



22 avril 2010

COMMUNICATION AUX MEMBRES

Objet: Pétition 1512/2009, présentée par Evelyn Schlögl, de nationalité autrichienne, au nom de l'Initiative Lebenswertes Wipptal, concernant son opposition au tunnel de base du Brenner, qui fait partie du corridor RTE numéro 1

1. Résumé de la pétition

La pétition, au nom de plusieurs groupes de défense de citoyens résidant du côté autrichien et italien du col du Brenner, explique l'opposition populaire à la construction du tunnel de base du Brenner, un composant du corridor RTE numéro 1. Les arguments se concentrent sur a) la relation entre les coûts de construction prévus (qui seraient sous-évalués) et les projections relatives au trafic futur (qui serait surévalué), ainsi que sur b) le respect des procédures d'évaluation des incidences environnementales fixées par les dispositions communautaires.

2. Recevabilité

Déclarée recevable le 29 janvier 2010. La Commission a été invitée à fournir des informations (article 202, paragraphe 6, du règlement).

3. Réponse de la Commission, reçue le 22 avril 2010.

Le projet prioritaire n° 1, l'axe ferroviaire Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo, est l'un des 30 projets prioritaires visés dans la décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

La Commission européenne a adopté son programme pluriannuel 2007-2013 et a réservé 960 millions d'euros de l'enveloppe de 5,1 milliards d'euros pour le projet prioritaire n° 1, Berlin-Palermo. La plus grosse partie de ce montant (786 millions d'euros) sera investie dans le projet du tunnel de base du Brenner, lequel fait l'objet de deux décisions. La première couvre les études, y compris les tunnels pilotes, et s'étend sur la période du 1^{er} décembre 2008 à la fin de l'année 2013. La somme totale allouée à cette partie du projet se chiffre à 193 millions d'euros, à un taux de cofinancement de 50 %. La deuxième décision porte sur les travaux du tunnel principal et court de l'année 2010 à la fin 2013 pour un montant total de 593 millions d'euros, à un taux de cofinancement de 27 %. Le programme pluriannuel 2007-2013 a été adopté après consultation du Parlement européen et des États membres, qui ont tous fermement soutenu la Commission.

Étant donné la complexité du projet au niveau financier et technique, la Commission a décidé de confier au professeur Karel Van Miert le poste de coordinateur européen pour ce projet¹. Le projet a fait l'objet d'un suivi minutieux et approfondi de la part de M. Van Miert entre le 20 juillet 2005 et le 22 juin 2009, date à laquelle il est subitement décédé.

Le coordinateur européen a présenté chaque année un rapport d'activité², dans lequel il rendait compte des résultats de ses activités. Ces rapports étaient soumis à la Commission avant d'être transmis aux États membres et au Parlement européen. Dans son dernier rapport d'activité, daté du 17 juin 2009, le coordinateur avait clairement choisi de se concentrer sur la section transalpine et transfrontalière Munich-Vérone (couloir du Brenner) et avait fixé les conditions à respecter pour mettre en œuvre le projet correctement. Une plateforme pour le couloir du Brenner (PCB) avait été établie en mai 2007, de même qu'un groupe de travail sur la structure financière en décembre 2008, le but étant d'assurer une approche intégrée ne comprenant pas seulement un suivi du projet d'infrastructure seul, mais également des aspects tels que l'interopérabilité, les terminaux et d'autres points ferroviaires y afférents, le suivi environnemental, les mesures politiques d'accompagnement et enfin les relations entre le rail, la route, l'environnement et l'énergie.

La plateforme pour le couloir du Brenner (PCB) vise à mettre en place une étroite coopération entre les différents partenaires impliqués, à savoir les trois États membres (Autriche, Allemagne et Italie), les cinq régions (Bavière, Tyrol, Haut-Adige, Trentin, Vérone) et les compagnies ferroviaires. Elle devrait permettre de faire face à la croissance considérable du trafic routier, qui entraîne des goulets d'étranglement et des embouteillages et qui ne peut être dissociée du respect des normes environnementales, en matière de qualité de l'air et de bruit, notamment.

La PCB a élaboré le programme d'action du Brenner pour l'année 2009, lequel englobe une série de cinquante mesures à court, moyen et long terme allant des prévisions du trafic, des améliorations des infrastructures, de l'analyse des créneaux horaires, de la capacité des terminaux et des questions d'interopérabilité aux propositions politiques, en passant par la

¹ Décision C (2005) 2754 du 20 juillet 2005 désignant six coordinateurs européens de certains projets du réseau transeuropéen de transport.

² Ce rapport est consultable à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm

déclaration commune qui a été signée à Rome le 18 mai 2009 par les trois États membres, les cinq régions et les compagnies responsables des infrastructures ferroviaires.

Le groupe de travail sur la structure financière a été instauré en vue de procéder à un examen détaillé du projet, au niveau de ses coûts et de ses échéances, y compris les études sous-jacentes ainsi que la structure financière et les modèles financiers éventuels. Ont pris part à cet exercice bien défini et limité dans le temps l'Autriche et l'Italie, la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Societas Europaea du tunnel de base du Brenner (BBT SE). Les travaux du groupe ont produit un grand nombre de documents, dont une lettre de la BEI présentant une analyse intermédiaire du projet du tunnel de base du Brenner ainsi qu'un projet de structure financière.

Le projet du tunnel de base du Brenner a fait l'objet de nombreuses évaluations des incidences environnementales conformément aux exigences de la directive 85/337/CEE du Conseil (connue sous le nom de directive EIE ou directive sur l'évaluation des incidences environnementales)¹. Le public concerné, qui comprenait également des organisations environnementales, a été consulté et a eu l'occasion, surtout au second semestre 2008, de présenter ses commentaires et observations avant que ne soit prise la décision d'autorisation, finalement publiée en avril 2009. L'autorisation déclare que, conformément à la législation nationale autrichienne en la matière, les autorités italiennes nationales ont été informées en 2003 du projet et du concept proposé d'évaluation de l'impact sur l'environnement. Une consultation du public a également eu lieu. Les observations présentées durant la phase de consultation de l'EIE ont conduit à des études complémentaires et à l'optimisation du projet.

Il n'a pas été procédé à une évaluation environnementale stratégique au titre de la directive 2001/42/CE puisque cette obligation ne s'applique aux États membres que depuis le 21 juillet 2004 et que la décision 884/2004/CE qui a introduit le projet prioritaire n° 1 est entrée en vigueur le 20 mai 2004.

Toutes les parties impliquées dans le couloir du Brenner confirment que le projet devrait bientôt être lancé définitivement et qu'il n'a jamais été à un stade aussi avancé. Les travaux du tunnel principal débuteront en 2010.

La Commission a respecté les obligations de l'article 171 TFUE au titre desquelles il convient de tenir compte de la viabilité économique potentielle des projets. Elle a établi un cadre qui instaure une étroite coopération entre les différents partenaires impliqués et qui comprend des mesures concrètes allant bien au-delà du simple suivi d'un projet d'infrastructure.

Les évaluations des incidences environnementales (EIE) sont terminées dans les différents États membres impliqués dans le projet.

Le financement du projet repose partiellement sur le programme pluriannuel 2007-2013 du RTE-T, qui a reçu le soutien du Parlement européen et des États membres. Le projet a fait l'objet d'un examen financier détaillé de la part du groupe de travail sur la structure financière, qui se compose de l'Autriche, de l'Italie et de la BEI. Les résultats de leurs travaux ont été présentés dans le quatrième rapport d'activité annuel du coordinateur européen

¹ Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par les directives 97/11/CE et 2003/35/CE (JO L 175 du 5.7.1985, p. 40-48)

Karel Van Miert.