivités, courbes de rayon limitées, équipement en traction électrique archaïque, ...). Par ailleurs, en raison de ces caractéristiques, les coûts d'exploitation sont très élevés, notamment à cause de l'utilisation de deux, voire de trois locomotives pour les trains les plus lourds;
- iii. certes, cette ligne pourrait être exploitée davantage, mais en raison des contraintes susmentionnées, il est impossible d'offrir un service ferroviaire de haute qualité qui pourrait, en termes de durée du trajet, d'efficacité et de ponctualité, rivaliser avec le transport routier. De plus, cette ligne fait actuellement l'objet de travaux de mise à niveau afin de faire passer le gabarit de chargement au niveau B+ et d'améliorer la sécurité. Ces travaux permettront l'utilisation de cette ligne par un plus grand nombre de trains du transport combiné ainsi que le développement d'un projet pilote d'«autoroute ferroviaire», qui pourra servir jusqu'à l'entrée en service de la nouvelle ligne, en 2020.

Ces travaux ont entraîné une réduction notable de la capacité de la ligne, étant donné que, pour augmenter le gabarit du tunnel du Mont-Cenis, seule une voie est disponible pendant les travaux. Cette situation restera inchangée jusqu'à la fin de 2006 au plus tôt.

c. Les couloirs nord-sud (reliant l'Italie au nord de l'Europe via la Suisse ou l'Autriche) représentent, ensemble, un énorme volume de trafic. Toutefois, à l'heure actuelle, comme expliqué ci-dessus, la ligne qui représente le volume de trafic le plus élevé (pour le transport de marchandises) reste celle de Fréjus. Le dramatique accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc en mars 1999, entraînant la fermeture de celui-ci durant plus de deux ans, a démontré l'extrême vulnérabilité de l'Italie, dont les échanges avec les pays limitrophes reposent principalement sur le transport routier. La section Lyon-Turin constitue une partie d'un des principaux couloirs reliant l'Europe

centrale et orientale (non limitée aux nouveaux États membres) à l'Europe de l'Ouest (France – péninsule ibérique – îles britanniques). Si l'augmentation de trafic prévue ne profite qu'au transport routier, les conséquences pour les habitants de ces régions et notamment des vallées alpines seront très lourdes en termes d'environnement et de sécurité.

La nécessité de réduire le déséquilibre entre la route et le rail en particulier, soulignée dans le Livre blanc sur la politique des transports de 2001, a pour corollaire celle de construire de nouvelles liaisons ferroviaires (parmi lesquelles la section Lyon-Turin) afin d'accroître la compétitivité du rail. La nouvelle ligne permettra la mise en service d'une «autoroute ferroviaire», probablement basée sur le modèle «Eurotunnel», partant de la région de Lyon et rejoignant la banlieue de Milan, dont le but sera de soulager la lourde pression exercée par le trafic sur les tunnels alpins du Mont-Blanc et de Fréjus.

- d. D'après les informations fournies par les États membres à la Commission, les autorités locales ont été consultées sur le choix du tracé de la ligne en Italie. Ce processus a entraîné quelques modifications par rapport au projet original.
- e. Comme indiqué ci-dessus, la Communauté est responsable de l'identification des priorités RTE. Le choix du tracé de la ligne et entre les options techniques relève de la seule compétence des États membres concernés.
- f. La Commission n'a pas une connaissance approfondie de la situation des autres projets mentionnés par le pétitionnaire. Il convient de rappeler que la législation communautaire en matière d'environnement s'applique sans réserve à tous les projets. Dans le cas où une infraction potentielle pourrait être établie, les mesures nécessaires pourraient être prises au niveau communautaire afin de remédier à une telle situation.
- g. Les études mentionnées par le pétitionnaire, notamment celles relatives à l'environnement, sont menées par la société de promotion dans le cadre de son programme de travail pour la période 2001-2006.
- h. La Communauté finance actuellement des études qui doivent, entre autres, fournir d'ici à la fin de 2006 un cadre très clair pour la construction de cette nouvelle infrastructure, comprenant:
 - les options techniques pour la construction du tunnel;
 - les mesures de protection de l'environnement et de réduction des nuisances;
 - le plan financier et les options juridiques nécessaires à une éventuelle participation d'organismes privés via un partenariat public-privé.

En outre, le gouvernement français a décidé, au cours du dernier CIADT (comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 18 décembre 2003, de maintenir ce projet parmi ses priorités et d'assurer un financement adéquat de la phase d'étude jusqu'à la fin de 2006. Cette position va à l'encontre de ce qui avait été exprimé dans l'«audit sur l'infrastructure des transports» réalisé par le ministère français de l'économie et des transports et qui n'avait abouti qu'à une évaluation partielle et à court terme des besoins en matière d'infrastructure dans les Alpes occidentales.

- i. Comme indiqué plus haut (voir point 6), la législation communautaire en matière d'environnement s'applique sans réserve à tous les projets.

La directive du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (directive EIE) modifiée par la directive 97/11/CE, prévoit notamment que les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation de leur impact sur l'environnement. Ces projets sont définis à l'article 4, qui renvoie aux annexes I et II de la directive.

Le processus EIE implique également des consultations du public et des autorités compétentes en matière d'environnement. Les résultats de ces consultations et de l'évaluation des incidences doivent être pris en considération dans le cadre de la procédure d'autorisation. L'article 7 de la directive prévoit une procédure s'appliquant aux projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre État membre. Pour l'essentiel, cela confère à l'État affecté (ainsi qu'au public de cet État) le droit de participer à l'EIE qui est réalisée. Il appartient aux États membres concernés de déterminer les modalités d'application de ces dispositions.

Il apparaît que nombre des préoccupations exprimées par les pétitionnaires devraient être examinées au regard de la directive EIE avant que soit prise la décision d'octroyer ou non l'autorisation. Si les EIE n'ont pas été effectuées en respectant toutes les étapes prévues par la directive, il y a présomption d'infraction. Celle-ci devrait faire l'objet d'une enquête menée par la Commission auprès de l'État membre concerné. Sur la base des informations fournies par les pétitionnaires, il n'est pas possible d'identifier une infraction à la directive EIE dans le cas d'espèce. Si les pétitionnaires sont en mesure de fournir des informations détaillées permettant à la Commission d'évaluer ces aspects au regard de la directive susmentionnée, la Commission pourra alors mener une enquête.

- j. S'agissant des inquiétudes du pétitionnaire relatives aux nuisances sonores, la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189, 18.7.2002) exige des autorités compétentes des États membres qu'elles établissent, sur la base d'indicateurs communs, des cartes de bruit stratégiques pour informer le public sur l'exposition au bruit et ses effets, et qu'elles mettent sur pied des plans d'action visant à gérer les problèmes de bruit dans les principales agglomérations et à proximité des grandes infrastructures de transport, y compris les axes ferroviaires. S'agissant des grands axes ferroviaires (dont le trafic dépasse 60 000 passages de trains par an), les premières cartes devront être établies au plus tard en 2007 et les premiers plans d'action en 2008. Alors que la directive ne fixe pas de valeurs limites harmonisées au niveau de l'Union européenne pour l'exposition au bruit dans l'environnement, elle prévoit que les États membres limitrophes coopèrent aux plans d'action dans les régions frontalières.»

4. Réponse de la Commission, reçue le 22 juin 2005

La Commission a examiné les documents supplémentaires envoyés par M. Perino à la suite de la réunion de la commission des 1^{er} et 2 septembre 2004.

Les documents soulèvent des questions au sujet du champ d'application de l'évaluation d'impact environnemental demandé pour la proposition, pour ce qui concerne ce qu'on appelle la galerie de reconnaissance de Venaus, et la Commission a, par conséquent, écrit aux autorités italiennes afin de disposer d'informations supplémentaires lui permettant de décider si les procédures ont été correctement suivies.

La Commission informera la commission des résultats de ces enquêtes dès que possible.

5. Réponse de la Commission, reçue le 3 février 2006

Comme indiqué dans sa communication précédente à la commission des pétitions du Parlement, la Commission a décidé de demander des informations aux autorités italiennes sur l'envergure de l'évaluation d'impact environnemental nécessaire pour le projet, particulièrement en ce qui concerne le tunnel «Venaus».

Les autorités italiennes ont répondu à la demande de la Commission le 5 août 2005 et le 13 septembre 2005 en fournissant des informations sur la procédure d'évaluation de l'impact environnemental suivie (qui est l'objet de la pétition n°949/2003) ainsi que sur les questions soulevées dans les pétitions 523/2004 et 198/2005 (notamment en ce qui concerne la présence d'amiante dans les roches extraites).

Les réponses italiennes des 5 août et 13 septembre 2005 sont en cours d'examen par les services de la Commission.

La Commission informera la commission du résultat de cet examen dès que possible.

6. Réponse de la Commission, reçue le 10 novembre 2006.

«Suite à la réunion de la commission des pétitions du 25 janvier 2006, la Commission a pris connaissance avec intérêt du rapport de la «fact-finding mission» de la commission des pétitions. Par sa présente communication, elle souhaite apporter des clarifications pour certains points du rapport (points 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 des Conclusions) et informer la commission des pétitions des derniers développements intervenus dans ce dossier.

- 1. Des avancées positives ont déjà eu lieu sur le dossier depuis l'audition de la commission des pétitions. Outre l'officialisation de «l'observatoire» de la vallée de Suse, dont la création avait été proposée en décembre 2005, une première réunion des principaux sujets institutionnels qui participeront à cet observatoire a eu lieu le 4 juillet 2006.

Par ailleurs, le ministre italien des infrastructures, M. di Pietro, sur mandat du gouvernement, a retiré la section du projet en territoire italien de la «Legge Obiettivo», ce qui a permis l'ouverture de la conférence des services (qui réunit l'ensemble des parties intéressées à la réalisation de la ligne nouvelle) dont une première réunion a eu lieu début août 2006. Dans ce contexte, les autorités italiennes ont prévu de faire

réaliser une étude d'impact sur l'environnement (EIE) complète.
Il s'agit là d'avancées concrètes de la part des autorités italiennes qui répondent pleinement aux souhaits exprimés par la commission des pétitions.

- 3, 4. et 5. Le projet Lyon-Turin est défini comme «TAV – Treno ad Alta Velocità» («train à grande vitesse») - y compris dans les conclusions du rapport. La Commission souhaite rappeler que ce projet est une ligne mixte à priorité fret. Cette dimension fret confère à ce projet sa forte valeur ajoutée européenne dans la mesure où elle permet de mettre en œuvre, dans une zone sensible comme les Alpes, l'objectif de report modal (transférer les camions de la route vers le rail) qu'elle s'est fixé dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports adopté en 2001.
Pour répondre à une proposition émanant des habitants de la vallée de Suse et reprise par la commission des pétitions, appelant à «plus de transparence en donnant aux citoyens européens la possibilité de disposer d'informations objectives sur ce projet», Mme Loyola de Palacio a demandé qu'une évaluation indépendante des études, portant sur les aspects de santé, d'environnement et le choix d'une ligne nouvelle plutôt que la modernisation de la ligne historique, soit faite par des experts indépendants.
En ce qui concerne les points les plus critiques, à savoir le risque lié à l'amiante et au radon, les experts ont analysé les études et examiné la méthodologie utilisée par LTF en la comparant notamment avec des exemples significatifs, comme les nouvelles percées ferroviaires suisses, et en arrivent à la conclusion que la méthodologie utilisée est pertinente et que les mesures proposées sont à même de garantir la minimisation des risques de santé pour les ouvriers et les populations locales. Les experts recommandent néanmoins que des compléments d'études soient réalisés pour renforcer les garanties sur l'environnement et la santé, sur des points comme l'hydrogéologie ou le traitement des déblais.
Sur la question de la réalisation d'une ligne nouvelle ou de la modernisation de la ligne actuelle, les experts apportent des éléments importants au débat. La ligne existante est une ligne de plein air traversant de nombreux villages. La ligne nouvelle sera au contraire, pour la section internationale située sur le versant italien, presque exclusivement en tunnel et son exploitation sera ainsi beaucoup moins pénalisante que l'actuel tracé: 57 des 61 kilomètres du tracé sont en tunnel.
- 6. En ce qui concerne ce point, il faut rappeler trois principes:
 - a. les priorités du réseau RTE ont été adoptées par le Conseil et le Parlement européen en codécision (Décision n°884/2004);
 - b. la mise en œuvre des projets, dont relèvent le choix du tracé et les options techniques, est du ressort des États membres concernés en vertu du principe de subsidiarité.
 - c. Il est bien entendu que ces projets sont soumis à la législation communautaire en matière d'environnement et de passation des marchés publics qu'ils se doivent de respecter.
- 7. Sur ce point, la Commission fait remarquer que, suite à la réception de la pétition n° 949/2003, elle a ouvert, de sa propre initiative, un dossier (2005/2157) et décidé de

demander aux autorités italiennes des informations sur la portée de l'évaluation de l'impact environnemental qui est requise pour le projet, notamment en ce qui concerne le tunnel de service «Venaus». Les autorités italiennes ont répondu à la Commission le 5 août et le 13 septembre 2005 en apportant des précisions sur la procédure suivie pour l'évaluation de l'impact environnemental (EIE) (sujet de la pétition n° 949/2003) et sur les problèmes évoqués dans les pétitions n° 523/2004 et 198/2005 (notamment sur la présence d'amiante dans les roches extraites). Toutefois, la Commission n'a pas jugé ces réponses satisfaisantes car elles ne prouvaient pas clairement que l'évaluation de l'impact du projet de tunnel Venaus sur l'environnement avait bien été effectuée. Aussi la Commission adressa-t-elle, le 18 novembre 2005, une nouvelle demande d'informations aux autorités italiennes pour obtenir de plus amples explications sur l'évaluation de l'impact du tunnel sur l'environnement comme sur les mesures qu'elles comptent prendre pour évacuer les roches du chantier conformément à la législation communautaire sur les déchets. Les autorités italiennes et les services de la Commission ont abordé ce point lors d'une réunion, qui s'est tenue à Rome, le 27 janvier 2006, au cours de laquelle les autorités italiennes ont déclaré que leur gouvernement avait décidé, en décembre 2005, de procéder à une nouvelle évaluation environnementale, notamment du tunnel Venaus. Les travaux de construction ne commenceront pas tant que les résultats de cette nouvelle étude ne seront pas publiés, décision confirmée dans un courrier daté du 17 décembre 2006.

Le 29 mai 2006, la Commission a adressé une autre lettre à l'Italie, dans laquelle elle insiste sur le champ d'application de la directive 85/337/CEE telle qu'elle a été modifiée, et demande à ce pays de confirmer qu'aucun chantier ne sera ouvert tant qu'une évaluation complète ne sera pas effectuée conformément à cette directive. L'Italie a confirmé qu'il en serait ainsi dans un courrier daté du 28 juin 2006.

De plus, la Commission tient à souligner que l'avis motivé adressé à l'Italie dans le cadre de la procédure d'infraction n° 2002/5170 se rapporte à la non-conformité de la législation italienne à la législation communautaire, et non à son application dans des cas bien précis. Toutefois, la Commission fait régulièrement usage de ses prérogatives que lui confère le traité CEE pour s'assurer non seulement que la législation italienne censée transposer la directive sur l'évaluation des incidences environnementales en droit italien est bien conforme à la législation communautaire, mais également qu'elle sera correctement appliquée dans les cas bien précis. Tel est précisément l'objet de la procédure 2005/2157 relative au projet Turin-Lyon. Cependant, comme il a été dit précédemment, aucune violation de la directive EIE n'a pu être constatée à ce jour.

Enfin, comme le souligne la Commission, la directive 85/337/CEE, telle qu'elle a été modifiée, ne stipule pas qu'il faille s'appuyer sur une seule procédure EIE transnationale pour évaluer des projets de dimension internationale, mais plutôt sur un échange d'informations permettant de tenir compte de la dimension internationale du projet lors de la collecte d'informations, du processus de consultation et de la prise de décision finale, trois éléments clés de la procédure EIE.

Il serait également possible de choisir, en toute liberté, d'effectuer une évaluation conjointe de l'impact sur l'environnement. Pour cela, les parties à la convention

d'Espoo, relative aux EIE de dimension internationale, ont adopté un programme d'orientation qui expose les différents modes d'évaluation possibles. Ce programme pourrait tout aussi bien être appliqué dans le cadre de la directive EIE (qui elle-même met en application la convention dans l'UE). La Commission signale par ailleurs que l'absence d'évaluations conjointes EIE ne constitue pas une violation de la législation communautaire.

- 8. La Commission tient à souligner qu'elle a toujours fourni au Parlement européen, notamment à la commission des pétitions, toutes les informations nécessaires pour faciliter la compréhension du projet, notamment en vue de la visite des membres de la commission des pétitions dans la vallée de Suse. La Commission a, par ailleurs, répondu avec diligence et de manière détaillée à toutes les questions posées par le Parlement européen concernant le projet Lyon-Turin et M. le Vice-Président Barrot est venu répondre personnellement aux questions posées par les commissions des pétitions et des transports, réunies ensemble, le 20 juin dernier 2006.

Par ailleurs il est indiqué dans les conclusions que *«insufficient publicity or no publicity at all was given – for example – to the appointment and mandate of acting Commissioner Loyola de Palacio»*.

La Commission a, comme le prévoit la procédure prévue à l'article 17 bis de la décision du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 qui arrête les projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (décision n° 884/2004/CE), consulté le Parlement européen préalablement à la nomination des coordonnateurs européens. Le Vice-président de la Commission européenne, M. Jacques Barrot, a transmis un courrier à M. Paolo Costa, Président de la commission des transports et du tourisme du Parlement, le 8 mars 2005. La commission des transports et du tourisme ainsi que la commission des budgets du Parlement ont rendu un avis favorable sur la nomination des 6 coordonnateurs européens. Cet avis a été confirmé par la Conférence des Présidents du Parlement du 12 juillet 2005 et s'est matérialisé par un courrier du Président du Parlement européen, M. Josep Borrell Fontelles, du 20 juillet 2005. La Commission précise que, dans le cadre de la consultation du Parlement européen, le contenu de la mission ainsi que le mandat du coordonnateur européen ont été décrits. Compte tenu de ces éléments, la Commission considère que la nomination des coordonnateurs européens a fait l'objet d'une information ample et transparente.

La nomination des six coordonnateurs européens par la Commission a, en outre, fait l'objet d'une conférence de presse du Vice-président Barrot, le 20 juillet 2005, en présence des coordonnateurs européens. Cet événement a été largement couvert par les médias italiens, comme en attestent les nombreux articles parus tant dans la presse nationale que régionale.

Le coordonnateur européen du projet prioritaire n° 6, Mme Loyola de Palacio, s'est rendu en vallée de Suse, à l'invitation des autorités locales, le 24 novembre 2005. Au cours de ce déplacement, Mme de Palacio a rencontré l'ensemble des élus locaux, auxquels elle s'est employée à expliquer l'importance du projet au regard des priorités de la politique européenne des transports. Elle a de nouveau rencontré, à Turin, le 24 avril 2006, l'ensemble des représentants des autorités locales, régionales et nationales, à qui elle a détaillé les résultats de l'étude réalisée par des experts, pour la Commission, afin d'apporter des réponses à certaines des principales interrogations des habitants de la vallée eu égard à l'impact du projet.

Enfin, la Commission a adopté, le 13 septembre 2006, une Communication présentant les rapports des 6 coordonnateurs européens, après une année d'activité, dont celui de Mme de Palacio, qui fait un point sur l'état d'avancement du projet.»

7. Réponse de la Commission, reçue le 25 septembre 2009, pour les pétitions 949/2003, 523/2004, 198/2005 et 786/2007.

Depuis août 2009, les travaux sur la nouvelle ligne ferroviaire reliant Lyon et Turin sont toujours en phase préparatoire. Les travaux de construction du tunnel en lui-même n'ont pas encore commencé, et ce, que ce soit en France ou en Italie; l'achèvement de la phase préparatoire des travaux d'ingénierie nécessite en effet quelques études préparatoires supplémentaires, notamment une évaluation plus approfondie de l'impact environnemental. Quatre tunnels exploratoires font partie intégrante de la préparation de la phase de construction du tunnel - trois du côté français et un du côté italien. Deux des trois tunnels exploratoires situés en France ont été achevés, tandis que le dernier sera fini cette année dans le courant de l'automne. Les travaux du tunnel exploratoire italien n'ont pas encore commencé, les Italiens étant dans l'attente d'une autorisation formelle concernant le tracé de la ligne de leur côté. Il est probable que les travaux d'ingénierie civile du tunnel exploratoire italien débiteront durant la première moitié de 2010.