

I

(Communications)

PARLEMENT EUROPÉEN

QUESTIONS ÉCRITES AVEC RÉPONSE

(2002/C 229 E/001)

QUESTION ÉCRITE E-2732/01

posée par Monica Frassoni (Verts/ALE) à la Commission

(5 octobre 2001)

Objet: Route SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari

Depuis des années, la route SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari, principal axe de communication entre le Nord et le Sud de la Sardaigne, est gravement insuffisante et inadaptée aux besoins actuels. Elle représente aussi un niveau élevé de danger à cause de l'étroitesse des voies et du trafic des poids lourds.

Les actions de modernisation en cours sur cet axe⁽¹⁾ sont néanmoins fortement contestables. Elles prévoient en effet l'inutile destruction complète de la chaussée existante (large d'environ 17 mètres) et sa reconstruction totale au même emplacement, avec de nouveaux nivellements, des pentes atténuées et une chaussée d'une largeur supérieure à 34 mètres (quatre voies de 3,5 m de large, deux bandes d'arrêt de 3 m, une bande centrale de 2 m, deux routes latérales de service pour les besoins locaux, avec chacune deux voies, soit encore 12 m). En outre, bien qu'ils ne soient commencés que sur une portion minimale, les travaux ont déjà entraîné une gêne extrême pour ceux qui circulent sur cette importante artère, avec de soudaines déviations, mal signalées, vers des routes improvisées à une seule voie, ce qui crée les conditions pour qu'arrivent de très graves accidents, y compris mortels.

La Commission pourrait-elle vérifier:

1. si, pour les lots en question, la procédure d'évaluation de l'impact sur l'environnement a bien été appliquée;
2. si les actes de ladite procédure portent la moindre attention à l'impact dévastateur produit lors de la phase de chantier par le fait que l'intense trafic est dévié vers une seule voie provisoire;
3. si, au stade du projet, les organismes maîtres d'œuvre ont jamais étudié l'éventualité de parvenir à l'adaptation aux normes autoroutières par le simple doublement de l'axe existant, sans procéder à la destruction de l'ancienne chaussée — ce qui a déterminé pour la collectivité un accroissement notable du coût de l'infrastructure —; autrement dit, s'ils ont évalué la possibilité de réaliser une autoroute avec deux chaussées séparées, l'une construite à neuf, l'autre tirée de la quatre-voies existante?
4. La Commission pourrait-elle en outre indiquer si une aide communautaire a été concédée pour ces travaux de modernisation? Dans l'affirmative, n'estime-t-elle pas qu'il serait nécessaire d'ouvrir une enquête et d'éclairer les raisons pour lesquelles on en est arrivé à détruire l'infrastructure existante?
5. En ce qui concerne les tronçons encore en projet, notamment au-delà d'Oristano/Macomer et à proximité du carrefour d'Olbia, la Commission pourrait-elle vérifier si le gouvernement italien et son

administration des ponts et chaussées, l'ANAS, ont étudié la possibilité technique de mettre en place une solution coordonnée rail-route, en destinant une partie de l'emprise de la nouvelle autoroute à une voie ferrée complètement neuve, obtenue à un coût et avec un impact sur l'environnement pratiquement nuls dans la mesure où ceux-ci seraient compris dans l'ensemble autoroutier ⁽²⁾?

(1) Lot sv. Sardara-Villanovaforru, du km 47 au km 58, 50 milliards de lires; lot sv. Mogoro, du km 58 au km 65, 58 milliards de lires; lot sv. Uras, du km 65 au km 69, 1^{er} et 2^e tronçons, 39 et 35 milliards de lires; trajet Uras-Macommer, 2^e lot, du km 75 au km 79, 34 milliards de lires.

(2) À l'exception d'un tronçon de 100 km de Cagliari à Oristano, les chemins de fer sardes (rete FS) ne permettent actuellement qu'une vitesse commerciale moyenne de moins de 70 km/h.

**Réponse complémentaire
par M. Barnier au nom de la Commission**

(26 avril 2002)

La route mentionnée par l'Honorable Parlementaire a bénéficié d'un cofinancement communautaire au titre du programme opérationnel (PO) objectif 1 «Infrastrutture di trasporto stradale» de la période de programmation 1994-1999.

Selon les informations reçues des autorités italiennes et plus particulièrement de l'autorité chargée de l'exécution dudit projet «Azienda Nazionale Autonoma Strade» (ANAS), la procédure d'évaluation de l'impact environnemental a bien été respectée et a effectivement tenu compte de la phase de construction. Toutefois, eu égard au trafic peu important, lesdites autorités ont estimé que cette procédure ne devait pas porter sur les conséquences du détournement de la circulation sur des voies provisoires. D'autre part, certaines parties de l'ancienne route ont pu être réutilisées et ont ainsi permis le doublement de l'infrastructure pour plusieurs tronçons. La possibilité d'une infrastructure intégrée chemin de fer-autoroute n'a pas été envisagée parce que le cahier des charges pour l'élaboration de ce projet ne prévoyait pas cette hypothèse.

Pour l'actuelle période de programmation 2000-2006, lors de la réunion du comité de suivi du 19 décembre 2001 pour le PO «Transports», la Commission a demandé à l'autorité de gestion dudit programme de vérifier que l'impact du chantier au niveau de la sécurité et du service soit vérifié pour les nouveaux projets proposés au cofinancement. La Commission a en outre insisté pour que le choix des projets soit basé sur une meilleure intégration entre le transport routier et le transport ferroviaire.

(2002/C 229 E/002)

QUESTION ÉCRITE E-2889/01

posée par María Sornosa Martínez (PSE) à la Commission

(22 octobre 2001)

Objet: Projet FEDER «d'assainissement de la localité de Filtros de Manises» (province de Valence en Espagne)

La localité de Manises (Communauté de Valence) met actuellement en œuvre le projet intitulé «restauration du paysage de la zone dégradée et protection de l'espace naturel limitrophe de la localité de Filtros de Manises». Ce projet qui bénéficie de la participation financière communautaire au travers du FEDER, suppose la disparition d'éléments architectoniques datant du début du siècle dernier protégés à ce jour par les autorités compétentes au titre du patrimoine historique et artistique, dans le respect du «plan général d'aménagement urbain de Manises».

Par ailleurs, ce projet a bénéficié de crédits du FEDER au titre d'une supposée restauration du paysage de l'endroit, alors qu'au contraire une zone boisée a été remplacée par des éléments de conception moderne qui n'améliorent ni le paysage ni la zone urbanisée proche de l'enclave.

Tant le règlement 1260/99 ⁽¹⁾ relatif aux fonds structurels, que le règlement 1783/99 ⁽²⁾ relatif au FEDER, disposent que les fonds n'assurent pas le financement de projets contraires à la protection du patrimoine naturel et culturel. En termes concrets, l'article 2, paragraphe 2 alinéa d) du règlement du FEDER proclame la nécessité d'assurer la protection du patrimoine culturel.