

Bruxelles, le 22 juin 2021
(OR. en)

10066/21

Dossier interinstitutionnel:
2018/0138(COD)

TRANS 419
CODEC 946

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 juin 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 310 final
Objet:	COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant la position adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 310 final.

p.j.: COM(2021) 310 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.6.2021
COM(2021) 310 final

2018/0138 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN
conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union
européenne
concernant la
position adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement
européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser
dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 294, paragraphe 6, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

concernant la

position adoptée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen et au Conseil [document COM(2018) 277 final – 2018/0138 (COD)]:	17 mai 2018.
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	17 octobre 2018.
Date à laquelle le Comité des régions a adopté son avis sur la proposition:	7 février 2019.
Date de la position du Parlement européen en première lecture:	13 février 2019.
Date de l'accord du Conseil sur une orientation générale:	2 décembre 2019.
Dates des trilogues:	3 février 2020. 18 mai 2020. 8 juin 2020.
Date à laquelle le Comité des représentants permanents a confirmé l'accord de compromis:	17 juin 2020.
Date à laquelle la commission TRAN du Parlement européen a voté en faveur de l'approbation de l'accord de compromis:	14 juillet 2020.
Date à laquelle le Comité des représentants permanents a adopté la position du Conseil (point I/A):	[9] juin 2021.
Date de l'adoption de la position du Conseil en première lecture:	[14] juin 2021.

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition de la Commission concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport a été présentée en mai 2018 dans le cadre du 3^e train de mesures sur la mobilité («L'Europe en mouvement»). La proposition, qui consiste à réduire les retards rencontrés dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure du RTE-T, est indispensable à l'achèvement du réseau central du RTE-T avant l'échéance convenue de 2030. Elle vise également à apporter une plus grande clarté concernant

les procédures que les promoteurs de projets doivent appliquer, en particulier les procédures d'octroi des autorisations, de passation de marchés publics et autres.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION DU CONSEIL

Modification de l'instrument, qui passe du règlement à la directive

La position du Conseil en première lecture, adoptée le 14 juin 2021 et reflétant le résultat des négociations avec le Parlement européen, diffère, sur de nombreux aspects formels, de la proposition initiale de la Commission en raison de la modification de l'instrument juridique, qui passe du règlement à la directive. Toutefois, malgré les modifications importantes apportées à la proposition de la Commission à la suite des trilogues, le texte qui résulte de l'accord est conforme aux objectifs de la proposition initiale de la Commission, à savoir accélérer les procédures d'octroi des autorisations et faciliter la tâche du promoteur du projet.

Les principales modifications apportées à la proposition de la Commission sont les suivantes:

Champ d'application

La Commission avait proposé un champ d'application couvrant tous les projets d'intérêt commun relatifs au réseau central du RTE-T.

Le champ d'application comprend désormais: 1) les chaînons transfrontaliers et les liaisons manquantes présélectionnés des corridors du réseau central du RTE-T figurant dans la partie III, section 1, du règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027¹; 2) les projets relatifs aux corridors du réseau central d'un montant supérieur à 300 000 000 EUR. Ne sont pas inclus les projets qui concernent exclusivement les applications télématiques, les nouvelles technologies et l'innovation au sens du règlement RTE-T². Les États membres peuvent décider d'étendre le champ d'application de la directive à tous les projets du réseau central, voire du réseau global.

La Commission peut accepter cet amendement car il garantit la couverture d'un large éventail de projets, en particulier les projets d'infrastructure plus vastes et complexes tels que les tronçons transfrontaliers.

Autorité désignée

L'«autorité compétente unique pour l'octroi des autorisations» proposée par la Commission est devenue une «autorité désignée», comme le requiert la transformation de l'instrument en une directive et compte tenu des différences existant entre les États membres. L'identification claire, pour chaque projet, d'une autorité désignée servant de point de contact tout au long de la procédure et fournissant les informations pertinentes facilitera le travail des promoteurs de projets. La Commission peut accepter cet amendement.

Échéance de la procédure d'octroi des autorisations

La proposition initiale de la Commission prévoyait une procédure scindée en plusieurs étapes, assorties de délais. Comme le requiert la transformation de l'instrument en une directive, la disposition laisse maintenant aux États membres plus de flexibilité quant aux étapes qu'ils peuvent prévoir, mais impose une échéance globale de 4 ans pour conclure l'ensemble de la

¹ Proposition de la Commission COM(2018) 438 final, sur laquelle les colégislateurs sont parvenus à un accord le 11 mars 2021.

² Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

procédure d'octroi des autorisations. Des garanties supplémentaires ont été introduites, à savoir une limitation de la possibilité de prolonger les délais et l'obligation de justifier dûment toute prolongation et d'en informer le promoteur du projet. La Commission peut accepter ces amendements.

Coordination des procédures transfrontières d'octroi des autorisations et rôle des coordonnateurs européens

Pour les projets impliquant deux États membres, l'obligation d'aligner les calendriers d'autorisation et de convenir d'un planning commun a été légèrement modifiée. Néanmoins, la directive garantit que les autorités des États membres coopèrent dans le cas de projets transfrontières en ce qui concerne l'octroi des autorisations. De même, le libellé des dispositions relatives au rôle des coordonnateurs européens dans les procédures transfrontières d'octroi des autorisations a été modifié. Le texte de la directive prévoit que les coordonnateurs européens reçoivent des informations sur la procédure d'octroi des autorisations, qu'ils puissent faciliter les contacts entre les autorités désignées et qu'ils puissent demander des informations lorsque les délais fixés ne sont pas respectés. La Commission peut accepter ces amendements.

Statut prioritaire

La proposition de la Commission prévoyait que les promoteurs de projets et les autorités concernées traitent les projets d'intérêt commun de la manière la plus rapide possible du point de vue juridique. L'idée générale, selon laquelle les États membres doivent veiller à ce que les autorités accordent la priorité aux projets couverts par la directive lors des procédures d'octroi des autorisations, est préservée. La directive a modifié la disposition relative à l'application aux projets prioritaires de procédures spécifiques d'octroi des autorisations existant déjà en droit national, en permettant de tester des procédures spécifiques d'octroi des autorisations. La Commission peut accepter ces amendements.

Rapports

La directive ajoute l'obligation, pour les États membres, de faire rapport à la Commission tous les deux ans sur le nombre de procédures d'octroi des autorisations relevant du champ d'application de la directive, la durée moyenne des procédures, le nombre de procédures d'octroi des autorisations ayant dépassé le délai et la mise en place d'éventuelles autorités communes. La Commission peut accepter cet amendement.

4. Conclusions

D'une manière générale, l'accord obtenu permet d'atteindre les objectifs de la proposition initiale de la Commission, en conservant un niveau d'ambition suffisant. Les nouvelles règles rendront les procédures administratives applicables aux projets d'infrastructure plus efficaces et plus transparentes et favoriseront la reprise du secteur des transports après la crise de la COVID-19 en contribuant à accélérer la mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport. La Commission accepte la position adoptée par le Conseil.