



17.10.2024

COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Subiect: Petiția nr. 1156/2023, adresată de Bruno Piketty, de cetățenie franceză, privind impactul asupra mediului al unui proiect de construire a unei autostrăzi între Castres și Toulouse în Franța

1. Rezumatul petiției

Petiționarul consideră că proiectul de construcție a autostrăzii care leagă Castres de Toulouse din Franța încalcă Convenția de la Aarhus, precum și Directiva 2011/92/UE și Directiva 92/43/CEE. El explică faptul că dosarele prezentate pentru participarea publicului nu includ o „alternativă rezonabilă”, așa cum prevăd convenția și Directiva 2011/92/UE, întrucât, în opinia sa, simpla optimizare a utilizării liniei de cale ferată Mazamet-Castres-Toulouse, aflată în exploatare, ar fi o alternativă mai economică, mai rațională și mult mai ecologică. Petiționarul explică faptul că această linie de cale ferată, care nu este nici pe departe suprasolicitată, ar putea fi mai rapidă și mai ecologică și ar permite conservarea unei suprafețe de peste 7 500 ha de zone naturale (inclusiv a sitului Natura 2000 FR7301631). El subliniază că acest proiect este realizat în lipsa unei evaluări a impactului asupra mediului, deși aceasta este obligatorie în temeiul Convenției de la Aarhus și al Directivei 2011/92/UE. Potrivit petiționarului, nu există nicio justificare care să susțină faptul că acest proiect ar aduce beneficii pentru „sănătatea umană” sau „siguranța publică”, cu atât mai puțin că ar avea „consecințe benefice de importanță majoră pentru mediu”. Referindu-se la definiția sintagmei „motiv imperativ de interes public major”, formulată de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, petiționarul consideră că proiectul nu este de interes „public” și nici „major”. Proiectul ar încălca, de asemenea, articolul 6 alineatul (4) ultimul paragraf din Directiva 92/43/CEE.

2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 12 februarie 2024. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 233 alineatul (5) din Regulamentul de procedură (fostul articol 227 alineatul (5) din Regulamentul de procedură)].

3. Răspunsul Comisiei, primit la 17 octombrie 2024

Petiția

Petiționarul susține că construcția planificată a unei noi legături de autostradă A69 între orașele Verfeil și Castres (54 km), combinată cu benzile 2x2 ale autostrăzii A680 (9 km) între orașele Castelmaurou și Verfeil (denumită în continuare „legătura autostradală Castres-Toulouse” sau „LACT”) a fost autorizată de autoritățile franceze, încălcând Convenția de la Aarhus privind accesul la informație și participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu („Convenția de la Aarhus”) și Directiva 2011/92/UE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (denumită în continuare „Directiva EIM”)¹ și 92/43/CEE privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (denumită în continuare „Directiva habitate”)². Petiționarul susține că acest proiect (i) ar fi fost autorizat fără a fi studiată alternativa optimizării legăturii feroviare existente între Toulouse și Castres, afectând astfel domeniul de aplicare al consultării publice, (ii) ar conduce la degradarea sitului Natura 2000 FR7301631 „*Vallées du Tarn, de l’Aveyron, du Viaur, de l’Agout și du Gijou*” (denumit în continuare „NATURA 2000 FR7301631”) desemnat în special datorită prezenței vidrei europene și (iii) nu poate fi justificat dintr-un motiv imperativ de interes public major („RIIPM”) în temeiul articolului 6 alineatul (4) din Directiva habitate, pe motiv că proiectul ia forma unei autostrăzi cu taxă exploatată de un operator privat care beneficiază de o concesiune de serviciu public.

Observațiile Comisiei

1) Principalele dispoziții ale dreptului Uniunii aplicabile în prezenta cauză

1.1 Directiva EIM

Prin însăși natura sa, proiectul LACT intră în domeniul de aplicare al Directivei EIM. Construcția de autostrăzi și drumuri expres este menționată la punctul 7 litera (b) din anexa I la aceasta și, prin urmare, depunerea obligatorie a proiectului în cauză la o procedură de cerere de autorizare și la o evaluare a impactului asupra mediului (denumită în continuare „EIM”) înainte de orice decizie eventuală de autorizare [articolul 2 alineatul (1) și articolul 4 alineatul (1)]. În ceea ce privește conținutul EIM, aceasta trebuie să includă cel puțin o descriere a proiectului, efectele sale semnificative probabile asupra mediului, măsurile avute în vedere pentru prevenirea sau reducerea acestor efecte, precum și soluțiile alternative rezonabile care au fost examinate de inițiatorul proiectului (articolul 5).

În ceea ce privește informarea și participarea publicului la procedura de cerere de aprobare a autorizării, articolul 6 alineatele (2), (3) și (4) din Directiva EIM (i) precizează informațiile care trebuie furnizate publicului, inclusiv raportul de evaluare al inițiatorului proiectului și (ii) precizează că publicul interesat³ are posibilitatea de a emite avize cu privire la dosarul de cerere

¹ Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 2011 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului – Text cu relevanță pentru SEE, JO L 26, 28.1.2012, pp. 1-21.

² Directiva 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică (JO L 206, 22.7.1992, p. 7-50).

³ Termenul „public interesat” este definit la articolul 1 alineatul (2) litera (e) din Directiva EIM după cum urmează: „publicul afectat sau care ar putea fi afectat sau care are un interes în procedurile de adoptare a deciziilor în domeniul mediului menționate la articolul 2 alineatul (2). În sensul prezentei definiții, se

de autorizare în cazul în care toate opțiunile rămân deschise și înainte de luarea deciziei cu privire la cererea de autorizare, pentru a asigura participarea efectivă la procesul decizional. Deși rezultatul consultărilor trebuie să fie luat în considerare în cadrul procedurii de aprobare a dezvoltării (articolul 8), iar decizia de aprobare sau de refuzare a unei autorizații trebuie îndeosebi să fie pusă la dispoziția publicului (articolul 9), membrii publicului interesat au dreptul de a introduce o cale de atac în fața unei instanțe judecătorești sau a unui alt organism independent instituit prin lege pentru a contesta legalitatea de fond sau de procedură, inclusiv deciziile de autorizare a unui anumit proiect (articolul 11).

Astfel cum se arată în continuare, astfel de acțiuni au fost introduse de mai multe asociații de protecție a mediului prin care se urmărea, printre altele, suspendarea executării autorizației de mediu a inițiatorului proiectului LACT (societatea ATOSCA) și anularea acestuia pe fond.

1.2 Directiva privind habitatele

Datorită amplasării sale, proiectul LACT vizează NATURA 2000 FR7301631 și, prin urmare, aplicabilitatea Directivei privind habitatele. Un proiect care nu are o legătură directă cu gestionarea unui sit NATURA 2000 sau nu este necesar pentru aceasta, precum proiectul LACT, dar care ar putea afecta în mod semnificativ acest sit, trebuie să facă obiectul unei evaluări a efectelor sale asupra obiectivelor de conservare a sitului respectiv (denumită în continuare „evaluarea NATURA 2000”). În funcție de concluziile evaluării, autoritățile naționale competente nu aprobă proiectul decât după ce constată că acesta nu va avea efecte negative asupra integrității sitului în cauză și după ce va fi consultat opinia publică (articolul 6 alineatul (3)). Cu toate acestea, în cazul în care concluziile evaluării NATURA 2000 sunt negative, autoritățile respective pot autoriza proiectul pentru un „motiv imperativ de interes public major” (RIIPM), inclusiv cele de natură socială sau economică, cu condiția adoptării oricăror măsuri compensatorii adecvate și a informării Comisiei [articolul 6 alineatul (4)].

În ceea ce privește argumentul petiționarului potrivit căruia utilizarea unui „motiv imperativ de interes public major” (RIIPM) în temeiul articolului 6 alineatul (4) din Directiva privind habitatele este imposibilă în cazul unui proiect de autostradă autorizată și plătită, Comisia, pe de o parte, face trimitere la documentul informativ pertinent⁴ – care nu concluzionează că, în sine, o autostradă concesionară nu poate face obiectul unui motiv imperativ de interes public major – și, pe de altă parte, subliniază că nu dispune de informațiile necesare pentru a examina temeinicia unui motiv imperativ de interes public major în cazul de față.

2) Autorizarea proiectului, ancheta publică și căile de atac judiciare

Potrivit informațiilor disponibile, se pare că proiectul LACT a fost declarat de interes public prin Decretul din 19 iulie 2018⁵ și a făcut obiectul unei autorizații de mediu acordate la 1 martie 2023 prin decret interdepartamental⁶. Două sondaje publice au avut loc între 21 octombrie 2009

consideră că au un interes organizațiile neguvernamentale care promovează protecția mediului și care îndeplinesc toate cerințele legislației naționale;”

⁴ „Orientări metodologice privind articolul 6 alineatul (3) și alineatul (4) din Directiva 92/43/CEE privind habitatele”, JO C 437/1 din 28 octombrie 2021, disponibile la adresa <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/HTML/?uri=OJ%3AC%3A2021%3A437%3AFULL>.

⁵ Decretul nr. 2018-638 din 19 iulie 2018 de declarare a lucrărilor de interes public pentru crearea unei legături de bandă 2x2 între Castres (Tarn) și Verfeil (Haute-Garonne), de acordare a statutului de autostradă legăturii nou-create și de punere în conformitate a documentelor de urbanism ale comunelor Castres, Cuq-Toulza, Maurens-Scopont, Puylaurens, Saint-Germain-des-Prés și Saïx și ale comunității comunelor Sor și Agout din departamentul Tarn, JORF din 20 iulie 2018.

⁶ Ordin interdepartamental de autorizare în temeiul articolului L181-1 și următoarele din Codul mediului privind legătura de autostradă de la Verfeil la Castres – A69.

și 28 ianuarie 2010 și între 28 noiembrie 2022 și 11 ianuarie 2023. În acest context, se pare că publicul a avut posibilitatea de a prezenta observații cu privire la meritele, traseul și posibilele efecte asupra mediului ale proiectului, precum și cu privire la posibilele alternative, inclusiv opțiunea care constă exclusiv în dezvoltarea drumului național 126 existent între orașele Toulouse și Castres și opțiunea privind utilizarea transportului feroviar. În speță, consultarea publică care a precedat această autorizație de mediu s-a bazat, printre altele, pe EIM și pe evaluarea NATURA 2000 realizate de dezvoltator. În acest context, Comisia observă că aceste evaluări par să concluzioneze că nu există niciun impact semnificativ asupra mediului, inclusiv asupra sitului NATURA 2000 în cauză și asupra habitatelor și speciilor pentru care a fost desemnat.

Scopul acestei scurte descrieri este de a furniza informații generale prin prezentarea doar a anumitor elemente ale procedurii pertinente în Franța, fără a repeta toate etapele și fără a aprecia dacă acestea respectă legislația europeană pertinentă în opinia Comisiei.

În acest context, Comisia observă că proiectul LACT atrage o atenție deosebită din partea presei scrise și televizuale din Franța⁷ și a clasei politice. Astfel, proiectul LACT face în prezent obiectul unei *Comisii de anchetă privind structura juridică și financiară a proiectului autostrăzii A69*, desfășurată sub auspiciile Comisiei pentru dezvoltare durabilă și amenajare a teritoriului a Adunării Naționale, care este responsabilă de investigarea, printre altele, a legăturilor dintre dezvoltator, și anume societatea ATOSCA, și factorii de decizie politică francezi, aleși la nivel local sau membri ai guvernului, precum și a parametrilor juridici și financiari ai contractului de concesiune și a tuturor anexelor la acest proiect.⁸ În plus, punerea în aplicare a acestui proiect este supusă unor controale regulate de către autoritățile administrative competente, astfel cum reiese din a treia scrisoare de punere în întârziere adresată dezvoltatorului la 24 aprilie 2024 de prefectul din Tarn pentru nerespectarea cerințelor de mediu (de exemplu, tăierea arborilor identificați în autorizația de mediu ca necesitănd evitarea, depozitarea necorespunzătoare a buștenilor de arbori în Grand Capricorne).⁹

Comisia subliniază de asemenea că proiectul LACT face obiectul mai multor proceduri judiciare inițiate de oponenții săi pentru a obține de la instanța de contencios administrativ suspendarea lucrărilor la autostradă și anularea autorizației de mediu.

De exemplu, în primul rând, se face referire la cererea de măsuri provizorii introdusă de Association de protection de l'Environnement France Nature Environnement Midi-Pyrénées, prin care s-a solicitat suspendarea operațiunilor de tăiere cu privire la alinierea arborilor la traseul viitoarei autostrăzi A69. Se pare că judecătorul delegat cu luarea măsurilor provizorii al Tribunalului administrativ din Toulouse și al Consiliului de Stat a respins succesiv această cerere prin ordonanțele din 24 martie 2023¹⁰ și din 19 aprilie 2023¹¹, pentru motivul că aceste operațiuni nu sunt autorizate, în conformitate cu autorizația de mediu a proiectului LACT, decât în anumite perioade ale anului (între septembrie și jumătatea lunii noiembrie și între jumătatea lunii februarie și sfârșitul lunii martie) pentru a nu afecta speciile în cauză în perioadele esențiale de conservare a acestora (de exemplu, liliecii și păsările).

⁷ A se vedea [ENQUÊTE. Conflit d'intérêts, opacité financière... Dans les coulisses du projet controversé de l'A69 \(francetvinfo.fr\)](#)

⁸ A se vedea [Crearea unei comisii de anchetă privind structura juridică și financiară a proiectului autostrăzii A69 \(dosar legislativ în versiunea în curs\) – Adunarea Națională \(assemblee-nationale.fr\)](#)

⁹ A se vedea [A69.: la préfecture du Tarn publie une nouvelle mise en demeure d'Atosca, l'entreprise en charge des travaux, pour non-respect des règles environnementales \(francetvinfo.fr\)](#)

¹⁰ Ordonanța nr. 2301521 din 24 martie 2023, Tribunalul administrativ din Toulouse.

¹¹ Ordonanța nr. 472633 din 19 aprilie 2023, Consiliul de Stat.

În al doilea rând, se face trimitere la cererea de măsuri provizorii formulată de mai multe asociații de protecție a mediului la Tribunalul administrativ din Toulouse și la recursul formulat de acestea la Consiliul de Stat. Deși această acțiune și această cale de atac urmăreau suspendarea executării autorizației de mediu pentru acest proiect, în special pentru motivul că EIM realizată de inițiatorul proiectului în ceea ce privește cererea sa de autorizare de mediu era incompletă și că proiectul nu putea răspunde unei RIIPM, rezultă că această acțiune și această cale de atac au fost respinse de tribunalul administrativ menționat anterior prin ordonanța din 1 august 2023¹² și de Consiliul de Stat la 29 noiembrie 2023. Cererea de anulare a acestei autorizații formulată de asociațiile menționate trebuie să facă în continuare obiectul unei hotărâri pe fond a Tribunalului administrativ din Toulouse.

Concluzii

Având în vedere cele de mai sus, Comisia nu intenționează, în acest stadiu, să avanseze, deoarece proiectul în cauză se află sub control politic prin intermediul unei comisii de anchetă a Adunării Naționale și al mai multor acțiuni în justiție pendinte la nivel național.

¹² Ordonanța nr. 2303973 din 1 august 2023, Tribunalul administrativ din Toulouse.