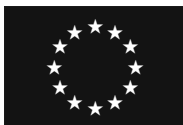


PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des pétitions

25.9.2009

COMMUNICATION AUX MEMBRES

Objet: Pétition 0786/2007, présentée par Paolo Prieri, de nationalité italienne, au nom du Comité No TAV Alta Val Sangone, sur la réalisation de la ligne ferroviaire transeuropéenne à grande vitesse entre Turin et Lyon

1. Résumé de la pétition

Le pétitionnaire, au nom d'un autre comité civique d'opposants au projet en question, reprend les principaux arguments des pétitions présentées par le comité NO TAV Val di Susa, et fournit une liste actualisée des événements qui se sont produits après la mission d'étude de cette commission (en novembre 2005). Il souligne en particulier la création d'un Observatoire technique de négociation, la proposition d'une variante au tracé initial, qui implique la Val Sangone au sud-ouest de Turin, et ses répercussions négatives en termes environnementaux et paysagers, mais également économiques et touristiques. Il sollicite donc une révision de la politique européenne des transports qui soit respectueuse de l'environnement, articulée autour des flux réels du trafic ferroviaire des marchandises dans l'Union et mise en œuvre avec la participation des communautés locales.

2. Recevabilité

Déclarée recevable le 8 janvier 2008. Informations demandées à la Commission conformément à l'article 192, paragraphe 4, du règlement.

3. Réponse de la Commission, reçue le 10 juin 2008.

Le lien ferroviaire existant entre Lyon et Turin est sous-utilisé, notamment en raison des travaux de mise à niveau que la ligne historique subit. Ceux-ci seront terminés au cours de l'année 2009. Toutefois, cette ligne sera toujours limitée en capacité et éprouvera des difficultés pour attirer des clients potentiels en raison des conditions climatiques difficiles et d'autres difficultés opérationnelles sur la ligne.

CM\791818FR.doc

PE407.965v02-00

Le nouveau lien ferroviaire offrira une connexion plus attractive. Avec sa grande capacité, cette ligne ferroviaire reliera l'est et l'ouest et intégrera davantage l'économie européenne. Si elle n'est pas construite, le nombre de camions qui traversent les Alpes pourrait augmenter de manière significative, ce qui sera préjudiciable au fragile écosystème de ces montagnes. Le pétitionnaire indique, de façon pertinente, que le nouveau lien ferroviaire devrait être accompagné d'une politique volontaire de transfert modal par les gouvernements concernés. Ces gouvernements progressent en ce sens.

Pour favoriser la coordination pour ce projet important, la Commission a nommé un coordinateur pour le projet, M. L.J. Brinkhorst. Le gouvernement italien a pris soin d'impliquer toutes les parties prenantes dans l'observatoire technique dirigé par son président, M. Virano. Parmi celles-ci, toutes les autorités locales représentant l'intérêt public du Val de Suse sont présentes. L'observatoire se réunit une fois par semaine et implique pleinement toutes les parties concernées. Les risques hydrologiques et les autres risques environnementaux seront évalués. Avant le début des travaux sur la ligne dans le Val de Suse ou dans le Val Sangone, une évaluation d'impact environnemental complète sera réalisée, comme l'obligent les législations européenne et italienne. La définition de l'alignement sera préparée par l'observatoire technique, avec le consentement démocratique de ses parties prenantes. Jusqu'à présent, aucune décision sur l'alignement n'a été prise.

Conclusion

La Commission note que, jusqu'à présent, aucune décision sur l'alignement n'a été prise et des options sont étudiées par l'observatoire. Le gouvernement italien décidera de l'alignement, sur conseil de l'observatoire.

La Commission est persuadée que la décision finale du gouvernement italien tiendra compte de la nécessité d'un système de transport efficace, de la protection environnementale et du développement économique.

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

Au mois d'août 2009, la phase préparatoire des travaux de la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin n'est toujours pas terminée. Les travaux de construction du tunnel proprement dit n'ont pas encore débuté, aussi bien du côté français qu'italien, car il convient d'effectuer certaines études préparatoires supplémentaires, notamment une évaluation d'impact environnemental plus poussée, avant de clôturer la phase préparatoire des travaux de génie civil. Quatre tunnels d'exploration sont prévus en préparation de la phase de construction du tunnel proprement dit, trois du côté français et un du côté italien. Sur les trois tunnels d'exploration français, deux sont déjà terminés et le troisième le sera à l'automne 2009. Les travaux de construction du tunnel d'exploration italien n'ont par contre pas encore commencé, dans l'attente de l'autorisation formelle sur l'alignement de ce côté. Les travaux de génie civil relatifs au tunnel d'exploration italien commenceront probablement au premier semestre 2010.