

E 4663

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 5 août 2009

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 5 août 2009

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte).

COM (2009) 391 final (Volume 1)



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 juillet 2009 (03.08)
(OR. en)**

12504/09

**Dossier interinstitutionnel:
2009/0110 (COD)**

**TRANS 298
ECOFIN 533
ENV 515
RECH 240**

[&]

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	27 juillet 2009
Objet:	Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte)

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la [Commission](#) transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNAU à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2009) 391 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 27.7.2009
COM(2009) 391 final

2009/0110 (COD)

Volume I

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**sur les orientations communautaires pour le développement
du réseau transeuropéen de transport**

(refonte)

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le 1er avril 1987, la Commission a décidé¹ de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs.
2. La codification de la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport² a été entamée par la Commission et une proposition a été soumise au législateur à cet effet³. La nouvelle décision devrait se substituer aux divers actes qui y sont incorporés⁴.
3. Entre-temps, il a été nécessaire de modifier l'annexe I de la décision 1692/96/CE du parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 afin de prendre en compte l'élargissement de la communauté européenne à 27 Etats Membres.
4. Il convient donc de convertir la codification de la décision 1692/96/CE en une refonte afin d'introduire les modifications nécessaires pour l'adaptation à la l'élargissement.
5. Les modifications nécessaires consistent à ajouter dans l'annexe I de la décision les cartes concernant les 10 Etats Membres figurant dans l'acte d'adhésion de 2003 à celles déjà existantes concernant les 15 pays qui étaient membres de l'Union européenne avant l'élargissement du 1^{er} mai 2004. Cette incorporation était prévue à l'article 1, point 15 de la décision 884/2004/CE et il est nécessaire de la réaliser. En accord avec la Décision 884/2004/CE, l'horizon du schéma du réseau transeuropéen de transport pour les 10 Etats Membres figurant dans l'Acte d'Adhésion de 2003 est l'année 2020 au lieu de 2010. Dans un souci de clarté, il est proposé de remplacer l'annexe I du texte codifié par une nouvelle annexe I dans laquelle figurent les cartes concernant les 27 pays membres de l'Union européenne.

• ¹ COM(87) 868 PV.

• ² Effectuée conformément à la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Codification de l'acquis communautaire, COM(2001) 645 final.

• ³ COM(2007) 867 final

• ⁴ Annexe IV de la présente proposition

Proposition de

DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**sur les orientations communautaires pour le développement
du réseau transeuropéen de transport**

(refonte)

(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 Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

vu l'avis du Comité des régions⁶,

statuant conformément à la procédure visée à l'article ☒ 251 ☒ du traité⁷,

Considérant ce qui suit:

↓ nouveau

(1) La décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁸ a été modifiée à plusieurs reprises⁹ et de façon substantielle. À l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à la refonte de ladite décision.

↓ 1692/96/CE considérant 1

(2) L'établissement et le développement des réseaux transeuropéens contribuent à la réalisation d'importants objectifs communautaires, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale.

↓ 1692/96/CE considérant 2

(3) L'établissement et le développement, sur l'ensemble du territoire communautaire, de réseaux transeuropéens dans le secteur des transports ont également pour objectifs

-
- ⁵ JO C [...] du [...], p. [...].
 - ⁶ JO C [...] du [...], p. [...].
 - ⁷ JO C...du..., p....
 - ⁸ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.
 - ⁹ Voir annexe IV.

spécifiques d'assurer une mobilité durable des personnes et des biens dans les meilleures conditions sociales, environnementales et de sécurité possibles et d'intégrer l'ensemble des modes de transport en tenant compte de leurs avantages comparatifs. La création d'emplois est une des retombées possibles du réseau transeuropéen.

↓ 884/2004/CE considérant 2

- (4) L'augmentation du trafic, et en particulier la part croissante des poids lourds, entraîne une congestion accrue et des goulets d'étranglement plus nombreux sur les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et des personnes, il est donc nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport.
-

↓ 1692/96/CE considérant 4

- (5) La navigation à courte distance peut, entre autres, contribuer à délester les voies de transports terrestres.
-

↓ 1692/96/CE considérant 5

- (6) L'intégration des réseaux à l'échelle européenne ne peut se développer que progressivement sur la base du maillage des modes de transport en vue d'une meilleure utilisation des avantages inhérents à ces derniers.
-

↓ 1346/2001/CE considérant 2

- (7) Les points d'interconnexion incluant des ports maritimes, des ports intérieurs et des terminaux intermodaux constituent une condition préalable à l'intégration des différents modes de transport dans un réseau multimodal.
-

↓ 1692/96/CE considérant 6
(adapté)

- (8) ☒ Etant donné que les objectifs de l'action envisagée, et notamment la fixation des grandes lignes et des priorités dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc être en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. ☒
-

↓ 1692/96/CE considérant 7

- (9) Il est nécessaire d'identifier les projets d'intérêt commun qui répondent à ces objectifs et qui s'inscrivent dans les priorités de l'action ainsi fixées. Il ne devrait être tenu compte que des projets présentant une viabilité économique potentielle.

↓ 884/2004/CE considérant 17

- (10) Il y a lieu de déclarer d'intérêt européen les projets prioritaires, de concentrer le financement communautaire sur ces projets et de mettre en œuvre des mécanismes encourageant la coordination entre États membres pour faciliter leur réalisation selon les calendriers souhaités.

↓ 884/2004/CE considérant 18

- (11) Conformément à l'article 154 du traité, la politique en matière de réseaux transeuropéens doit contribuer à renforcer la cohésion économique et sociale sur le territoire de la Communauté. Afin de réaliser cet objectif, il convient de rechercher une cohérence maximale entre les orientations communautaires en matière de réseaux transeuropéens et la programmation des instruments financiers disponibles au niveau communautaire.

↓ 884/2004/CE considérant 19

- (12) Le bilan a posteriori des projets prioritaires devrait faciliter les révisions futures des orientations et de la liste des projets prioritaires et devrait contribuer à améliorer les méthodes d'évaluation a priori pratiquées par les États membres.

↓ 1692/96/CE considérant 9

- (13) L'autorisation de certains projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ne devrait être accordée qu'après une évaluation préalable des effets notables que ces projets sont susceptibles d'avoir sur l'environnement, dans le respect de la réglementation communautaire en vigueur.

↓ 884/2004/CE considérant 10

- (14) Les exigences liées à la protection de l'environnement devraient être intégrées dans la définition et la mise en œuvre de la politique communautaire concernant les réseaux transeuropéens, conformément à l'article 6 du traité. Cela nécessite de promouvoir en priorité les infrastructures pour les modes de transport les moins nuisibles à l'environnement, à savoir le rail, les transports maritimes à courte distance et la navigation intérieure.

↓ 884/2004/CE considérant 12
(adapté)

- (15) L'évaluation environnementale visée à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement¹⁰ ☒ doit s'appliquer ☒ à l'avenir à tous les plans et programmes prévoyant des projets d'intérêt commun. Le financement des infrastructures de transport devrait également être subordonné au respect des dispositions de la législation communautaire en matière d'environnement, en particulier la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement¹¹ ☒, la ☒ directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages¹² et ☒ la directive ☒ 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages¹³.

↓ 884/2004/CE considérant 15

- (16) Dans l'optique de l'objectif général consistant à assurer une mobilité durable des personnes et des marchandises, il convient de mettre en place des mécanismes de soutien au développement d'autoroutes de la mer entre États membres pour réduire la congestion routière et/ou améliorer l'accessibilité aux États et aux régions périphériques ou insulaires. La mise en place de tels mécanismes encadrés, entre autres, par des procédures de mise en concurrence devrait être transparente, répondre aux besoins et ne devrait porter en aucune manière préjudice aux règles communautaires en matière de concurrence, ni à celles relatives aux marchés publics.

↓ 884/2004/CE considérant 21

- (17) Un renforcement de la coordination entre les États concernés par des projets situés sur le même axe peut être nécessaire pour améliorer la rentabilité des investissements et faciliter leur synchronisation et leur montage financier.

• ¹⁰ JO L 197 du 21.7.2001, p. 30.
• ¹¹ JO L 175 du 5.7.1985, p. 40.
• ¹² JO L 103 du 25.4.1979, p. 1.
• ¹³ JO L 206 du 22.7.1992, p. 7.

↓ 1692/96/CE considérant 12
⇒ nouveau

- (18) Il convient que la Commission présente tous les deux ans un rapport sur la mise en œuvre de la présente décision et ~~tous les cinq ans un rapport indiquant si les orientations nécessitent une révision~~ ⇒ qu'avant 2010 la Commission élabore un rapport sur l'état d'avancement des projets prioritaires et, le cas échéant, propose de modifier la liste des projets prioritaires ⇐ .
-

↓ 1692/96/CE considérant 13
(adapté)

- (19) Il convient d'instituer auprès de la Commission un comité chargé notamment d'assister la Commission lorsqu'elle examine la mise en œuvre et le développement des orientations ☒ établies par la présente décision. ☒
-

↓ nouveau

- (20) Il convient, dans un souci de clarté, d'ajouter dans l'annexe I de la décision les cartes concernant les 10 Etats Membres figurant dans l'acte d'adhésion de 2003 à celles déjà existantes concernant les 15 pays qu'étaient membres de l'Union Européenne avant l'élargissement du 1^{er} mai 2004, et de substituer l'horizon 2010 du schéma du réseau transeuropéen de transport par celui de l'horizon 2020. Cette incorporation était prévue à l'article 1, point 15 de la décision no. 884/2004/CE et il est nécessaire de la réaliser,
-

↓ 1692/96/CE (adapté)
→₁ 884/2004/CE art. 1, pt. 1

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

SECTION 1

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier

Objet

1. La présente décision a pour objet d'établir les orientations couvrant les objectifs, les priorités ainsi que les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. Ces orientations identifient des projets d'intérêt commun dont la réalisation doit contribuer au développement du réseau à l'échelle communautaire.
2. Les orientations visées au paragraphe 1 constituent un cadre général de référence destiné à encourager les actions des États membres et, le cas échéant, de la Communauté visant à réaliser des projets d'intérêt commun ayant pour objet d'assurer la cohérence, l'interconnexion et l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport ainsi que l'accès à ce réseau. Ces orientations visent également à faciliter l'engagement du secteur privé.
3. Les exigences essentielles en matière d'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport, de télématique des transports et des services associés sont définies conformément

au traité ☒ dans la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système¹⁴ ferroviaire au sein de la Communauté ☒ et séparément de la présente décision.

Article 2

Objectifs

1. Le réseau transeuropéen de transport est mis en place progressivement à l'horizon ➔₁ 2020 ◀, à l'échelle communautaire, en intégrant des réseaux d'infrastructure de transports terrestre, maritime et aérien, conformément aux schémas décrits sur les cartes figurant à l'annexe I et/ou aux spécifications prévues à l'annexe II.

2. Le réseau doit:

- a) assurer, dans un espace sans frontières intérieures, une mobilité durable des personnes et des biens, dans les meilleures conditions sociales et de sécurité possibles, tout en concourant à la réalisation des objectifs communautaires, notamment en matière d'environnement et de concurrence, ainsi que contribuer au renforcement de la cohésion économique et sociale;
- b) offrir aux usagers des infrastructures de grande qualité à des conditions économiques acceptables;
- c) inclure tous les modes de transport, en tenant compte de leurs avantages comparatifs;
- d) permettre une utilisation optimale des capacités existantes;
- e) être, dans la mesure du possible, interopérable à l'intérieur des modes de transport et favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport;
- f) être, dans la mesure du possible, économiquement viable;
- g) couvrir l'ensemble du territoire des États membres, de manière à faciliter l'accès en général, à raccorder les régions insulaires ou périphériques et les régions enclavées aux régions centrales et à relier entre elles les grandes zones urbaines et les régions de la Communauté sans goulets d'étranglement;
- h) pouvoir être connecté aux réseaux des États de l'Association européenne de libre-échange (AELE) des pays d'Europe centrale et orientale et des pays méditerranéens, tout en promouvant l'interopérabilité et l'accès à ces réseaux dans la mesure où cela répond à l'intérêt de la Communauté.

↓ 1692/96/CE

Article 3

Étendue du réseau

1. Le réseau transeuropéen comprend des infrastructures de transport ainsi que des systèmes de gestion du trafic et des systèmes de positionnement et de navigation.

• ¹⁴ JO L 191 du 18.07.2008, p.1

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 2

2. Les infrastructures de transport comprennent des réseaux de routes, de voies ferrées et de voies navigables, des autoroutes de la mer, des ports de navigation maritime et intérieure, des aéroports ainsi que d'autres points d'interconnexion entre les réseaux modaux.

↓ 1692/96/CE(adapté)

3. Les systèmes de gestion du trafic et les systèmes de positionnement et de navigation comprennent les installations techniques, informatiques et de télécommunications nécessaires pour assurer le fonctionnement harmonieux du réseau et la gestion efficace du trafic.

Article 4

Grandes lignes d'action

Les grandes lignes d'action de la Communauté portent sur:

- a) l'établissement et la révision des schémas de réseau;
 - b) l'identification de projets d'intérêt commun;
 - c) l'aménagement du réseau existant;
 - d) la promotion de l'interopérabilité du réseau;
 - e) la combinaison optimale des modes de transport par la voie, également, de la création de centres d'interconnexion qui devraient être situés, pour le fret, dans la mesure du possible, en dehors des centres villes afin de permettre un fonctionnement efficace de l'intermodalité;
 - f) la poursuite de la cohérence et de la complémentarité des interventions financières, dans le respect des règles applicables à chaque instrument financier;
 - g) des actions de recherche et de développement;
 - h) une coopération et la conclusion d'accords appropriés avec les pays tiers concernés par le développement du réseau;
 - i) l'incitation des États membres et des organisations internationales à favoriser les objectifs poursuivis par la Communauté;
 - j) la promotion de la collaboration continue des parties intéressées;
 - k) toutes autres actions qui s'avèrent nécessaires pour atteindre les objectifs visés à l'article 2, paragraphe 2 .
-

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 3

Article 5

Priorités

Compte tenu des objectifs définis à l'article 2 , paragraphe 2 , et des grandes lignes d'action fixées à l'article 4, les priorités sont les suivantes:

- a) l'établissement et le développement des liaisons et des interconnexions clés nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement, mettre en place les chaînons manquants et achever les grands axes, en particulier sur leurs tronçons transfrontaliers, franchir les obstacles naturels et améliorer l'interopérabilité des grands axes;
- b) l'établissement et le développement d'infrastructures qui encouragent l'interconnexion de réseaux nationaux afin de relier plus facilement les régions insulaires ou les régions assimilées aux îles, ainsi que les régions enclavées, périphériques et ultrapériphériques aux régions centrales de la Communauté, notamment afin de réduire les coûts de transport élevés dans ces régions;
- c) les mesures nécessaires pour la mise en place progressive d'un réseau ferroviaire interopérable comportant, dans la mesure du possible, des itinéraires adaptés au transport de fret;
- d) les mesures nécessaires pour promouvoir le transport maritime à longue et à courte distance et la navigation intérieure;
- e) les mesures nécessaires pour intégrer le rail et le transport aérien, notamment par le biais des accès ferroviaires aux aéroports, le cas échéant, ainsi que les infrastructures et installations requises;
- f) l'optimisation de la capacité et de l'efficacité des infrastructures existantes et nouvelles, la promotion de l'intermodalité et l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau, à travers l'établissement et l'amélioration des terminaux intermodaux et de leurs infrastructures d'accès et/ou grâce au déploiement de systèmes intelligents;
- g) l'intégration de la sécurité et des préoccupations environnementales dans la conception et la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport;
- h) le développement d'une mobilité durable des personnes et des marchandises, conformément aux objectifs de l'Union européenne en matière de développement durable.

Article 6

Réseaux des pays tiers

La promotion par la Communauté de projets d'intérêt commun ainsi que de l'interconnexion et de l'interopérabilité des réseaux en vue d'assurer la cohérence des réseaux des pays tiers avec le réseau transeuropéen de transport sera décidée cas par cas suivant les procédures appropriées du traité.

Article 7

Projets d'intérêt commun

☒ 1. Les projets d'intérêt commun constituent un objectif commun dont la réalisation dépend de leur degré de maturité et de la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de la Communauté. ☒

2. Dans le respect des règles du traité, notamment pour ce qui concerne les questions de concurrence, est considéré d'intérêt commun tout projet qui:

- a) poursuit les objectifs énoncés à l'article 2, paragraphe 2 ;
- b) vise le réseau décrit à l'article 3 , paragraphe 1 ;
- c) s'inscrit dans les priorités énoncées à l'article 5; et
- d) présente une viabilité économique potentielle sur la base d'analyses des coûts et bénéfices socio-économiques.

3. Tout projet doit porter sur un élément du réseau tel que décrit aux articles 9 à 18 et en particulier:

- a) porter sur les liaisons identifiées par les cartes figurant à l'annexe I; et/ou
- b) correspondre aux spécifications ou critères de l'annexe II.

4. Les États membres prennent toutes les mesures qu'ils estiment nécessaires dans le cadre des principes prévus par l'article 1^{er}, paragraphe 2.

Article 8

Protection de l'environnement

1. Lors des phases de planification et de mise en œuvre des projets, les États membres doivent tenir compte de la protection de l'environnement en effectuant, conformément à la

directive 85/337/CEE, des évaluations des incidences sur l'environnement des projets d'intérêt commun devant être mis en œuvre, et en appliquant les directives 79/409/CEE et 92/43/CEE. À compter du 21 juillet 2004, les États membres effectuent une évaluation environnementale des plans et programmes à la base de ces projets, surtout si ceux-ci concernent de nouvelles liaisons ou d'autres développements importants d'infrastructures nodales, conformément à la directive 2001/42/CE.

Les États membres tiennent compte des résultats de l'évaluation environnementale lors de l'élaboration des plans et programmes en question, conformément à l'article 8 de ladite directive.

2. ☒ Avant le ☒ 21 juillet 2004, la Commission met au point, en accord avec les États membres, des méthodes appropriées de mise en œuvre de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement, l'objectif étant d'assurer, entre autres, une bonne coordination, d'éviter la répétition des efforts et de parvenir à simplifier et accélérer les processus de planification pour les projets et corridors transfrontaliers.

Les résultats de ces travaux et de l'évaluation environnementale des projets ☒ de réseaux transeuropéens ☒ réalisés par les États membres conformément à la directive 2001/42/CE sont pris en considération, selon le cas, par la Commission dans son rapport sur les orientations visé à l'article 22 de la présente décision et dans les propositions législatives concernant la révision des orientations dont il est éventuellement assorti en vertu de cette même disposition.

↓ 1692/96/CE

SECTION 2

RÉSEAU ROUTIER

Article 9

Caractéristiques

1. Le réseau routier transeuropéen est composé d'autoroutes et de routes de haute qualité, existantes, nouvelles ou à aménager, qui:

- a) jouent un rôle important dans le trafic à grande distance; ou
- b) permettent, sur les axes identifiés par le réseau, le contournement des principaux nœuds urbains; ou
- c) assurent l'interconnexion avec les autres modes de transport; ou
- d) permettent de relier les régions enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.

2. Le réseau garantit aux usagers un niveau de services, de confort et de sécurité élevé, homogène et revêtant un caractère de continuité.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 5

3. Le réseau comprend également l'infrastructure de gestion de la circulation, l'information des usagers, la gestion des incidents et des urgences et la perception électronique de redevances; il s'appuie sur une coopération active entre les systèmes de gestion de la

circulation aux échelons européens, nationaux et régionaux et les fournisseurs de services d'information sur les trajets et le trafic et de services à valeur ajoutée, en veillant à la complémentarité nécessaire avec les applications dont le déploiement est facilité dans le cadre du programme sur les réseaux transeuropéens de télécommunications.

↓ 1692/96/CE

SECTION 3

RÉSEAU FERROVIAIRE

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 6

Article 10

Caractéristiques

1. Le réseau ferroviaire est composé du réseau ferroviaire à grande vitesse et du réseau ferroviaire conventionnel.
2. Le réseau ferroviaire à grande vitesse utilisant des technologies actuelles ou nouvelles est composé de:
 - a) lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 kilomètres par heure;
 - b) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 kilomètres par heure;
 - c) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse ou lignes spécialement construites pour la grande vitesse connectées au réseau ferroviaire à grande vitesse mais dotées de caractéristiques spécifiques en raison de contraintes topographiques ou environnementales, de relief ou d'environnement urbain, et sur lesquelles la vitesse doit être adaptée cas par cas.

Ce réseau est défini par les lignes concernées indiquées à la section 3 de l'annexe I. Les exigences essentielles et les spécifications techniques d'interopérabilité applicables aux lignes ferroviaires à grande vitesse utilisant les technologies actuelles sont définies conformément à la directive 96/48/CE du Conseil¹⁵. Les États membres informent la Commission, à l'avance, de l'ouverture de toutes les lignes à grande vitesse et de leurs caractéristiques techniques.

3. Le réseau ferroviaire conventionnel est composé de lignes pour le transport ferroviaire conventionnel de voyageurs et de fret, y compris les liaisons ferroviaires du transport combiné visées à l'article 15, les accès aux ports de mer et aux ports intérieurs d'intérêt commun, ainsi que les terminaux de fret ouverts à tous les exploitants. Les exigences essentielles et les spécifications techniques d'interopérabilité applicables aux lignes ferroviaires conventionnelles sont définies conformément à la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶.

4. Le réseau ferroviaire comprend les infrastructures et les équipements permettant l'intégration des services ferroviaires, routiers ainsi que, le cas échéant, aériens et maritimes.

• ¹⁵ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

• ¹⁶ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

À cet égard, une attention particulière est accordée à l'interconnexion des aéroports régionaux avec le réseau.

5. Le réseau ferroviaire remplit au moins l'une des fonctions suivantes:

- a) il joue un rôle important dans le trafic ferroviaire à grande distance de passagers;
- b) il permet, le cas échéant, l'interconnexion avec les aéroports;
- c) il permet l'accès aux réseaux ferroviaires régionaux et locaux;
- d) il facilite le transport de fret en déterminant et développant des grandes lignes réservées au fret ou des axes sur lesquels les trains de fret sont prioritaires;
- e) il joue un rôle important dans le transport combiné;
- f) il permet l'interconnexion, par l'intermédiaire de ports d'intérêt commun, du transport maritime à courte distance et de la navigation intérieure.

6. Le réseau ferroviaire offre aux usagers un niveau élevé de qualité et de sécurité, grâce à sa continuité et à la mise en œuvre progressive de son interopérabilité, notamment au moyen de l'harmonisation technique et du système harmonisé de contrôle-commande ERTMS recommandé pour le réseau ferroviaire européen. À cette fin, un plan de déploiement coordonné avec les plans nationaux est établi par la Commission qui consulte les États membres.

SECTION 4

RÉSEAU DES VOIES NAVIGABLES ET PORTS DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Article 11

Caractéristiques

1. Le réseau transeuropéen des voies navigables est composé de fleuves et de canaux ainsi que de différents embranchements et ramifications assurant la jonction entre ceux-ci. Il permet notamment l'interconnexion entre les régions industrielles et les agglomérations importantes et leur liaison avec les ports.

2. Les caractéristiques techniques minimales retenues pour les voies du réseau sont celles correspondant au gabarit de la classe IV qui permet le passage d'un bateau ou d'un convoi poussé de 80 à 85 mètres de long et 9,50 mètres de large. Au cas où une modernisation ou une création d'une voie navigable intégrée à ce réseau interviendrait, les spécifications techniques devraient correspondre au moins à la classe IV et permettre d'atteindre ultérieurement la classe Va/Vb ainsi que permettre le passage, de façon satisfaisante, des bateaux utilisés en transport combiné. Le gabarit de la classe Va permet le passage d'un bateau ou d'un convoi poussé de 110 mètres de long et de 11,40 mètres de large et la classe Vb celui d'un convoi poussé de 172 mètres à 185 mètres de long et de 11,40 mètres de large.

↓ 1346/2001/CE art. 1, pt. 1 a)

3. Les ports de navigation intérieure, notamment en tant que points d'interconnexion entre les voies navigables visées au paragraphe 2 et à l'article 15 et les autres modes de transport, constituent un élément du réseau.

↓ 1346/2001/CE art. 1, pt. 1 b)

4. Les ports intérieurs inclus dans le réseau sont:

- a) ouverts au trafic commercial;
- b) situés sur le réseau des voies navigables conformément au schéma de l'annexe I, section 4;
- c) interconnectés avec d'autres axes transeuropéens de transport tels que figurant à l'annexe I, et
- d) équipés d'installations de transbordement pour le transport intermodal ou dont le volume annuel du trafic de fret est d'au moins 500 000 tonnes.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 7 a)
(adapté)

Les ports intérieurs ☒ visés au point d) ☒ sont indiqués à l'annexe I.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 7 b)

5. Le réseau englobe également l'infrastructure de gestion du trafic. Celle-ci comporte notamment la mise en place d'un système interopérable et intelligent pour le trafic et le transport dénommé «Système d'information fluviale», en vue d'optimiser la capacité existante et la sécurité du réseau de navigation intérieure ainsi que d'améliorer l'interopérabilité avec les autres modes de transport.

↓ 1692/96/CE

SECTION 5

PORTS MARITIMES

↓ 1346/2001/CE art. 1, pt. 2
(adapté)

Article 12

Caractéristiques

1. Les ports maritimes permettent le développement du transport maritime et constituent les points de desserte maritime des îles et les points d'interconnexion entre le transport maritime et les autres modes de transport. Ils offrent des équipements et des services aux opérateurs de transport. Leurs infrastructures offrent une série de services pour les transports de voyageurs et de marchandises, incluant les services de ferry et de navigation à courte et longue distance, y compris la navigation côtière, à l'intérieur de la Communauté ainsi qu'entre celle-ci et les pays tiers.

2. Les ports maritimes inclus dans le réseau ☒ transeuropéen de transport ☒ sont conformes à une des catégories A, B et C définies comme suit:

- A: ports maritimes d'importance internationale: ports dont le volume annuel total du trafic est égal ou supérieur à 1,5 million de tonnes de fret ou à 200 000 passagers qui, sauf impossibilité, sont connectés avec des éléments terrestres du réseau transeuropéen de transport et qui jouent donc un rôle majeur pour le transport maritime international;
- B: ports maritimes d'importance communautaire, non inclus dans la catégorie A: ces ports ont un volume de trafic total annuel d'au moins 0,5 million de tonnes de fret ou entre 100 000 et 199 999 passagers, sont connectés, sauf impossibilité, avec des éléments terrestres du réseau transeuropéen de transport et sont équipés des installations de transbordement nécessaires au transport maritime à courte distance;
- C: ports d'accès régional: ces ports ne répondent pas aux critères des catégories A et B, mais sont situés dans des régions insulaires, périphériques ou ultrapériphériques et connectent de telles régions par mer entre elles et/ou avec les régions centrales de la Communauté.

Les ports maritimes relevant de la catégorie A sont représentés sur les cartes indicatives figurant dans les schémas de l'annexe I, section 5, fondées sur les données portuaires les plus récentes.

3. Outre les critères énumérés à l'article 7, les projets portuaires d'intérêt commun et liés aux ports inclus dans le réseau portuaire maritime transeuropéen sont conformes aux critères et spécifications de l'annexe II.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 8
(adapté)

Article 13

Autoroutes de la mer

1. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes à vocation logistique, de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre États membres ou à en établir de nouvelles, afin de réduire la congestion routière et/ou d'améliorer la desserte des États et des régions périphériques et insulaires. Les autoroutes de la mer ne devraient pas exclure le transport combiné de personnes et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant.

2. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer se compose des équipements et des infrastructures concernant au moins deux ports situés dans deux États membres différents. Ces équipements et infrastructures comprennent des éléments, au moins dans un État membre, tels que les équipements portuaires, des systèmes électroniques de gestion logistique, des procédures de sécurité et de sûreté et des procédures administratives et douanières, ainsi que des infrastructures d'accès terrestre et maritime direct, y compris les moyens d'assurer la navigation tout au long de l'année, notamment en mettant à disposition des équipements de dragage et en rendant possible l'accès hivernal, grâce à des brise-glaces.

3. Les voies navigables ou les canaux figurant à la section 4 de l'annexe I qui relient deux autoroutes européennes de la mer ou deux tronçons desdites autoroutes et qui contribuent de manière significative à raccourcir les itinéraires maritimes, à gagner en efficacité et à réduire le temps de transport font partie du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer.

4. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont proposés par au moins deux États membres et répondent à des besoins réels. Les projets proposés associent d'une manière générale le secteur public et le secteur privé selon des modalités permettant, avant que les aides provenant des budgets nationaux soient complétées le cas échéant par des aides accordées par la Communauté, une mise en concurrence de l'une des façons suivantes:

- a) par le biais d'appels publics à propositions lancés conjointement par les États 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 zone maritime telle que prévue au projet n° 21 visé à l'annexe III;
- b) dans la mesure où la localisation des ports est comparable, par le biais d'appels publics à propositions lancés conjointement par les États membres concernés et adressés à des consortiums réunissant au moins des compagnies maritimes et des ports situés dans l'une des zones maritimes telles que prévues au projet n° 21 visé à l'annexe III.

5. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer:

- a) portent sur des équipements et des infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer;

- b) peuvent inclure, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, des aides au démarrage si, à la suite de la mise en concurrence visée au paragraphe 4 du présent article, un soutien public est jugé nécessaire pour assurer la viabilité financière du projet; les aides au démarrage sont limitées à deux ans et sont octroyées uniquement pour aider à couvrir des frais d'investissement dûment justifiés; elles ne peuvent pas dépasser le montant minimal estimé nécessaire pour le démarrage des liaisons concernées; les aides ne peuvent pas entraîner sur les marchés concernés de distorsions de la concurrence qui nuiraient à l'intérêt commun;
- c) peuvent également inclure des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers, telles que la mise à disposition d'équipements destinés à des opérations impliquant des brise-glace ou à des opérations de dragage, ainsi que des systèmes d'information, y compris des systèmes de gestion du trafic et des systèmes électroniques de communication de rapport.

6. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont soumis pour approbation à la Commission.

7. La Commission soumet au comité visé à ☒ l'article 21, paragraphe 1 ☒ , dans un délai de trois ans, une première liste de projets spécifiques présentant un intérêt commun. Ce faisant, elle concrétise le concept d'autoroutes de la mer.

Cette liste est également communiquée au Parlement européen.

↓ 1692/96/CE

SECTION 6

AÉROPORTS

Article 14

Caractéristiques

1. Le réseau aéroportuaire transeuropéen est constitué des aéroports situés sur le territoire de la Communauté et ouverts à la circulation aérienne commerciale qui répondent aux spécifications de la section 6 de l'annexe II. Ces aéroports sont désignés différemment selon le niveau et le type de trafic qu'ils assurent et selon les fonctions qu'ils exercent au sein du réseau. Ils permettent le développement des liaisons aériennes et l'interconnexion du transport aérien avec les autres modes de transport.

2. Les composantes internationales et les composantes communautaires constituent le cœur du réseau aéroportuaire transeuropéen. Les liaisons entre la Communauté et le reste du monde sont assurées en majeure partie par les composantes internationales. Les composantes communautaires assurent essentiellement des liaisons à l'intérieur de la Communauté, les dessertes extra-communautaires constituant une part encore mineure de leur activité. Les composantes régionales et d'accessibilité facilitent l'accès au cœur du réseau ou contribuent au désenclavement des régions périphériques et isolées.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 9

3. Les points d'interconnexion internationaux et communautaires sont progressivement reliés aux lignes à grande vitesse du réseau ferroviaire, lorsque cela est approprié. Le réseau

comprend les infrastructures et les installations permettant l'intégration des services de transport aérien et ferroviaire et, le cas échéant, des services de transport maritime.

SECTION 7

RÉSEAU DE TRANSPORT COMBINÉ

Article 15

Caractéristiques

Le réseau transeuropéen de transport combiné comprend:

- a) des voies ferrées et des voies navigables qui sont appropriées pour le transport combiné et la voie maritime qui, en liaison avec d'éventuels parcours routiers initiaux et/ou terminaux les plus courts possible, permettent le transport de marchandises à longue distance;
 - b) des terminaux intermodaux dotés d'installations qui permettent le transbordement entre les voies ferrées, les voies navigables, la voie maritime et les routes;
 - c) le matériel roulant adéquat, à titre provisoire, lorsque les caractéristiques de l'infrastructure, non encore adaptées, l'exigent.
-

SECTION 8

RÉSEAU DE GESTION ET D'INFORMATION CONCERNANT LE TRAFIC MARITIME

Article 16

Caractéristiques

Le réseau transeuropéen de gestion et d'information concernant le trafic maritime porte sur:

- a) les systèmes de gestion du trafic maritime côtier ou portuaire;
- b) les systèmes de positionnement des navires;
- c) les systèmes de comptes rendus des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes;
- d) les systèmes de communication pour la détresse et la sécurité en mer.

SECTION 9

RÉSEAU DE GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

Article 17

Caractéristiques

Le réseau transeuropéen de gestion du trafic aérien comprend l'espace aérien affecté à la circulation aérienne générale, les routes aériennes, les aides à la navigation aérienne, les systèmes de planification et de gestion des flux de trafic et le système de contrôle du trafic aérien (centres de contrôle, moyens de surveillance et de communication) nécessaires à l'écoulement sûr et efficace du trafic aérien dans l'espace aérien européen.

SECTION 10

RÉSEAU DE POSITIONNEMENT ET DE NAVIGATION

Article 18

Caractéristiques

Le réseau transeuropéen de systèmes de positionnement et de navigation comprend les systèmes de positionnement et de navigation par satellite et les systèmes définis dans le cadre du futur plan européen de radionavigation. Ces systèmes offrent un service de positionnement et de navigation utilisable par tous les modes de transport de façon fiable et efficace.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 10

SECTION 11

COORDINATION ENTRE ÉTATS MEMBRES

Article 19

Coordonnateur européen

1. Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets, en particulier des projets transfrontaliers, ou de parties de projets transfrontaliers parmi les projets déclarés d'intérêt européen visés à l'article 25, la Commission peut désigner, en accord avec les États membres concernés et après avoir consulté le Parlement européen, une personnalité, dénommée «coordonnateur européen».
2. Le coordonnateur européen est choisi notamment en fonction de son expérience auprès d'institutions européennes et de sa connaissance des questions liées au financement et à l'évaluation socio-économique et environnementale de grands projets.
3. La décision de la Commission portant désignation du coordonnateur européen précise les modalités de l'exercice des tâches visées au paragraphe 5.

4. Le coordonnateur européen agit au nom et pour le compte de la Commission. Sa mission concerne normalement un seul projet, en particulier dans les cas de projets transfrontaliers, mais peut, si nécessaire, être étendue à l'ensemble d'un axe principal. Le coordonnateur européen établira en liaison avec les États membres concernés un plan de travail pour ses activités.

5. Le coordonnateur européen:

- a) fait la promotion, en coopération avec les États membres concernés, de méthodes communes d'évaluation de projets et conseille, s'il y a lieu, les promoteurs de projets pour le montage financier des projets;
- b) établit chaque année un rapport à l'attention du Parlement européen, de la Commission et des États membres concernés sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets dont il est responsable, sur les nouveaux développements, réglementaires ou autres, susceptibles de peser sur les caractéristiques des projets, ainsi que sur les difficultés et obstacles éventuels susceptibles d'entraîner un retard important par rapport aux dates indiquées à l'annexe III;
- c) consulte, conjointement avec les États membres concernés, les autorités régionales et locales, les opérateurs et les utilisateurs des moyens de transport, ainsi que les représentants de la société civile, afin de mieux cerner la demande en matière de transport, les possibilités de financement des investissements et le type de services à fournir pour faciliter l'accès à ce financement.

6. Les États membres concernés coopèrent avec le coordonnateur européen et lui fournissent les informations nécessaires pour lui permettre de mener à bien les tâches visées au paragraphe 5.

7. Sans préjudice des procédures applicables qui sont prévues en droit communautaire ou en droit national, la Commission peut demander l'avis du coordonnateur européen lors de l'examen des demandes de financement communautaire concernant les projets ou groupes de projets qui relèvent de sa mission.

↓ 1692/96/CE

SECTION 12

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 20

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 11, a)
(adapté)

⊗ Plans et programmes nationaux ⊗

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 11, b)

Les États membres communiquent à la Commission des résumés 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 européen visés aux ~~et~~

~~Articles 25~~ 24 à 27. Une fois les plans et programmes nationaux adoptés, les États membres les transmettent à la Commission pour information.

⊠ Article 21 ⊠

⊠ **Comité pour le suivi des orientations et l'échange d'informations** ⊠

1. La Commission ⊠ est assistée par le ⊠ comité ⊠ pour le suivi des orientations et l'échange d'informations ⊠, ci-après dénommé «comité», composé de représentants des États membres et présidé par un représentant de la Commission.

2. Ce comité procède à l'échange d'informations sur les plans et programmes communiqués par les États membres et sur toute question relative au développement du réseau transeuropéen de transport.

⊠ Article 22 ⊠

⊠ **Rapport** ⊠

La Commission fait rapport tous les deux ans au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre des orientations décrites dans la présente décision.

Le comité assiste la Commission pour établir ce rapport.

Le rapport est assorti, si nécessaire, de propositions législatives concernant la révision des orientations, comprenant, s'il y a lieu, des modifications de projets conformes à l'article 23, paragraphe 1, ou l'ajout, à la liste des projets prioritaires figurant en annexe III, de projets conformes à la disposition précitée. La révision s'attache tout particulièrement aux projets qui contribuent à la cohésion territoriale de l'Union européenne conformément à l'article 23, paragraphe 1, point e).

Article 23

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 transfrontaliers, les projets franchissant des obstacles naturels ou les projets comportant un tronçon transfrontalier;
- b) sont d'une dimension telle qu'une planification à long terme et au niveau européen apporte une valeur ajoutée importante;
- c) présentent, globalement, de potentiels avantages nets socio-économiques et d'autres avantages du même type;
- d) améliorent de manière significative la mobilité des biens et des personnes entre États membres, et contribuent donc également à l'interopérabilité des réseaux nationaux;

- e) contribuent à la cohésion territoriale de l'Union européenne en intégrant les réseaux des nouveaux États membres et en améliorant les connexions avec les régions périphériques et insulaires;
- f) contribuent au développement durable des transports en améliorant la sécurité et en réduisant les dommages causés à l'environnement par les transports, notamment en promouvant un transfert modal vers le chemin de fer, le transport intermodal, la navigation intérieure et le transport maritime;
- g) témoignent de l'engagement des États membres concernés à réaliser les études et les procédures d'évaluation à temps pour achever les travaux selon une date convenue à l'avance, sur la base des plans nationaux ou de tout autre document équivalent relatif au projet en question.

2. Les projets prioritaires dont les travaux devraient commencer avant 2010, leurs tronçons ainsi que les dates convenues d'achèvement des travaux visées au paragraphe 1, point g), sont énumérés à l'annexe III.

3. Avant 2010, la Commission élabore un rapport sur l'état d'avancement des travaux et, le cas échéant, propose de modifier la liste des projets prioritaires énumérés à l'annexe III et répondant aux conditions énoncées au paragraphe 1.

↓ 884/2004/CE art. 1, pt. 13 (adapté)
--

Article 24

Déclaration d'intérêt européen

Les projets prioritaires énumérés à l'annexe III sont déclarés d'intérêt européen. Cette déclaration est faite exclusivement en conformité avec la procédure prévue par le traité et par les actes législatifs qui en découlent.

☒ Article 25 ☒

☒ Projets déclarés d'intérêt européen ☒

1. Sans préjudice de la base juridique retenue pour les instruments financiers communautaires pertinents ☒ , les États membres ☒ :

- a) lors de la présentation de leurs projets au titre du Fonds de cohésion, conformément au règlement (CE) n° ☒ 1084/2006 ☒ du Conseil ¹⁷, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen;
- b) lors de la présentation de leurs projets au titre du budget consacré aux réseaux transeuropéens, conformément aux articles 5 et 9 du règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil ¹⁸, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen.

☒ 2. Sans préjudice de la base juridique retenue pour les instruments financiers communautaires pertinents, la Commission: ☒

- a) encourage les États 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 ~~n° 1~~ ☒ "Convergence" ☒ , compte tenu des schémas nationaux de transport tombant sous le champ d'application des cadres communautaires d'appui existants;
- b) veille à ce que les pays bénéficiaires de l'instrument ~~structurel~~ ☒ d'aide ☒ de préadhésion ☒ (IAP) ☒ , lors de la présentation de leurs projets au titre de cet instrument et conformément au règlement (CE) n° ☒ 1085/2006 ☒ du ¹⁹, donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen.

3. Lorsqu'elle programme ses besoins financiers, la Commission accorde la priorité requise aux projets déclarés d'intérêt européen.

• ¹⁷ JO L 210 du 31.7.2006, p. 79.
• ¹⁸ JO L 162 du 22.06.2007, p. 1.
• ¹⁹ JO L 210 du 31.7.2006, p. 82

⊗ Article 26 ⊗

⊗ Retard dans l'achèvement des projets déclarés d'intérêt européen ⊗

1. S'il s'avère que le démarrage des travaux de l'un des projets déclarés d'intérêt européen a, ou aura, un retard important par rapport à l'échéance de 2010, la Commission demande aux États membres concernés de donner les raisons de ce retard dans un délai de trois mois. Sur la base de la réponse donnée, la Commission consulte tous les États membres concernés afin de résoudre le problème à l'origine du retard.

La Commission peut, en consultation avec le comité, et dans le cadre d'un suivi actif de la mise en œuvre du projet déclaré d'intérêt européen et dans le respect du principe de proportionnalité, décider d'adopter des mesures appropriées. Les États membres concernés ont la possibilité de formuler des observations sur lesdites mesures avant leur adoption.

Le Parlement européen est informé immédiatement de toute mesure prise.

Lors de l'adoption de ces mesures, la Commission tient dûment compte de la responsabilité de chacun des États membres concernés en ce qui concerne le retard et s'abstient de prendre des mesures susceptibles de nuire à la réalisation du projet dans un État membre qui n'est pas responsable dudit retard.

2. Lorsque l'un des projets déclarés d'intérêt européen n'est pas achevé en grande partie dans un délai raisonnable après la date d'achèvement fixée à l'annexe III et que tous les États membres concernés sont responsables du retard, la Commission réexamine le projet conformément à la procédure prévue au paragraphe 1, aux fins de lui retirer sa qualification de projet déclaré d'intérêt européen en appliquant la procédure de révision visée à l'article 22, troisième alinéa.

La Commission réexamine dans tous les cas le projet à la fin d'une période de quinze ans suivant la date à laquelle il a été déclaré d'intérêt européen au sens de la présente décision.

⊗ Article 27 ⊗

⊗ Evaluations socio-économiques et environnementales ⊗

1. Cinq ans après l'achèvement d'un projet déclaré d'intérêt européen ou de l'un de ses tronçons, les États membres concernés effectuent une évaluation de ses effets socio-économiques et de son incidence sur l'environnement, y compris des effets sur les échanges et sur la libre circulation des personnes et des marchandises entre États membres, sur la cohésion territoriale et sur le développement durable. Les États membres informent la Commission des résultats de cette évaluation.

2. Lorsqu'un projet d'intérêt européen comporte un tronçon transfrontalier indivisible techniquement et financièrement, les États membres concernés coordonnent leurs procédures d'évaluation des effets socio-économiques du projet et s'efforcent de mener une enquête transnationale préalablement à une autorisation de construire et dans le cadre existant.

3. Les autres tronçons de projets d'intérêt européen ⊗ sont ⊗ coordonnés bilatéralement ou multilatéralement par les États membres, cas par cas.

4. Les actions coordonnées ou les enquêtes transnationales visées au paragraphe 2 sont applicables 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 États membres concernés informent la Commission du démarrage et du résultat de ces actions coordonnées ou de ces enquêtes transnationales. La Commission insère ces informations dans le rapport visé à l'article 22.

Article 28

Tronçons transfrontaliers

Dans le cadre de certains projets prioritaires, des tronçons transfrontaliers entre deux États membres, y compris des autoroutes de la mer, sont définis par lesdits États sur la base de critères déterminés par le comité et notifiés à la Commission.

Ceux-ci correspondent en particulier à des tronçons indivisibles techniquement et financièrement ou pour lesquels les États membres concernés s'engagent conjointement et mettent en place une structure commune.

↓ 1692/96/CE (adapté)

Article 29

Abrogation

La décision ☒ 1692/96/CE ☒ est abrogée.



Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente décision et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe V.

↓ 1692/96/CE (adapté)

Article 30

☒ Entrée en vigueur ☒

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

Article 31

☒ Destinataires ☒

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]