DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2022/2277 DE LA COMMISSION

du 15 novembre 2022

relative à l'acceptation d'une demande présentée par la République italienne, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer le point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission

[notifiée sous le numéro C(2022) 8068]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 28 juillet 2022, l'Italie a soumis à la Commission une demande de non-application au tunnel de Miglionico, situé sur la ligne ferroviaire Ferrandina — Matera La Martella, du point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission ([2]). Le 8 août 2022, la Commission a demandé des informations supplémentaires, que l'Italie a fournies le 16 août 2022, complétant ainsi sa demande initiale. Cette demande a été présentée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797.

(2) Le tunnel, à simple voie, est long de 6,6 km et existe déjà. Les travaux de construction de la ligne Ferrandina — Matera La Martella ont été partiellement réalisés entre 1984 et 2000, sur la base de normes nationales, mais n'ont pas été achevés. La ligne n'a jamais été mise en service car les travaux de construction n'ont pas été menés à terme par manque de fonds. Après avoir subi d'importants retards, la procédure d'appel d'offres pour l'achèvement, l'aménagement et l'ouverture de la ligne Ferrandina — Matera La Martella (ci-après le «projet») a été lancée, et elle devrait être close d'ici la fin de 2022. Dans le cadre de l'achèvement, de l'aménagement et de l'ouverture du tunnel de Miglionico, il est prévu de mettre en œuvre toutes les dispositions pertinentes de la spécification technique d'interopérabilité (STI) établie par le règlement (UE) nº 1303/2014 à l'exception du point 4.2.1.5.2 b) 1) de son annexe, qui exige que des issues de secours latérales et/ou verticales vers la surface soient prévues au moins tous les 1 000 mètres; la solution de remplacement décrite au point 4.2.1.5.2 b) 2) n'est pas applicable puisqu'il s'agit d'un tunnel à un seul tube.

(3) À titre de mesure de remplacement, le projet prévoit de créer un accès vers un refuge par une issue de secours verticale vers la surface située 3,895 km après l'entrée du tunnel de Miglionico, aux fins d'évacuer les passagers et de permettre l'accès des véhicules de secours. La mesure proposée correspond à l'exigence fixée par le décret ministériel italien du 28 octobre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels ferroviaires ([3]), qui prévoit la construction d'une issue de secours tous les 4 km environ pour les tunnels de plus de 5 km. Une analyse des risques spécifique et détaillée a

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

([2]) Règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 394).

([3]) Le décret ministériel italien du 28 octobre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels ferroviaires est en cours de réexamen, après avoir fait l'objet d'une évaluation négative conformément à la procédure prévue à l'article 26 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) nº 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

été réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure italien conformément au règlement d'exécution (UE) nº 402/2013 de la Commission ([4]), démontrant qu'en l'espèce, pour tous les risques recensés, le niveau d'inacceptabilité n'était pas atteint et concluant, par conséquent, que la sécurité du tunnel était considérée comme acceptable et qu'avec la mesure d'atténuation mise en place elle ne serait pas compromise par la non-application du point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014.

(4) Le rejet de la demande présentée par la République italienne compromettrait la viabilité économique du projet. Selon les informations fournies par le gestionnaire de l'infrastructure italien, le coût total du projet actuel s'élève à 315 490 000 EUR; le coût des travaux additionnels nécessaires à la mise en conformité avec le point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 a été chiffré à 165 000 000 EUR, dont 137 000 000 EUR pour l'exécution des travaux et le reste pour les frais d'étude et d'appui. Cela augmenterait de plus de 50 % le coût d'investissement du projet, qui s'élèverait à 500 000 000 EUR. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, point b) i), du règlement d'exécution (UE) 2020/424 de la Commission ([5]), l'analyse de la viabilité économique, effectuée par le gestionnaire de l'infrastructure italien et soumise à la Commission, a tenu compte des recettes d'exploitation qui résulteraient d'une non-application permettant un déploiement plus rapide et de la viabilité économique à plus long terme du projet au sein du système ferroviaire national et européen. Selon les informations fournies, la ligne ne ferait pas partie du réseau global du RTE-T et assurerait principalement des fonctions de transport local, en reliant la ville de Matera au réseau ferroviaire italien principal. Si la demande de non-application du point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 est acceptée, le projet est censé générer, pour la collectivité, des avantages supérieurs aux ressources utilisées. Par contre, si la demande est rejetée, on s'attend à ce que les avantages découlant du projet n'excèdent pas les coûts.

(5) Pour ces raisons, les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 peuvent être considérées comme satisfaites.

(6) La non-application du point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 devrait être autorisée jusqu'au prochain réaménagement ou renouvellement du tunnel.

(7) Jusqu'à l'application de la dérogation, les hypothèses ou les considérations sous-jacentes sur lesquelles s'appuie l'analyse des risques visée au considérant 3 peuvent évoluer. Par conséquent, il convient, le cas échéant, de demander à la République italienne d'informer rapidement la Commission de telles modifications et de toute autre mesure d'atténuation possible à mettre en place.

(8) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de la République italienne de ne pas appliquer au tunnel de Miglionico le point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 est acceptée jusqu'au prochain réaménagement ou renouvellement du tunnel, à condition que la mesure de remplacement proposée par la République italienne soit appliquée.

Si la République italienne dispose d'informations susceptibles de remettre raisonnablement en question la conclusion selon laquelle la non-application du point 4.2.1.5.2 b) 1) de l'annexe du règlement (UE) nº 1303/2014 ne compromet pas la sécurité du tunnel de Miglionico, elle en informe rapidement la Commission.

([4]) Règlement d'exécution (UE) nº 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) nº 352/2009 (JO L 121 du 3.5.2013, p. 8).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2020/424 de la Commission du 19 mars 2020 relatif à la soumission à la Commission d'informations concernant la non-application de spécifications techniques d'interopérabilité conformément à la directive (UE) 2016/797 (JO L 84 du 20.3.2020, p. 20).

Article 2

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 novembre 2022.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission