



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 1.10.2003
COM(2003) 564 final

2001/0229 (COD)

Proposition modifiée de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la proposition modifiée de

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le
développement du réseau transeuropéen de transport**

(présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

Table des matières

1.	Introduction et résumé	3
2.	Des projets prioritaires pour l'Union élargie	4
2.1.	Une méthodologie sélective	5
2.2.	Un nombre limité de nouveaux projets	5
2.3.	Déclaration d'intérêt européen.....	6
3.	Le mécanisme de soutien des autoroutes de la mer	7
4.	Une coordination entre Etats Membres renforcée.....	10
4.1.	Des coordonnateurs européens par projet ou groupe de projets	10
4.2.	Des procédures coordonnées préalables aux autorisations de construire.....	11
5.	Elements d'analyse d'impact.....	13
5.1.	Le financement.....	13
5.2.	L'impact économique, social et sur l'environnement.....	15
5.3.	Consultation externe.....	16

1. INTRODUCTION ET RESUME

Un réseau de transport véritablement transeuropéen favorise la dynamique du marché intérieur, améliore la cohésion territoriale, et de ce fait la compétitivité et le potentiel de croissance de l'Union européenne. Son extension aux futurs Etats membres contribue au succès de l'élargissement et constitue une nouvelle chance pour réduire la congestion sur les grands axes et encourager l'intermodalité à l'échelle de l'Europe élargie, condition d'un développement durable des transports.

Pour stimuler le développement d'un tel réseau autour de projets avec une dimension européenne marquée, la Commission a proposé le 2 octobre 2001 une modification de la décision du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.¹ Au cours de la session plénière du 30 mai 2002, le Parlement européen a approuvé, sous réserve de plusieurs amendements, les principaux éléments de cette proposition, notamment l'ajout de six projets prioritaires avec une forte valeur ajoutée européenne. La Commission a transmis au Parlement et au Conseil en septembre 2002 une proposition modifiée indiquant les amendements du Parlement qu'elle considère souhaitables d'insérer.²

Le Conseil n'a pas été en mesure d'adopter cette proposition. Dès le Livre blanc sur la politique européenne des transports en 2001, la Commission avait indiqué la nécessité de compléter cette première proposition en vue de poursuivre l'effort de concentration sur des projets prioritaires dans la perspective de l'Union élargie.

A cette fin, la Commission a établi un groupe à haut niveau présidé par M. Karel Van Miert et composé d'experts désignés par les ministres des transports des Etats membres actuels et futurs ainsi que de la Banque européenne d'investissement. Le rapport de ce groupe a été remis à la Commission le 30 juin 2003, et rendu public aussitôt.³

Après avoir examiné les recommandations du groupe à haut niveau et des réactions reçues après leur publication, la Commission estime que des éléments nouveaux plaident pour compléter la proposition modifiée transmise en septembre 2002. Ce complément de proposition modifiée vise à faciliter l'obtention d'un accord au sein du Conseil et du Parlement européen de manière à réaliser les objectifs fixés par le Conseil européen de rapidement adopter ces nouvelles orientations, y compris de nouveaux projets prioritaires dans les Alpes, les Pyrénées et la mer Baltique. Les modifications nouvelles proposées:

- Complètent la liste des projets prioritaires proposée en 2001 par les nouveaux projets identifiés par le groupe précité, y compris par de nouvelles formes de soutien au développement de projets transnationaux d'autoroutes de la mer.

¹ COM(2001) 544.

² COM(2002) 542.

³ Voir http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

- Octroient un label d'intérêt européen à ces projets leur permettant d'utiliser en priorité les ressources communautaires disponibles dans le cadre des règles applicables aux instruments financiers communautaires dédiés aux réseaux. Ce label prévoit aussi notamment le recours par les Etats membres, préalablement aux autorisations de construire, à des procédures coordonnées d'évaluation et de consultation du public, ou à une enquête transnationale commune dans le cas de certains tronçons transfrontaliers.
- Introduisent un mécanisme visant à renforcer la coordination opérationnelle et financière des Etats membres pour certains projets ou groupes de projets déclarés d'intérêt européen, par la désignation de « coordonnateurs européens ».
- Portent à 2020 l'horizon de réalisation du réseau transeuropéen étant donné le délai écoulé depuis la proposition initiale présentée en octobre 2001 et le temps nécessaire pour construire des infrastructures de transport.

La Commission souligne que ce complément de proposition va de pair avec une proposition parallèle visant à modifier le règlement (CE) n° 2236/95 de manière à rendre possible, pour les tronçons transfrontaliers des projets déclarés d'intérêt européen identifiés dans la présente proposition, des taux de cofinancement communautaire allant jusqu'à 30% du coût des projets.

Ces deux propositions s'inscrivent dans le cadre de l'Initiative de croissance annoncée par la Commission en juillet 2003. La proposition de décision identifie en effet des investissements dans des projets d'intérêt européen de l'ordre de €220 milliards d'ici 2020, dont € 80 milliards d'ici 2006 susceptibles d'être mobilisés efficacement pour stimuler l'économie et rapidement si la volonté politique suit. En proposant d'autres investissements à plus long terme susceptibles d'améliorer le potentiel de croissance de demain, elle permet aux investisseurs, tant publics que privés, d'anticiper leur apport. Un premier rapport d'étape sur l'Initiative de croissance est fait en parallèle de ces propositions en vue du Conseil européen d'octobre et l'analyse détaillée des investissements prioritaires et de leur hiérarchie dans le temps qui découlent de cette initiative sera présentée au Conseil européen de décembre 2003 sur la base des travaux conjoints de la Commission et de la Banque européenne d'investissement. Le développement du réseau transeuropéen étant une des clés de voûte d'une telle initiative, ces deux propositions, qui suivent la proposition présentée le 23 juillet 2003 concernant la taxation des poids lourds (directive « Eurovignette »), constituent donc un élément fondamental du dispositif à mettre en place.

2. DES PROJETS PRIORITAIRES POUR L'UNION ELARGIE

Le réseau transeuropéen se compose de nombreux projets d'intérêt commun. Certains projets se distinguent toutefois par leur dimension européenne, que ce soit par leur envergure, leur rôle pour développer les échanges transnationaux, pour contribuer de manière notable à la cohésion territoriale et à la concentration des flux sur les modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Un effort particulier de la Communauté pour coordonner et, le cas échéant, soutenir financièrement la réalisation de tels projets est nécessaire pour assurer un développement cohérent du réseau et promouvoir une vision commune de ses grands axes auprès des autorités nationales et régionales et les opérateurs intervenant, chacun à leur niveau, sur le réseau transeuropéen. C'est l'objectif du label de "projet prioritaire".

2.1. Une méthodologie sélective

Une méthodologie rigoureuse et claire pour un choix sélectif des projets prioritaires est indispensable. Le groupe à haut niveau a établi une méthodologie, dont le détail figure dans le rapport du groupe, et repose sur deux étapes:

- La première étape vise à assurer la cohérence d'ensemble des projets, leur maturité et l'engagement des Etats membres concernés à les réaliser. Ce dernier point est particulièrement important, étant donné l'ampleur des impacts territoriaux et financiers pour les Etats membres traversés par ces projets.
- Au cours d'une seconde étape, est appréciée la contribution des projets à trois objectifs politiques essentiels de la Communauté : leur valeur ajoutée pour faciliter la mobilité des biens et des personnes entre les États membres, leur contribution à la cohésion territoriale et celle au développement durable des transports.

Cette méthodologie a fait ses preuves dans le cadre du groupe à haut niveau. La présente proposition l'introduit donc dans l'article 19.

Les projets prioritaires dont les travaux sont entamés avant 2010 sont arrêtés, après examen de ces différents critères, dans le cadre de la présente décision, donc par codécision du Parlement européen et du Conseil sur proposition de la Commission selon la procédure visée à l'article 251 du traité.

2.2. Un nombre limité de nouveaux projets

Le groupe à haut niveau a appliqué la méthodologie par un examen d'une centaine de projets. Cela lui a permis de retenir, avec l'accord de la très grande majorité de ses membres, un nombre limité de nouveaux projets prioritaires dont les travaux devraient pouvoir commencer avant 2010 (liste 1 du rapport du groupe). Le groupe à haut niveau a par ailleurs confirmé l'intérêt des projets avalisés aux Conseil européens d'Essen et de Dublin (liste 0 du rapport du groupe).

La Commission a examiné les résultats de ces travaux et a organisé, sur la base du rapport du groupe à haut niveau, une consultation publique (voir chapitre 4). Cette évaluation n'a pas apporté d'éléments nouveaux susceptibles de remettre en question les choix opérés par le groupe, considérant que:

- L'inclusion d'un projet dans la liste des projets prioritaires ne préjuge pas de la variante choisie à l'issue des procédures d'évaluation des incidences sur l'environnement. Par ailleurs, la Commission veille à l'application correcte par les Etats membres des directives dans ce domaine. Dans le cas des pays candidats, la Commission est d'avis que les exigences minimales prévues par

ces directives doivent s'appliquer aux projets du réseau transeuropéen, y compris les projets prioritaires. Les aides communautaires éventuelles octroyées sont, dès lors, en pratique conditionnées aux respects de ces exigences minimales.

- L'inclusion d'un projet dans la liste des projets prioritaires ne préjuge pas de l'éligibilité à des financements communautaires éventuels. Les projets prioritaires se composent en effet de groupe de projets situés sur un même axe. L'éligibilité de ces éléments séparés, correspondant chacun à une série de tâches économiquement indivisibles avec des objectifs clairement établies, dépend, entre autres, de la confirmation de leur viabilité économique potentielle.

Outre les projets prioritaires présentés par la Commission en octobre 2001 et approuvés par le Parlement européen en première lecture le 30 mai 2002, la Commission propose donc comme nouveaux projets prioritaires dans l'annexe III la totalité des projets identifiés dans la liste 1 du rapport du groupe à haut niveau suite à l'application de la méthode ci-dessus.

De plus, la Commission estime que trois projets ferroviaires (n° 27, 28 et 29) qui ont été débattus largement au sein du groupe à haut niveau, mais non retenus par lui, remplissent les critères requis et méritent d'être inclus dans la liste de l'annexe 3 vu l'engagement clair des Etats concernés et leur valeur ajoutée européenne. Suite à la présentation du rapport du Groupe à Haut Niveau, la Commission a reçu des preuves solides au plus haut niveau politique concernant l'engagement des Etats membres concernés pour le lancement des travaux avant 2010.

Afin de faciliter la coopération pour leur suivi, les nouveaux projets sont regroupés le long d'axes principaux qui relient les capitales de l'Union élargie ou qui étendent des projets déjà proposés en octobre 2001.

Cette annexe comporte par conséquent des projets situés sur le territoire d'Etats dont l'adhésion à la Communauté est prévue prochainement. Il convient en effet de rappeler que les traités d'adhésion incorporent le réseau de ces Etats aux orientations, notamment dans les cartes de l'annexe I, mais n'identifie pas de projets prioritaires dans ces Etats.

2.3. Déclaration d'intérêt européen

L'expérience montre que les projets prioritaires se heurtent à plusieurs difficultés liées au manque de financement, à l'organisation de la coordination entre Etats membres nécessaire compte tenu de leur dimension transnationale, ou encore au cloisonnement des procédures d'autorisation de construire.

Pour contribuer à y remédier, les projets prioritaires sont déclarés d'intérêt européen dans la présente décision. La Commission, dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports, avait déjà avancé l'idée d'un concept de Déclaration d'intérêt européen lorsqu'« *une infrastructure est considérée comme stratégique pour le bon fonctionnement du marché intérieur et la décongestion sans présenter le même intérêt au niveau purement national ou local.* ». L'article 19 bis précise les effets qui découlent d'une telle déclaration d'intérêt européen:

1. Il convient de s'assurer que la Communauté traduise dans les faits les priorités qu'elle choisit. Les aides octroyées au titre des réseaux transeuropéens, du fonds de cohésion et de l'instrument structurel de pré-adhésion doivent donc naturellement viser en priorité ces projets, tout en respectant les règles et les critères propres à chacun de ces instruments.⁴
2. Vu l'impact négatif que peuvent avoir les retards ou l'abandon de certains tronçons sur la rentabilité des travaux effectués par d'autres Etats le long d'un même axe et sur les intérêts financiers de la Communauté, il convient d'introduire un mécanisme incitant les Etats membres à respecter les calendriers convenus dans la décision sur les orientations. L'article 19 bis introduit donc la possibilité que la Commission décide de retirer la qualification de projets d'intérêt européen en cas de retards après avoir recueilli l'avis des Etats concernés sur les raisons de tels retards.
3. Afin de faciliter les futures révisions des orientations, et le cas échéant de la liste des projets prioritaires, ainsi que d'améliorer les procédures d'évaluation de projets, l'article 19 bis introduit de nouvelles dispositions visant à ce que les Etats membres réalisent des évaluations à posteriori de chaque projet prioritaire et en transmettent les résultats à la Commission.
4. Considérant les risques de difficultés liés au cloisonnement entre Etats membres des procédures nationales d'évaluation et de consultation du public préalables aux autorisations de construire, les Etats membres sont invités à mettre en œuvre des procédures coordonnées, voire des procédures uniques dans le cas de tronçons transfrontaliers (voir chapitre 4).

Pour finir la proposition parallèle visant à modifier le règlement (CE) n° 2236/95 rend possible, pour les tronçons transfrontaliers des projets déclarés d'intérêt européen identifiés dans la présente proposition, des taux de cofinancement communautaire allant jusqu'à 30% du coût des projets. L'annexe III de la présente décision précise, à titre indicatif, les tronçons transfrontaliers susceptibles de mériter en particulier ce type de soutien renforcé.

3. LE MECANISME DE SOUTIEN DES AUTOROUTES DE LA MER

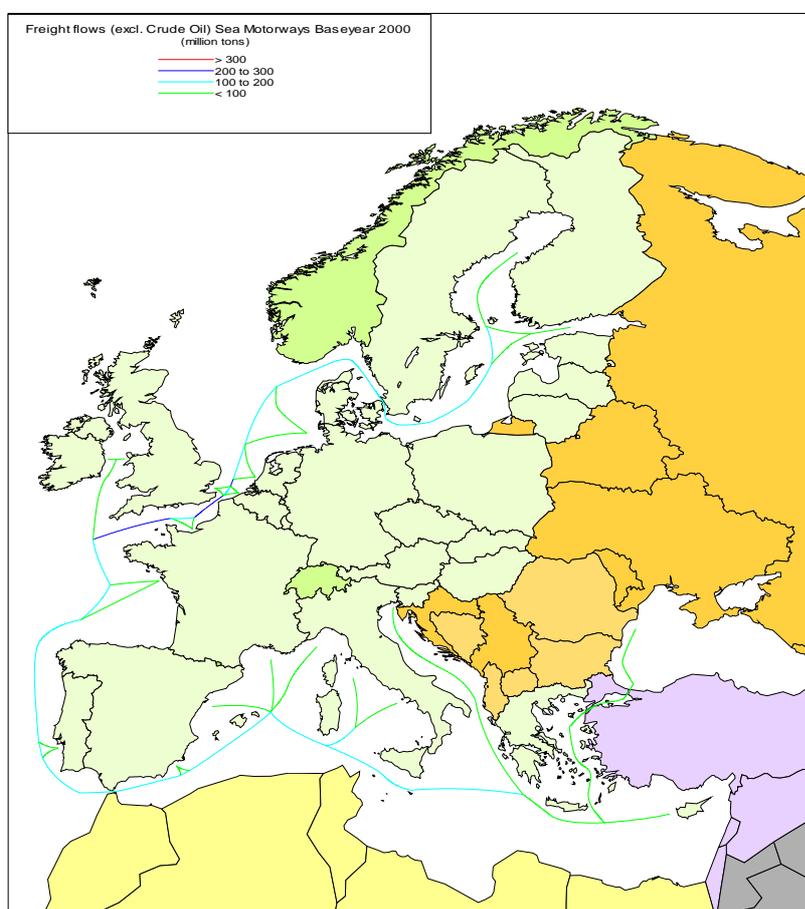
La nouvelle annexe III comprend, parmi ses projets, le développement « d'autoroutes de la mer ». Cela vise à donner, dans le réseau transeuropéen, la même importance que les autoroutes ou les chemins de fer, au lancement de nouvelles lignes maritimes transnationales qui permettent de mieux relier les pays isolés par des barrières naturelles, ainsi que les pays insulaires et d'autres pays périphériques.

Le rapport du groupe à haut niveau suggère un certain nombre de mesures susceptibles d'inciter l'essor de telles lignes en massifiant le fret sur quelques itinéraires maritimes au départ d'un nombre limité de ports afin d'accroître la viabilité potentielle des lignes maritimes. Ces mesures comprennent:

⁴ Le groupe à haut niveau a préconisé de concentrer les financements communautaires au titre des différents instruments financiers existants sur les projets prioritaires.

- la simplification des contrôles douaniers et administratifs, comme cela se fait déjà lors du passage des frontières intracommunautaires sur les autoroutes européennes et mettre au point un système de déclaration électronique pour les autorités portuaires⁵;
- des installations portuaires qui soient de préférence réservées à cette activité (terminaux rouliers, équipement logistique, places de stationnement, installations pour les chauffeurs routiers) et un accès direct aux ports (y compris un accès ferroviaire libre);
- une navigabilité tout au long de l'année, en particulier l'accès hivernal en mer Baltique.

La carte ci-dessous, montrant le volume de fret (hors produit pétrolier) transporté dans les régions maritimes identifiées en annexe III, illustre le potentiel de massification.



En pratique, des incitations au développement de nouvelles liaisons maritimes transnationales devraient être d'accompagner ou de subventionner les mesures d'accompagnement décrites ci-dessus, y compris par l'octroi d'aides au démarrage de nouveaux services.

⁵ Ce que prévoit déjà l'article 15 de la décision de 1996.

Au-delà des actions déjà entreprises par le programme Marco-Polo, le nouvel article 12 bis intègre les dispositions juridiques nécessaires pour permettre, dans le cadre du réseau transeuropéen, des soutiens communautaires à de telles incitations.

La procédure proposée pour identifier des projets susceptibles de bénéficier de tels soutiens vise à éviter des distorsions de concurrence. Les projets doivent concerner deux Etats membres et devront associer des financements privés et des financements publics selon une procédure garantissant que les aides des budgets nationaux, le cas échéant avec l'appui de la Communauté, soient octroyées après une mise en concurrence. En pratique, la procédure proposée comporte plusieurs étapes:

1. Pour être éligibles à la qualification de projets d'intérêt commun, les projets devront être proposés par au moins deux États membres, viser le lancement de nouvelles lignes régulières entre deux Etats membres, concerner le strict minimum nécessaire de ports et atténuer la saturation du trafic routier sur les grands axes ou, dans le cas des Etats membres périphériques ou insulaires, améliorer leur desserte.
2. Les Etats membres intéressés établissent en commun une procédure de mise en concurrence (appels à proposition) pour l'octroi de subventions publiques à des paquets qui comprennent des infrastructures d'accès, des infrastructures portuaires, des systèmes électroniques de gestion ou des aides au service et qui améliorent la viabilité économiques des nouvelles lignes.
3. L'étape la plus délicate est de sélectionner les ports pouvant faire partie d'une autoroute maritime. Si la sélection se révèle trop difficile au niveau national, les Etats membres concernés pourront organiser un appel à proposition adressé à la fois aux ports et aux compagnies maritimes. Les ports seront ainsi choisis sur la base des propositions faites par des consortiums intéressés et réunissant à la fois des compagnies maritimes et des autorités portuaires. L'appel à proposition ne devra pas préciser les ports visés mais être conçu de manière à concerner des ports comparables pour éviter que la sélection des offres ne soit influencée par la localisation des ports.
4. Les projets sélectionnés conjointement par deux Etats membres, à l'issue de ces appels à proposition, sont soumis pour approbation à la Commission, par les Etats membres concernés.
5. La Commission après examen, entre autres, de la compatibilité des aides envisagées avec les orientations en matières d'aides d'Etat dans le transport maritime, décidera si le projet peut bénéficier de la qualification de projets d'intérêt commun. Une fois octroyée cette qualification de projets d'intérêt commun, ces projets deviendront éligibles à des co-financements communautaires.

4. UNE COORDINATION ENTRE ETATS MEMBRES RENFORCEE

Au-delà de l'importance pour la Communauté de cibler ses efforts sur des projets avec une dimension européenne particulière, la coordination de la planification et des investissements des Etats membres est tout autant nécessaire pour un développement cohérent du réseau transeuropéen.

Les Etats membres ont leur propre planification, assument le gros des financements publics, démarchent les investisseurs privés, gèrent les procédures administratives complexes préalables aux autorisations de construire, supervisent l'octroi des marchés, la réception des travaux, etc.

Le cloisonnement de ces tâches, et leur difficile coordination entre plusieurs Etats membres, outre le manque de financement, occasionnent souvent des retards affectant la réalisation des liaisons transnationales, en particulier leur section transfrontalière. Faute de profiter pleinement des effets d'échelle, c'est la rentabilité des investissements pour la société (rentabilité socio-économique) qui s'en trouve amoindrie.

Comme le rappelle la « Charte de Naples » élaborée à l'issue des discussions entre ministres des transports le 5 juillet 2003, la révision des orientations devrait être l'occasion d'introduire de nouveaux mécanismes de coordination entre Etats membres.

La Communication de la Commission « *développer le réseau transeuropéen* »⁶ et plus récemment le rapport du groupe à haut niveau ont déjà examiné les diverses options envisageables pour renforcer cette coordination, rendue d'autant plus difficile que le principe de territorialité des financements et de la maîtrise d'ouvrage d'art des projets est fortement ancrée. Suite à cet examen, ainsi que d'un échange d'information avec les Etats membres au niveau du Comité de l'article 18, la présente proposition apporte deux réponses:

4.1. Des coordonnateurs européens par projet ou groupe de projets

La rentabilité des investissements, dépendant du trafic futur et des rendements d'échelle, est étroitement liée au séquençage de la mise en service des différents tronçons sur l'axe en question. L'expérience montre que la rentabilité socio-économique de grands projets du réseau transeuropéen s'est avérée décevante en raison de retards dans les travaux d'autres projets situés sur le même axe transeuropéen, notamment des projets dans d'autres pays. Faute de connaître avec précision les intentions de leurs voisins, il arrive fréquemment que les Etats membres diffèrent certaines décisions d'investissements, celles-là même qui sont les plus susceptibles d'avoir une valeur ajoutée européenne forte. Les investissements doivent être donc synchronisés au mieux le long des axes transnationaux.

⁶ COM(2003) 132.

Pour certains projets déclarés d'intérêt européens, ou groupes de projets, situés sur les grands axes (corridors) européens, il devrait être possible de créer une équipe de coordination, à laquelle la Communauté participerait, pour la durée des projets prioritaires situés sur l'axe. Une telle approche, à décider au cas par cas, nécessitera la coopération des Etats membres concernés, ce que vise l'article 17 bis introduit par la présente proposition.

L'article 155 du traité CE confère à la Commission la mission de prendre toutes initiatives utiles pour promouvoir la coordination entre États membres. Il devrait donc appartenir à la Commission de désigner une personnalité, en accord avec les États membres concernés, chargée d'animer cette coordination.

Ce coordonnateur européen nommé par projet ou par groupe de projets encouragerait la coopération avec les utilisateurs et les opérateurs, ferait la promotion des projets concernés auprès d'investisseurs privés et d'institutions financières, y compris la Communauté, et assurerait le suivi nécessaire pour informer la Communauté des progrès, en vue, le cas échéant, de prendre les mesures pour surmonter les difficultés éventuelles rencontrées. Le coordonnateur européen agirait au nom, et pour le compte, de la Commission.

Les désignations de coordonnateur européen interviendront par des décisions de la Commission, après consultation des Etats membres concernés. Ces décisions individuelles préciseront les modalités de fonctionnement du coordonnateur. Ces dernières seront fixées au cas par cas et pourront donc varier selon les circonstances. La désignation d'un coordonnateur reste une éventualité qui ne concernera que certains projets ou groupe de projets en fonction des difficultés observées de coordination.

La Commission compte faire rapidement le bilan du fonctionnement de ces coordonnateurs européens. A la lumière de cette expérience, elle pourrait envisager leur évolution vers une ou des structures communes, responsables de la promotion des projets auprès des investisseurs privés et publics, voire même de la réalisation des projets. Ces structures seraient telles qu'évoquées par la Commission dans sa communication précitée intitulée "*Développer le réseau transeuropéen de transport*".

4.2. Des procédures coordonnées préalables aux autorisations de construire

Partant du constat des difficultés qu'occasionnent, dans le cas de certains projets, le cloisonnement entre Etats membres des procédures d'évaluation et de consultation du public préalables aux autorisations administratives de démarrer un projet, le groupe à haut niveau a évoqué la possibilité de permettre une procédure d'enquête unique couvrant plusieurs États membres, et non pas seulement l'État membre promoteur du projet.

Pour les tronçons transfrontaliers, qui se heurtent souvent à des difficultés liées à ce cloisonnement, des commissions d'enquête "transnationales" pourraient en particulier être mises sur pied pour conduire les analyses d'impact et recueillir l'avis de toutes les parties intéressées sur les territoires des États membres concernés.

La déclaration d'intérêt européen rendue dans le cadre de la présente décision demande donc aux Etats membres concernés de mettre en œuvre des procédures coordonnées, voire des enquêtes transnationales dans le cas des tronçons transfrontaliers indivisibles techniquement et financièrement (article 19 bis paragraphes 8 à 9).

De telles procédures, dans le respect des directives communautaires en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement, offriraient plusieurs avantages:

- Une enquête coordonnée ou transnationale organisant l'évaluation et la consultation du public dans les différents États concernés plutôt qu'une juxtaposition de procédures nationales qui ne sont pas forcément coordonnées; une telle enquête offrirait notamment un net avantage dans les cas où un promoteur unique a été désigné pour construire une section transfrontalière.
- Une étude d'impact coordonnée ou unique pour l'ensemble du projet. Cela permettra de tenir compte des effets, positifs ou négatifs, à l'échelle non pas de l'État promoteur du projet mais de tous les États membres concernés par le projet en question. Une telle étude d'impact permettra, entre autres, de vérifier très facilement que part et d'autre de la frontière les systèmes de gestion de trafic et/ou de signalisation sont identiques ou au moins interopérables.
- Un travail collégial entre des experts indépendants (commissaires enquêteurs) des différents États membres concernés qui auraient la charge de rédiger en commun ou de façon coordonnée un avis unique sur l'ensemble du tracé, en pesant les inconvénients et les avantages du projet soumis à enquête.
- Un traitement homogène au regard du respect de certaines directives communautaires pour la protection de l'environnement (en vue d'éviter un empilement des mesures nationales de transposition) et de la conduite de l'évaluation des impacts sur le développement durable.
- Une consultation de toutes les populations concernées dans plusieurs États membres, en conformité avec les différentes directives sur l'évaluation des incidences sur l'environnement et de la convention d'Aarhus. Cela donnerait aux citoyens de l'Union un droit égal à l'information sur un projet transnational et d'avoir la même possibilité de commenter le projet en question.

Les Etats membres concernés pourront décider, dans le respect des directives communautaires pertinentes en matière de protection de l'environnement, de développer pour les projets déclarés d'intérêt européen les modalités des procédures coordonnées, ainsi que celles des enquête transnationales dans le cas des tronçons transfrontaliers.

Il convient de souligner que les modalités retenues par les Etats membres pour la consultation du public et les méthodologies d'évaluation devront respecter l'acquis communautaire dans le domaine des évaluations des incidences sur l'environnement.

Cet acquis est constitué en particulier par la directive n° 85/337/CE concernant l'évaluation des projets telle que modifiée par ses amendements successifs⁷, la directive n° 92/43/CE concernant la protection de la flore et la faune, la directive oiseaux, la directive n° 2001/42/CE concernant l'évaluation des plans et programmes, ainsi que la directive n° 2000/60/CE établissant un cadre communautaire pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

Ces directives s'appliquent aux projets situés sur le territoire des Etats membres mais ne prévoient pas pour les projets transfrontaliers de procédures spécifiques coordonnant ou éventuellement unifiant les procédures et évaluations conduites par les Etats membres. La Commission envisage d'examiner cette question dans le cadre d'application de ces directives et de la présente décision et d'apporter, si nécessaire, des modifications appropriées. Il est donc important que les Etats membres concernés informent la Commission du lancement et du résultat de ces procédures coordonnées ou d'enquête transnationale.

5. ELEMENTS D'ANALYSE D'IMPACT

5.1. Le financement

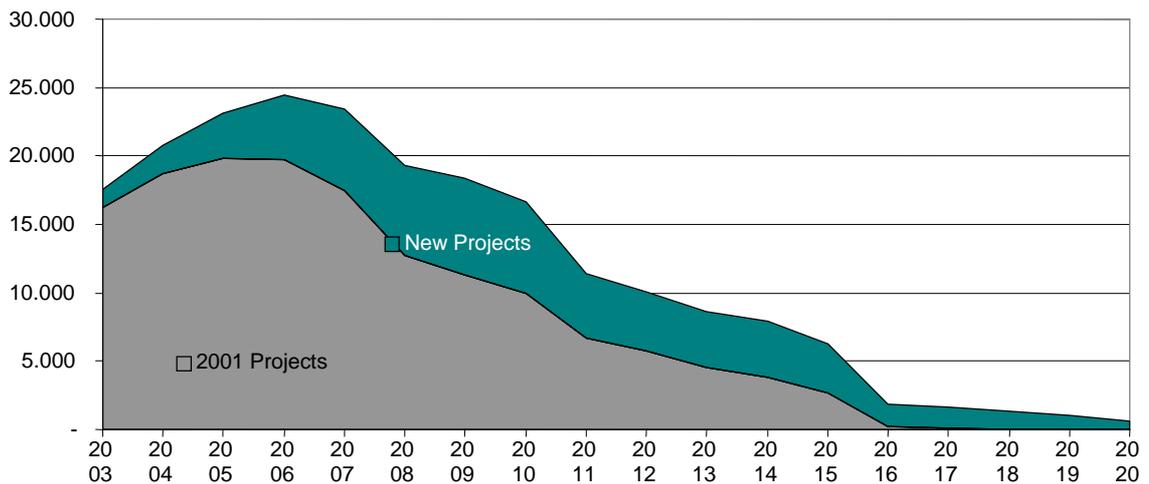
Le montant estimé des investissements nécessaires pour réaliser l'ensemble des projets déclarés d'intérêt européen (projets déjà proposés en 2001 et nouveaux projets proposés dans la présente décision) s'élève à environ 220 milliards €, soit près de 40% de plus que ceux nécessaires pour réaliser les projets proposés en 2001 (voir graphique ci-dessous). Ce chiffre ne correspond pourtant qu'aux projets déclarés d'intérêt européen. Le montant total de l'ensemble du réseau transeuropéen à l'horizon 2020, y compris les projets d'intérêt commun non déclarés d'intérêt européen, s'élevant à au moins € 600 milliards.⁹ Les efforts d'investissements en particulier, à court et moyen terme (plus de € 80 milliards d'ici 2006), sont considérables.

⁷ Y compris la directive 2003/35/CE qui incorpore les dispositions de la Convention d'Aarhus sur l'accès du public aux informations environnementales.

⁸ Excluant les autoroutes de la mer.

⁹ Niveau de prix 2003.

**Remaining Investment -
Projects proposed in 2001 and New Projects
(2003-2020, Meuro)**



Pour que la déclaration d'intérêt européen ait une portée concrète pour les citoyens et l'économie, il sera donc crucial que les Etats et la Communauté adoptent, dans la foulée de l'Initiative de croissance, une approche cohérente pour améliorer et faciliter les investissements nécessaires, tant dans le court terme que dans le long terme, comme indiqué dans la communication précitée intitulée *"Développer le réseau transeuropéen de transport"*.

Outre la participation d'intermédiaires financiers, tels que le secteur privé, pour encourager une meilleure gestion des coûts et des risques, il sera essentiel de combiner au mieux les trois sources de financement existantes, à savoir les budgets nationaux, le budget communautaire et les ressources provenant directement des usagers:

- Le financement par les budgets nationaux aura un rôle clé à jouer. Les Etats membres sont donc invités à adopter dans ce domaine une politique cohérente avec les engagements pris dans le cadre de la présente décision. Le budget communautaire peut jouer à cet égard un effet de levier important. La Commission envisage donc d'examiner la faisabilité d'un mécanisme qui récompense les projets qui font l'objet d'un engagement budgétaire rapide des Etats membres.
- Il sera nécessaire de concentrer les ressources disponibles d'ici 2006 au titre des instruments financiers dédiés aux réseaux transeuropéens (budget consacré aux réseaux transeuropéens, fonds de cohésion, instrument structurel de pré-adhésion) sur les projets déclarés d'intérêt européen. En ce qui concerne les tronçons transfrontaliers, la possibilité d'aides au titre des réseaux transeuropéens (proposée en parallèle de la présente décision) pouvant atteindre 30% du coût d'un projet pourra faciliter leur montage financier.
- Les contributions des usagers sont étroitement liées aux tarifications de l'usage des infrastructures appliquées et des règles communautaires dans ce domaine. La modification de la directive (CE) n° 99/62/CE sur la taxation des poids lourds proposée le 23 juillet 2003 offre, de plus, un cadre permettant dans des certaines circonstances le recours aux financements croisés.

Des simulations préliminaires établies par la Commission à partir des caractéristiques individuelles des projets indiquent que la capacité contributive des usagers (y compris en prenant en compte les évolutions réglementaires précitées en matière de tarification¹⁰) est de l'ordre de €40 milliards du montant total des investissements nécessaires, soit autant potentiellement mobilisable auprès d'investisseurs privés. Vu les risques inhérents à la nature de ces projets, l'octroi de garanties d'emprunt aura un rôle essentiel pour mobiliser ces capitaux.

En tout état de cause, le reste, soit près de €180 milliards devra être financé par les budgets nationaux et le budget communautaire, ce qui donne une idée de l'ampleur des moyens qui seront nécessaires, notamment dans le cadre des prochaines perspectives financières de la Communauté après 2006.

5.2. L'impact économique, social et sur l'environnement

Le groupe à haut niveau précité a déjà réalisé un premier examen des projets prioritaires inclus dans cette proposition en tant que projets déclarés d'intérêt européen ainsi que des avantages à attendre d'une coordination renforcée entre Etats membres.

Selon cette analyse préliminaire, ces projets prioritaires pourraient offrir de grands avantages socio-économiques, en termes de réduction des coûts (internes et externes), d'amélioration de la qualité des transports et de développement du territoire. L'annexe technique du rapport détaille les caractéristiques, les avantages attendus et le degré d'avancement de chacun des projets nouveaux introduits dans cette proposition.¹¹

Dans le cadre de l'analyse d'impact effectuée par la Commission¹², une étude réalisée¹³ laissent penser que la réalisation de ces projets, si coordonnée avec d'autres mesures de promotion de l'intermodalité et de tarification de l'usage des infrastructures telles que proposées dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports, produiraient des gains de temps significatifs pour les seuls flux interrégionaux, en particulier dans les pays candidats, pouvant atteindre près de €8 milliards par an.

Le paquet de mesure pourrait réduire les émissions de CO₂ générées par les flux interrégionaux de 17 millions de tonnes par an par rapport à un scénario tendanciel, ainsi que d'autres émissions polluantes telles que l'oxyde d'azote.

¹⁰ Comprenant les financements croisés

¹¹ Voir http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm

¹² Voir SEC(2003) 1060

¹³ Etude "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Phase I, en cours de publication. Voir <http://www.nea.nl/ten-stac>

A ces avantages s'ajouteraient d'autres bénéfiques tels qu'une réduction de la congestion routière pouvant atteindre 14% et une amélioration de la sécurité en réduisant le nombre d'accidents de la route. Le paquet contribuerait à un aménagement du territoire plus équilibré puisque tous les pays candidats, la péninsule ibérique, les pays Nordiques, le nord de la Grèce et l'Irlande verraient leur accessibilité relative substantiellement augmentée.¹⁴

Ces projets contribueraient au développement durable des transports à l'échelle de la Communauté en promouvant l'intermodalité. Selon l'étude précitée, ces projets, accompagnés des mesures indiquées plus haut, permettraient de stabiliser la part de la route dans l'Union élargie à 27.

Par ailleurs, en s'appuyant sur l'étude précitée, la Commission a constaté que les projets prioritaires étaient situés sur des axes du réseau transeuropéen qui connaîtront très vraisemblablement un volume important de trafic international. Leur valeur ajoutée européenne en facilitant les connexions entre réseaux nationaux, les échanges transnationaux, et, de ce fait, la dynamique du marché intérieur, peut donc être considérée comme particulièrement élevée.

A la différence de nombreux autres secteurs, les projets d'investissement dans le secteur des transports ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années, et servent les générations futures. Dès lors que ces projets augmentent le potentiel de croissance à long terme, accentuent la dynamique du marché intérieur, et contribuent au développement durable, ils peuvent être considérés comme des investissements productifs ayant des effets positifs pour l'ensemble de l'Union et sa compétitivité.

D'autres études portant sur l'estimation de l'impact macroéconomique, en cours dans le cadre de l'Initiative de croissance, laissent penser, d'ores et déjà, que la réalisation des projets prioritaires entraînerait un accroissement du bien être collectif important, rendant possible des gains de productivité et la création de nouveaux emplois permanents, outre les emplois temporaires générés directement par les travaux de construction.

5.3. Consultation externe

Sitôt disponible, la Commission a publié le rapport du groupe à haut niveau et a invité les parties intéressées à faire connaître leur point de vue. Outre l'avis du Forum Energie et Transports du 10 septembre, la Commission a reçu 76 contributions émanant d'organisations composées d'opérateurs, de gestionnaires d'infrastructures, d'industries, d'associations de régions et d'association pour la protection de l'environnement. En résumé, les remarques montrent globalement un soutien important à¹⁵:

- l'objectif d'un développement durable des transports, notamment en faisant la promotion des infrastructures nécessaires à l'intermodalité tant dans le ferroviaire, la voie d'eau que le transport maritime, sans toutefois pour autant négliger la qualité du réseau routier;

¹⁴ Voir Etude "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Phase I, en cours de publication. Voir <http://www.nea.nl/ten-stac>

¹⁵ Voir http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm

- l'idée de développer les autoroutes de la mer qui demande de préciser les procédures à mettre en œuvre pour lancer concrètement des projets;
- l'idée d'un renforcement de la coordination entre Etats membres le long des corridors, du suivi des projets, d'une amélioration des procédures d'évaluation, ainsi que de la capacité d'intervention financière de la Communauté, en particulier en ce qui concerne les projets transfrontaliers.

Les réactions reçues soulignent généralement la complémentarité des investissements dans le cadre de la politique des réseaux transeuropéens avec les mesures de gestion des transports qui relèvent de la Politique Commune des Transports, telles que l'ouverture des réseaux ferroviaires à la concurrence et la tarification de l'usage des infrastructures.

En ce qui concerne certains tronçons de projets prioritaires, des organisations non gouvernementales ont, fait part à la Commission de leur insatisfaction sur la façon dont les procédures d'évaluations des incidences sur l'environnement, notamment sur des sites naturels, sont conduites par les Etats concernés. Plusieurs régions ont par ailleurs proposé des projets prioritaires supplémentaires non proposés par les Etats au groupe à haut niveau ou non retenues par le groupe à haut niveau.

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la proposition modifiée de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

(1) La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil⁵, modifiée par la décision n° 1346/2001/CE⁶, a établi les orientations communautaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, en identifiant les projets d'intérêt commun dont la réalisation doit contribuer au développement du réseau et en identifiant dans son annexe III les projets spécifiques auxquels le Conseil européen, lors de ses réunions d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996, a attribué une importance particulière.

(2) Le prochain élargissement de l'Union et l'objectif de rééquilibrage modal, ainsi que le fait que le temps nécessaire pour réaliser certains projets prioritaires peut dépasser dix ans imposent de réexaminer la liste des projets figurant à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE.

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴

⁵ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

⁶ JO L 185 du 6.7.2001, p. 1.

(3) La Commission a proposé le 2 octobre 2001 de modifier la décision n° 1692/96/CE en remplaçant l'annexe III par une liste de projets prioritaires qui comprend les projets spécifiques non achevés auxquels le Conseil européen, lors de ses réunions d'Essen et de Dublin, a attribué une importance particulière, et six nouveaux projets.

(4) Dans son rapport remis à la Commission le 30 juin 2003, le groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport (ci-après le « groupe à haut niveau ») a identifié un nombre limité de projets prioritaires en utilisant une méthodologie dont les critères comportent notamment l'examen de leur viabilité économique potentielle, du degré d'engagement des Etats membres concernés à respecter un calendrier convenu à l'avance, de leur impact sur la mobilité des biens et des personnes entre Etats membres, la cohésion et le développement durable. Les projets prioritaires identifiés par le groupe à haut niveau comprennent les projets proposés par la Commission le 2 octobre 2001, ainsi que de nouveaux projets, y compris des projets dans les nouveaux Etats membres qui adhéreront à l'Union le 1er mai 2004.

(5) Il y a lieu d'étendre de façon limitée la liste des projets prioritaires, de les déclarer d'intérêt européen et de mettre en œuvre des mécanismes encourageant la coordination entre Etats membres pour faciliter la réalisation desdits projets selon les calendriers souhaités.

(6) Il convient de mettre en place des mécanismes de soutien au développement d'autoroutes de la mer entre Etats membres pour réduire la congestion routière et améliorer l'accessibilité de pays périphériques ou insulaires. La mise en place de tels mécanismes encadrés, entre autres, par des procédures de mise en concurrence ne doit pas porter préjudice aux règles communautaires en matière de concurrence, ni à celles en matière de marchés publics.

(7) Le renforcement de la coordination entre les Etats concernés par des projets portant sur le même axe est nécessaire pour améliorer la rentabilité des investissements et faciliter leur synchronisation et leur montage financier.

(8) Le bilan a posteriori des projets prioritaires facilitera les révisions futures des orientations et de la liste des projets prioritaires et contribuera à améliorer les méthodes d'évaluation a priori pratiquées par les Etats membres.

(9) Le cloisonnement entre Etats membres des procédures nationales relatives à l'évaluation des incidences environnementales et socio-économiques d'un projet peut s'avérer mal adapté à la dimension transnationale des projets déclarés d'intérêt européen. Il convient pour y remédier de mettre au point, outre des méthodes communes d'évaluation, des procédures coordonnées d'évaluation et de consultation du public ou des procédures d'enquête transnationale couvrant les différents Etats membres concernés et portant tant sur les aspects socio-économiques qu'environnementaux. Ces procédures coordonnées ou d'enquête transnationale ne doivent pas porter préjudice aux obligations découlant de la législation communautaire en matière de protection de l'environnement.

(10) La Commission a réalisé une analyse d'impact des recommandations du groupe à haut niveau. Les résultats montrent que la réalisation des projets identifiés par le groupe, combinée avec plusieurs des mesures relevant de la politique commune des transports, telles que la tarification de l'usage des infrastructures et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises, produirait des bénéfices substantiels en terme de gains de temps, réduction des émissions et de la congestion, amélioration de l'accessibilité des pays périphériques et des nouveaux Etats membres ainsi que du bien être collectif.

(11) Il convient donc de modifier la proposition modifiée de décision modifiant la décision n° 1692/96/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision n° 1692/96/CE est modifiée comme suit:

- 1) A l'article 2, paragraphe 1, la date « 2010 » est remplacée par « 2020 ».
- 2) A l'article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
 - « 2. Les infrastructures de transport comprennent des réseaux de routes, de voies ferrées et de voies navigables, des autoroutes de la mer, les ports de navigation maritime et intérieure, des aéroports ainsi que d'autres points d'interconnexion entre les réseaux modaux. »
- 3) L'article 12 bis suivant est inséré:

*« Article 12 bis
Autoroutes de la mer*

1. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer des flux de marchandises sur quelques itinéraires maritimes de manière à établir de nouvelles liaisons maritimes viables, régulières et fréquentes de transport de marchandises entre Etats membres pour réduire la congestion routière et améliorer la desserte des Etats insulaires et périphériques.
2. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer se compose d'équipements et d'infrastructures concernant aux moins deux ports situés dans deux Etats membres différents. Ces équipements et infrastructures comprennent les équipements portuaires, des systèmes électroniques de gestion logistique et des procédures administratives et douanières, ainsi que des infrastructures d'accès directs terrestres et maritimes aux ports, y compris pour l'accès hivernal, utilisés par les liaisons visées au paragraphe 1.

3. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont proposés par au moins deux Etats membres. Les projets proposés associent le secteur public et le secteur privé selon des modalités permettant, avant l'octroi des aides des budgets nationaux, complétées le cas échéant par des aides de la Communauté, une mise en concurrence de l'une des façons suivantes:
 - a) par le biais d'appels à proposition publics organisés conjointement par les Etats membres concernés, visant à établir de nouvelles liaisons à partir du port de la catégorie A définie à l'article 12, paragraphe 2, qu'ils sélectionnent au préalable à l'intérieur de chaque région maritime telle que définie au projet n° 21 de l'annexe III;
 - b) dans la mesure où la localisation des ports est comparable, par le biais d'appels à proposition publics organisés conjointement par les Etats membres concernés et adressés à des consortiums réunissant à la fois au moins des compagnies maritimes et des ports situés dans l'une des régions maritimes telles que définies au projet n° 21 de l'annexe III.
 4. Les projets d'intérêt commun portent sur des équipements et des infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer et peuvent inclure, le cas échéant, des aides au démarrage destinées aux compagnies maritimes exploitant les liaisons visées au paragraphe 1. Les aides au démarrage sont limitées à deux ans et sont octroyées uniquement si le démarrage se heurte à des obstacles financiers. Elles ne peuvent pas dépasser le montant minimal estimé nécessaire pour le démarrage des liaisons concernées.
 5. Les projets d'intérêt commun sont soumis pour approbation à la Commission.»
- 4) La section 10 *bis* suivante est insérée:

**« SECTION 10 BIS
COORDINATION ENTRE ETATS MEMBRES**

*Article 17 bis
Coordonnateur européen*

1. Pour faciliter une mise en œuvre coordonnée de certains projets ou tronçons de projets parmi les projets déclarés d'intérêt européen visés à l'article 19 *bis*, la Commission peut désigner, après consultation des Etats membres concernés, une personnalité, dénommée « coordonnateur européen ». Le coordonnateur agit au nom et pour le compte de la Commission. Sa mission concerne normalement un projet, mais peut, si nécessaire, être étendue à d'autres projets situés sur le même axe.
2. Le coordonnateur européen est choisi notamment en fonction de son expérience des institutions européennes et de sa connaissance des questions liées au financement et à l'évaluation socio-économique et environnementale des grands projets.
3. La décision de la Commission portant désignation du coordonnateur européen précise les modalités d'exercice de ses tâches.

4. Le coordonnateur européen:
 - a) fait la promotion de méthodes communes d'évaluation de projets, conseille les promoteurs de projets dans le montage financier des projets, démarché les investisseurs privés potentiels, et peut donner son avis sur des questions liées à l'exploitation des réseaux;
 - b) établit un rapport chaque année à l'attention de la Commission sur les progrès accomplis dans la réalisation des projets qui relèvent de sa mission, sur les nouveaux développements réglementaires ou autres susceptibles d'influer sur les caractéristiques des projets, ainsi que sur les difficultés et obstacles éventuels susceptibles d'entraîner un retard significatif par rapport aux dates indiquées à l'annexe III;
 - c) contribue au dialogue avec les opérateurs, les utilisateurs de transport, les autorités régionales et locales, les représentants de la société civile, en vue de mieux connaître la demande de transport, les contraintes, ainsi que les paramètres de service requis pour optimiser l'utilisation des infrastructures financées.
5. Les Etats membres concernés coopèrent avec le coordonnateur européen et lui fournissent les informations nécessaires à la réalisation des tâches visées au paragraphe 4.
6. La Commission peut demander l'avis du coordonnateur européen lors de l'instruction des demandes de financement communautaires concernant les projets ou groupes de projets qui relèvent de sa mission.»

5) A l'article 18, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

« 1. Les États membres communiquent à la Commission les projets des plans et programmes nationaux qu'ils élaborent en vue du développement du réseau transeuropéen de transport, notamment pour ce qui concerne les projets déclarés d'intérêt européens visés à l'article 19 *bis*, ainsi que les plans et programmes nationaux adoptés. Une fois adoptés, les Etats membres envoient les plans et programmes nationaux à la Commission pour information.»

6) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

*« Article 19
Projets prioritaires*

1. Les projets prioritaires sont des projets d'intérêt commun visés à l'article 7 dont l'examen permet de vérifier qu'ils:
 - a) visent à résorber un goulet d'étranglement ou à compléter un chaînon manquant sur un axe majeur du réseau transeuropéen, en particulier les projets franchissant les barrières naturelles;
 - b) sont d'une dimension telle qu'une planification à long terme et au niveau européen apporte une valeur ajoutée importante;

- c) présentent, à l'échelle de l'ensemble du projet, une rentabilité socio-économique potentielle, et d'autres avantages socio-économiques, ainsi qu'un engagement des Etats membres concernés à réaliser les études et les procédures d'évaluation, à temps pour achever les travaux selon une date convenue à l'avance;
 - d) apportent une valeur ajoutée importante pour faciliter la mobilité des biens et des personnes entre Etats membres, y compris en contribuant à l'interopérabilité des réseaux nationaux;
 - e) contribuent à la cohésion territoriale de l'Union en intégrant les réseaux des nouveaux Etats membres et en améliorant les connexions avec les régions périphériques;
 - f) contribuent au développement durable des transports, en améliorant la sécurité et en réduisant les nuisances sur l'environnement dues aux transports, notamment en promouvant un transfert modal vers le chemin de fer, le transport intermodal, la voie d'eau et le transport maritime.
2. Les projets prioritaires, dont les travaux sont prévus pour commencer avant 2010, leurs tronçons, ainsi que les dates convenues d'achèvement des travaux visées au paragraphe 1, point c), sont identifiés à l'annexe III.
 3. Avant 2010, la Commission réalise un bilan des progrès accomplis et propose, le cas échéant, de modifier la liste des projets prioritaires identifiés à l'annexe III en conformité avec le paragraphe 1 du présent article.»

7) L'article 19 *bis* suivant est inséré:

*« Article 19 bis
Déclaration d'intérêt européen*

1. Les projets prioritaires identifiés à l'annexe III sont déclarés d'intérêt européen.
2. Les Etats membres, lors de la présentation de leurs projets au titre du Fonds de cohésion, conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 1164/94 du Conseil*, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen.
3. Les Etats membres, lors de la présentation de leurs projets au titre du budget consacré aux réseaux transeuropéens, conformément aux articles 9 et 10 du règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil**, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen.
4. La Commission encourage les Etats membres à tenir compte des projets déclarés d'intérêt européen lorsqu'ils planifient la programmation des fonds structurels, en particulier dans les régions relevant de l'objectif 1.

5. La Commission veille à ce que les pays bénéficiaires de l'instrument structurel de pré-adhésion, lors de la présentation de leur projets au titre de cet instrument et conformément aux articles 2 et 7 du règlement (CE) n° 1267/1999 du Conseil^{***}, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen.
6. S'il s'avère que le démarrage des travaux de l'un des projets déclarés d'intérêt européen a, ou aura, un retard significatif par rapport à l'échéance de 2010, la Commission demande aux Etats membres concernés de donner les raisons de ce retard dans un délai de trois mois. Après avoir reçu et examiné la réponse des Etats membres concernés, la Commission peut, afin de protéger les intérêts financiers de la Communauté et dans le respect du principe de proportionnalité, décider de retirer la qualification de projet déclaré d'intérêt européen.
7. Cinq ans après l'achèvement d'un projet déclaré d'intérêt européen ou de l'un de ses tronçons, les Etats membres concernés réalisent un bilan de ses effets socio-économiques et sur l'environnement, y compris des effets sur les échanges entre Etats membres, sur la cohésion territoriale et sur le développement durable. Les Etats membres informent la Commission des résultats de ce bilan.
8. Lorsqu'un projet est déclaré d'intérêt européen, les Etats membres concernés mettent en œuvre, pour chaque tronçon du projet en question, des procédures coordonnées d'évaluation du projet et de consultation du public préalables aux autorisations de construire.
9. Lorsqu'un projet déclaré d'intérêt européen comporte un tronçon transfrontalier indivisible techniquement et financièrement, les deux Etats membres concernés mettent en œuvre une enquête transnationale qui vise à évaluer ce tronçon transfrontalier et à consulter le public préalablement aux autorisations de construire.
10. Les procédures coordonnées ou d'enquête transnationale visées aux paragraphes 8 et 9 sont sans préjudice des obligations découlant de la législation communautaire en matière de protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne l'évaluation des incidences sur l'environnement. Les Etats membres concernés informent la Commission du démarrage et du résultat de ces procédures coordonnées ou d'enquête transnationale.

* JO L 130 du 25.4.1994, p. 1.

** JO L 228 du 23.9.1995, p. 1.

*** JO L 161 du 26.6.1999, p. 73. »

- 8) L'annexe III est modifiée comme suit:
- a) le titre est remplacé par « Projets prioritaires dont les travaux sont prévus pour commencer avant 2010 »;
 - b) Le contenu est modifié conformément à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le Président
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE

La liste des projets prioritaires comprend, outre les projets prioritaires inclus dans la proposition de la Commission d'octobre 2001¹ et approuvés par le Parlement européen en première lecture le 30 mai 2002, les nouveaux projets prioritaires suivants:

Extension du projet n° 1 sur l'axe ferroviaire Berlin-Verona/Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Pont rail/route sur le détroit de Messina (2015)

Extension du projet n° 3 sur l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe

- Lisboa/Porto–Madrid (2011)
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015)

Extension du projet n° 6 sur l'axe ferroviaire Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest-frontière ukrainienne²

- Venice–Trieste/Koper–Divaca (2015)
- Ljubljana–Budapest (2015)

Extension du projet n° 7 sur l'axe autoroutier Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia–Budapest

- Autoroute Sofia-Kulata-frontière Grèce/Bulgarie (2010), avec Promahon-Kulata comme tronçon transfrontalier
- Autoroute Nadlac–Sibiu–(branche vers Bucaresti et Constanta) (2007)

Extension du projet n° 16 sur l'axe ferroviaire fret Sines-Madrid-Paris

- Ligne ferroviaire Sines-Badajoz (2010)

Extension du projet n° 17 sur l'axe ferroviaire Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava

- Strasbourg–Stuttgart (2015) avec le pont de Kehl comme tronçon transfrontalier
- Wien–Bratislava (2010), tronçon transfrontalier.

¹ COM (2001) 544

² Des parties de cet axe correspondent au corridor paneuropéen V.

Extension du projet n° 18 sur l'axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube³

- Rhin–Meuse (2019) avec l'écluse de Lanay comme tronçon transfrontalier
- Wien–Bratislava (2015), tronçon transfrontalier
- Palkovicovo–Mohàcs (2014)
- Goulets d'étranglement en Roumanie et Bulgarie (2011)

Extension du projet n° 20 sur l'axe ferroviaire du Fehmarn Belt

- Ligne ferroviaire d'accès au Danemark à partir de l'Öresund (2015)
- Ligne ferroviaire d'accès en Allemagne à partir de Hannover (2015)
- Ligne ferroviaire Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

Projet n° 21: Autoroutes de la mer

Projets d'intérêt commun identifiés selon l'article 12 bis et concernant l'une des autoroutes de la mer suivantes:

- Autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale) (2010)
- Autoroute de la mer de l'Europe de l'ouest (reliant la péninsule ibérique, via l'Arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande) (2010)
- Autoroute de la mer de l'Europe du sud-est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre) (2010)
- Autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France, l'Italie, y compris Malte, et reliant l'Autoroute de la mer de l'Europe du sud-est.⁴ (2010)

Projet n° 22: Axe ferroviaire Athina–Sofia–Budapest–Wien–Praha–Nürnberg/Dresden⁵

- Ligne ferroviaire frontière grecque/bulgare-Kulata-Sofia–Vidin/Calafat (2015)
- Ligne ferroviaire Curtici–Brasov (vers Bucuresti et Constanta) (2010)
- Ligne ferroviaire Budapest–Wien (2010), tronçon transfrontalier
- Ligne ferroviaire Brno–Praha–Nürnberg (2010), avec Nürnberg–Praha comme tronçon transfrontalier.

³ Une partie de cet axe correspond à la définition du corridor paneuropéen VII.

⁴ Y compris vers la mer noire.

⁵ Cet axe principal correspond en grande partie à la définition du corridor paneuropéen IV.

Projet n° 23: Axe ferroviaire Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava-Wien⁶

- Ligne ferroviaire Gdansk–Warszawa–Katowice (2015)
- Ligne ferroviaire Katowice–Brno-Breclav (2010)
- Ligne Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

Projet n° 24: Axe ferroviaire Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerp

- Lyon–Mulhouse–Mülheim,⁷ avec Mulhouse-Mülheim comme tronçon transfrontalier (2018)
- Genova–Milano/Novara-frontière suisse (2013)
- Basel–Karlsruhe (2015)
- Frankfurt–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)⁸
- "Rhin ferré" Rheidt–Antwerp (2010)

Projet n° 25: Axe autoroutier Gdansk–Brno/Bratislava-Wien⁹

- Autoroute Gdansk–Katowice (2010)
- Autoroute Katowice–Brno/Zilina (2010), tronçon transfrontalier
- Autoroute Brno–Wien (2009), tronçon transfrontalier

Projet n° 26: Axe ferroviaire/route Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale

- Corridor routier/ferroviaire reliant Dublin avec le Nord (Belfast-Larne) et avec le Sud (Cork) (2010)¹⁰
- Corridor routier/ferroviaire Hull-Liverpool (2015)
- Ligne ferroviaire Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Ligne ferroviaire Crewe–Holyhead (2008)

Projet n° 27: « Rail Baltica »:Axe ferroviaire Warsaw - Kaunas - Riga – Tallinn

- Warsaw - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

⁶ Cet axe principal correspond en grand partie à la définition du corridor paneuropéen VI.

⁷ Comprenant le TGV Rhin-Rhône, sans la branche ouest.

⁸ Le projet n° 5 (Betuwe line) raccorde Rotterdam à Emmerich.

⁹ Cet axe principal correspond en grand partie à la définition du corridor paneuropéen VI.

¹⁰ Comprenant le projet n° 13 d'Essen: liaison routière Irlande/Royaume-Uni/Benelux.

Projet n° 28: « Eurocaprail » sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg

- Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)

Projet n° 29: Axe ferroviaire du Corridor intermodal Ionien/Adriatique

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Entre parenthèses figure la date convenue à l'avance d'achèvement des travaux. Les dates d'achèvement des travaux des projets n° 1 à 20 et le détail des tronçons sont ceux indiqués dans le rapport du groupe à haut niveau, lorsque ceux-ci ont été effectivement identifiés.