



# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Décision	2001/0229(COD) Procédure terminée
Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport Modification Décision No 1692/96/EC <a href="#">1994/0098(COD)</a>	
Sujet 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	20/11/2001
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	20/11/2001
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">BRADBOURN Philip</a>	20/11/2001
	Commission pour avis précédente		
<b>BUDG</b> Budgets			
<b>ITRE</b> Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
<b>ENVI</b> Environnement, santé publique, politique des consommateurs	PPE-DE <a href="#">FLEMMING Marialiese</a>		06/11/2001
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2551</a>	05/12/2003
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2452</a>	03/10/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2438</a>	17/06/2002
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2420</a>	25/03/2002
<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2374</a>	15/10/2001	
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports		

Evénements clés			

01/10/2001	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2001)0544</a>	Résumé
15/10/2001	Débat au Conseil	<a href="#">2374</a>	
22/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/03/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2420</a>	
18/04/2002	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
18/04/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0135/2002</a>	
30/05/2002	Débat en plénière		
30/05/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0264/2002</a>	Résumé
17/06/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2438</a>	
26/09/2002	Publication de la proposition législative modifiée	<a href="#">COM(2002)0542</a>	Résumé
03/10/2002	Débat au Conseil	<a href="#">2452</a>	
01/10/2003	Reconsultation officielle du Parlement		
01/10/2003	Publication de la proposition législative modifiée pour reconsultation	<a href="#">COM(2003)0564</a>	
17/02/2004	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
17/02/2004	Rapport déposé de la commission, reconsultation	<a href="#">A5-0110/2004</a>	
10/03/2004	Débat en plénière		
11/03/2004	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0173/2004</a>	Résumé
14/04/2004	Publication de la position du Conseil	<a href="#">05762/1/2004</a>	Résumé
19/04/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/04/2004	Vote en commission, 2ème lecture		
19/04/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A5-0278/2004</a>	
21/04/2004	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0332/2004</a>	Résumé
29/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Signature de l'acte final		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2001/0229(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Décision
	Modification Décision No 1692/96/EC <a href="#">1994/0098(COD)</a>

Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 156
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/20873

## Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2001)0544</a> <a href="#">JO C 362 18.12.2001, p. 0205 E</a>	01/10/2001	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0360/2002</a> <a href="#">JO C 125 27.05.2002, p. 0075</a>	20/03/2002	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A5-0135/2002</a>	18/04/2002	EP	
Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0284/2001</a> <a href="#">JO C 278 14.11.2002, p. 0007</a>	15/05/2002	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0689/2002</a> <a href="#">JO C 221 17.09.2002, p. 0073</a>	29/05/2002	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T5-0264/2002</a> <a href="#">JO C 187 07.08.2003, p. 0022-0130 E</a>	30/05/2002	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	<a href="#">COM(2002)0542</a> <a href="#">JO C 020 28.01.2003, p. 0274 E</a>	26/09/2002	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2003)1060</a>	01/10/2003	EC	
Proposition législative modifiée pour reconsultation	<a href="#">COM(2003)0564</a>	01/10/2003	EC	
Rapport final de la commission déposé, reconsultation	<a href="#">A5-0110/2004</a>	17/02/2004	EP	
Texte adopté du Parlement après reconsultation	<a href="#">T5-0173/2004</a> <a href="#">JO C 102 28.04.2004, p. 0649-0792 E</a>	11/03/2004	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">08073/2004</a>	05/04/2004	CSL	
Position du Conseil	<a href="#">05762/1/2004</a>	14/04/2004	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">COM(2004)0294</a>	16/04/2004	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A5-0278/2004</a>	19/04/2004	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0332/2004</a> <a href="#">JO C 104 30.04.2004, p. 0422-0619 E</a>	21/04/2004	EP	Résumé
Document de suivi	<a href="#">COM(2006)0490</a>	13/09/2006	EC	Résumé

## Informations complémentaires

Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>
-----------------------	-------------------------

## Acte final

<a href="#">Décision 2004/884</a> <a href="#">JO L 201 07.06.2004, p. 0001-0055</a> Résumé
---

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

OBJECTIF : réviser les orientations communautaires du réseau transeuropéen de transport en vue notamment de désengorger les grands axes et d'éliminer les goulets d'étranglements et de concentrer l'effort sur un nombre limité de grands projets. CONTENU : dans la foulée du nouveau Livre blanc sur les transports, la Commission propose de réviser les orientations du réseau transeuropéen selon trois axes : 1) Cibler les investissements sur la résorption des goulets d'étranglement : la Commission propose de réduire et de modifier les priorités du réseau transeuropéen pour optimiser la capacité du réseau transeuropéen en concentrant les investissements sur : la réalisation d'un réseau ferroviaire à priorité fret comprenant les connexions des ports ; la réalisation du réseau rapide pour les passagers en intégrant le transport ferroviaire et aérien ; des systèmes de transport intelligents, notamment par des plans de déploiement des systèmes de gestion de trafic le long des axes routiers engorgés. 2) Compléter, par un nombre limité de nouveaux projets, la liste des 14 grands projets prioritaires : parmi les 14 projets spécifiques retenus à Essen en 1994, trois ont déjà pu être achevés et sont retirés de la liste : l'aéroport de Malpensa, le pont/tunnel de l'Oresund et la liaison ferroviaire conventionnelle entre Cork et Belfast. Si la réalisation des autres projets progresse, les deux projets impliquant la construction de tunnels alpins de grande longueur, le Lyon-Turin et l'axe du Brenner, connaissent des difficultés dues à des incertitudes techniques, financières et de calendrier. La Commission confirme la haute priorité qu'elle accorde à ceux-ci et appelle à la mobilisation des parties prenantes pour réaliser ces projets essentiels pour développer l'intermodalité dans la zone sensible que constitue les Alpes. Par ailleurs, la Commission propose d'ajouter 6 nouveaux projets et des sections nouvelles à 2 projets existants : la liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées ; le système global de radionavigation et de positionnement par satellite Galileo ; le train à grande vitesse/transport combiné est européen ; le pont/tunnel du Fehmarn belt entre le Danemark et l'Allemagne ; l'amélioration de la navigabilité du Danube entre Straubing et Vilshofen ; l'interopérabilité ferroviaire du réseau ibérique à grande vitesse ; le rajout de la ligne mixte fret/train à grande vitesse entre Montpellier et Nîmes ; l'extension du projet du Brenner de Munich à Vérone pour y rajouter la dorsale Vérone-Naples ainsi que la branche Bologne-Milan. Ces nouveaux projets nécessitent un investissement global de plus de 66 000 millions, à réunir via des financements publics et privés nationaux, régionaux et communautaires. 3) Augmenter le soutien financier communautaire pour les projets critiques transfrontaliers : en ligne avec l'objectif de revitalisation du rail annoncé dans le Livre blanc sur les transports, la Commission propose de modifier les règles communautaires en matière d'aides financières allouées au réseau transeuropéen afin de relever de 10 à 20% ce taux pour les projets ferroviaires à forte valeur ajoutée communautaire franchissant les barrières naturelles ainsi que pour des projets - tous modes confondus - situés dans les régions frontalières avec les pays candidats. A l'occasion de ces modifications, la Commission propose de mettre techniquement à jour les cartes des schémas et d'intégrer les législations communautaires les plus récentes en matière d'environnement. Ces propositions constituent une première étape. La seconde étape sera une refonte plus complète des orientations pour préparer le réseau transeuropéen à l'horizon 2020-2025 dans une Union élargie et qui serait proposée à partir de 2004. ?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

La commission a adopté le rapport de Philip BRADBURN (PPE-DE, UK) approuvant globalement la proposition dans le cadre de la procédure de codécision (première lecture), sous réserve d'un certain nombre d'amendements. Elle se félicite en effet de la proposition de la Commission européenne concernant la révision intermédiaire des orientations RTE et ne propose pas de modifier l'annexe III contenant la liste des projets spécifiques. Néanmoins, pour garantir que les États membres mettent en œuvre les projets dans un délai raisonnable, elle propose que les projets soient retirés de la liste s'ils ne sont pas en voie d'achèvement au bout de 15 ans. Souhaitant veiller à ce que le réseau transeuropéen ne soit pas trop axé sur certains modes de transport (comme le rail et la navigation fluviale) qui, dans certains États membres, du fait de facteurs géographiques et démographiques, ne sont pas économiquement viables, la commission a par ailleurs adopté un certain nombre d'amendements visant à parvenir à un certain équilibre. Par exemple, elle souligne que la multimodalité exige de reconnaître les réseaux de transport routier comme faisant partie intégrante de l'ensemble des modes de transport. Elle souhaite aussi qu'une attention toute particulière soit accordée au développement d'aéroports régionaux et de services aériens interrégionaux desservant les régions, ce qui les rendrait plus accessibles et en même temps permettrait de réduire les encombrements dans les grands aéroports. De plus, la commission a adopté plusieurs amendements visant à permettre que le transport maritime (navigation à longue et courte distance) soit pleinement intégré dans un réseau interopérable. Les autres recommandations énoncées dans le rapport portent, notamment, sur le renforcement de la protection de l'environnement et sur le développement des voies de communication entre les pays voisins de l'UE et les États membres de sorte qu'aucun goulet d'étranglement ne se forme aux frontières extérieures de l'UE. Enfin, la commission invite la Commission européenne à faire tous les deux ans rapport au Parlement sur la mise en œuvre des orientations. ?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

En adoptant le rapport de M. Philip Charles BRADBURN (PPE-DE, UK), le Parlement européen a approuvé par 379 voix pour, 24 contre et 91 abstentions, la révision des lignes directrices concernant le réseau européen de transport et n'a pas proposé de modification à la liste des projets spécifiques. Par ses amendements, le Parlement souhaite préciser que le réseau doit : - assurer une mobilité durable des personnes et des biens, dans les meilleures conditions sociales et de sécurité possibles et contribuer au renforcement de la cohésion économique et sociale ; - être compatible avec la législation environnementale européenne ; - contribuer à dissocier la croissance économique du développement des transports ; - offrir aux passagers des infrastructures de grande qualité à des conditions économiques acceptables ; - inclure tous les modes de transport, en tenant compte de leurs avantages comparatifs ; - permettre une utilisation optimale des capacités existantes ; - être interopérable à l'intérieur des modes de transport et favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport ; - être économiquement viable ; - 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 créer de goulets d'étranglement ; - pouvoir être connecté au réseau des États de l'AELE, des pays d'Europe centrale et orientale et des pays méditerranéens. Le Parlement souhaite également que les transports par mer, y compris le cabotage, soient pleinement intégrés dans les propositions concernant le renforcement de la protection de l'environnement. Il demande enfin que la Commission européenne fasse un rapport d'évaluation tous les deux ans et que les projets relatifs au réseau européen de transport soient réexaminés tous les quinze ans afin de les retirer de la liste dans le cas où ils ne sont pas près d'être achevés. ?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

La proposition modifiée incorpore le texte ou la teneur des amendements du Parlement visant à renforcer certains éléments du texte de la proposition initiale ou à le clarifier. Les principales modifications introduites par la Commission visent: - l'inclusion de la mobilité internationale parmi les objectifs essentiels de la politique du RTE-T; - une référence à la nécessité d'améliorer la cohérence entre les orientations concernant le RTE-T et la programmation des instruments financiers disponibles au niveau communautaire (Fonds structurels, Fonds de cohésion et budget du RTE); - une référence à la promotion, en priorité, des modes des transports les moins dommageables à l'environnement; - une référence à l'évaluation environnementale des nouveaux plans et programmes, telle qu'envisagée dans la directive 2001/42/CE; - une référence aux objectifs fixés dans le livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", en particulier l'objectif du découplage de la croissance économique et de celle des transports, et la réduction de l'engorgement qui s'y rattache, en particulier sur les routes, et promotion d'un transfert modal; - une référence à la promotion de la navigation intérieure; - une référence à la future révision des orientations et au transport maritime à courte distance; - une clarification concernant la préparation de l'extension du RTE-T aux pays candidats; - une référence aux conséquences de l'élargissement sur les crédits d'engagements pour les réseaux transeuropéens dans les prochaines perspectives financières. En ce qui concerne les priorités des orientations, les éléments suivants ont été intégrés: - une référence à l'objectif du développement territorial équilibré dans la deuxième priorité; - le renforcement, dans la quatrième priorité, des mesures visant à promouvoir la navigation à courte distance et la navigation intérieure; - le renforcement, dans la sixième priorité, de l'objectif de la promotion de l'intermodalité par l'établissement de terminaux intermodaux ou le déploiement de systèmes de transport intelligents. S'agissant de la protection de l'environnement, certains éléments ont été modifiés en réponse à l'amendement du Parlement renforçant le rôle de la Commission dans l'exécution d'évaluations environnementales stratégiques et le développement de méthodes pour ces évaluations. Dans cette optique, la proposition initiale est modifiée afin de clarifier le rôle de coordination du comité établi en application de l'article 18, paragraphe 2. Par ailleurs, il est indiqué que la Commission continuera à développer des méthodes d'analyse améliorées pour l'évaluation stratégique de l'incidence environnementale (ainsi que des incidences économiques et sociales et sur la sécurité) de l'ensemble du réseau, et pour la réalisation des évaluations environnementales visées dans la directive 2001/42/CE sur les corridors et projets transfrontières. Outre ces clarifications, il faut noter que la proposition modifiée: - couvre un plus large éventail d'infrastructures et d'installations permettant l'intégration des services de transport ferroviaire avec les services de transport aérien, mais aussi avec les services de transport routier et maritime; - inclut les systèmes d'information fluviale dans le réseau transeuropéen des voies navigables; - prévoit que le rapport sur la mise en oeuvre des orientations doit être établi tous les deux ans et contenir des informations sur la répartition des financements nationaux, communautaires et autres. ?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

La commission a adopté le rapport de M. Philip BRADBURN (PPE-DE, UK) qui modifie la proposition en première lecture de la procédure de codécision: - les voies navigables ou les canaux qui relient deux autoroutes européennes de la mer et contribuent à un raccourcissement des voies maritimes ainsi qu'à des gains de temps et d'efficacité dans le transport maritime devraient faire partie du réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer; - le Parlement devrait être consulté sur la nomination d'un «coordinateur européen». En outre, les rapports sur l'état d'avancement que le coordinateur est tenu de préparer pour la Commission devraient également être adressés au Parlement de sorte qu'il puisse dûment contrôler les progrès accomplis; - tous les trois ans, la Commission devrait dresser un bilan de l'état de réalisation des projets prioritaires et du niveau d'engagement des différents partenaires financiers impliqués. Si elle propose de modifier la liste des projets prioritaires identifiés à l'annexe III, le Conseil et le Parlement devraient être pleinement impliqués dans ce processus dans le cadre de la procédure de codécision; - les financements devraient se concentrer sur les projets prioritaires, c'est-à-dire les projets de l'annexe III déclarés d'intérêt européen. La détermination des projets prioritaires inscrits à l'annexe III ne dépend que de la procédure de codécision prévue dans le Traité, et la commission spécifie que toute fixation arbitraire des priorités concernant ces projets devrait être inadmissible. Les députés craignent que la procédure de codécision ne soit contournée par l'initiative «Quick Start», adoptée par le Conseil «Transports» en décembre 2003, qui identifie une série de projets composants, choisis parmi les 29 couloirs RTE-T, sur lesquels les fonds communautaires devraient se concentrer les trois prochaines années. Dans un autre amendement, la commission s'efforce de fournir une base juridique pour l'initiative «Quick Start» en déclarant que la Commission peut proposer au Parlement et au Conseil que certains projets de l'annexe III soient considérés comme prioritaires; - le Parlement devrait également être consulté avant tout retrait de la classification d'un projet d'intérêt européen. Les autres amendements cherchent à modifier certains des 29 projets repris à l'annexe III. Les députés estiment en particulier que la définition actuelle du projet 21 concernant les autoroutes de la mer est trop imprécise. Ils demandent par conséquent à la Commission de publier, dans un délai d'un an, «une liste de projets spécifiques susceptibles d'être mis en ?uvre au cours de la période de programmation actuelle pour chacune des mers concernées».

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

En adoptant le rapport de M. Philip BRADBURN (PPE-DE, UK), le Parlement européen a approuvé la proposition sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport sous réserve d'amendements. Les députés demandent une liste précise des programmes prioritaires dans le contexte de l'élargissement et des perspectives financières futures. D'autres amendements adoptés visent à modifier certains des 29 projets repris à l'annexe III de la proposition. De plus, le Parlement insiste pour être consulté dans le cadre de la procédure de codécision lors de la désignation du coordinateur européen (dont le rôle consistera à apporter son assistance à certains projets d'intérêt européen) et lorsque la Commission décide de retirer à certains projets la qualification d'"intérêt européen". Il demande que la Commission dresse, les trois ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision, un bilan de l'état de réalisation des projets prioritaires et du niveau d'engagement des différents partenaires financiers impliqués. Si elle propose de modifier la liste des projets prioritaires identifiés à l'annexe III, elle devra soumettre cette proposition dans le cadre de la procédure de codécision. Un autre amendement vise à conférer une base juridique à l'initiative "Quick Start" qui s'inscrit dans l'initiative européenne de croissance. Le Parlement européen serait tenu régulièrement informé de son avancement sur la base du rapport que la Commission européenne devrait élaborer. Le Parlement demande que la Commission publie un cadre d'intervention financière précis, annexé aux orientations communautaires, précisant la nature des dépenses éligibles en équipements, infrastructures, aides au démarrage, et les modalités d'intervention des différentes sources de financement communautaires: budget RTE, FEDER, Fonds de cohésion. En amendant la liste des projets prioritaires de l'annexe III, le Parlement a demandé: - une extension du projet no 6 sur l'axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Ljubljana-Maribor-Graz-Budapest-frontière Ukrainienne; - une extension du projet no 16 sur l'axe ferroviaire fret Sines/Algésiras-Madrid-Paris; - des mesures visant à améliorer la navigabilité entre Straubing et Vilshofen (2013); - une extension du projet no 25 sur l'axe Katowice-Brno- Vienne-Bratislava/Zilina-Budapest-Ivandarda; - une extension du projet no 29: axe ferroviaire du Corridor

intermodal ionien/Adriatique/Mer noire (2020). Soutenant les autoroutes de la mer, le Parlement a voulu encourager : - l'autoroute de la mer Baltique, y compris le passage par le canal de Kiel (2010); - l'autoroute de la mer du Nord et de la mer d'Irlande (2010); - l'autoroute de la mer de l'Atlantique (2010). Il a en outre ajouté deux projets : - un projet de liaison fluviale Seine-Escaut (2012); - un projet de liaison ferroviaire Prague-Linz-Ljubljana (2010) (2016). Le Parlement a par contre supprimé le projet visant à créer un pont rail/route sur le détroit de Messine.?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

La position commune adoptée à l'unanimité souscrit totalement aux objectifs généraux de la proposition de la Commission et dans ses grandes lignes, au contenu de celle-ci. Elle introduit néanmoins les modifications suivantes : - priorités pour le réseau transeuropéen de transport : le Conseil souligne qu'il est important d'encourager l'interconnexion des réseaux nationaux, tout en tenant compte des coûts de transport élevés dans les régions insulaires ou périphériques. La position commune fait généralement référence à la mise en place progressive d'un réseau ferroviaire interopérable, comportant des itinéraires adaptés au transport de fret. Le Conseil souscrit également à la nécessité de promouvoir le transport maritime à longue et courte distance, ainsi que le développement d'une mobilité durable des personnes et des marchandises; - protection de l'environnement dans le cadre des projets de transport : le texte indique clairement que les États membres tiendront compte des résultats des évaluations environnementales lors de l'élaboration des plans et programmes. La Commission prendra ces résultats en considération dans son rapport sur les orientations et dans les propositions législatives éventuelles concernant leur révision; - introduction de la nouvelle notion d'"autoroutes de la mer": les projets spécifiques - qui concrétisent la notion d'"autoroutes de la mer" - seront définis par la Commission dans un délai de trois ans. Le Conseil estime que ce nouveau cadre devrait également permettre l'amélioration des liaisons existantes; à cet égard, il devrait être possible de favoriser le transport de personnes et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant. La position commune indique que les aides publiques (aides au démarrage) octroyées dans le cadre des "autoroutes de la mer" ne peuvent pas entraîner de distorsions de la concurrence. Ces aides doivent être accordées selon les mêmes critères que ceux applicables au programme Marco Polo, mais l'octroi d'un concours financier communautaire au titre de ces deux instruments ne saurait avoir de caractère cumulatif; - le Conseil approuve la possibilité de désigner un coordonnateur européen chargé de coordonner la mise en oeuvre des projets. La position commune met en avant la compétence particulière du coordonnateur pour les projets transfrontaliers et l'importance d'une coopération avec les États membres dans l'accomplissement des tâches qui sont confiées à ce dernier; - projets d'intérêt commun, considérés comme étant des projets prioritaires : la position commune souligne l'importance des projets transfrontaliers et des tronçons transfrontaliers des projets. Elle insiste sur le fait que l'engagement des États membres concernés doit être fondé sur des plans nationaux ou des documents équivalents; - déclaration d'intérêt européen pour les projets transnationaux : le Conseil précise que cette déclaration est faite conformément au traité. La Commission consultera tous les États membres concernés en cas de retard important. Compte tenu de l'importance financière et technique des projets, la situation est examinée par la Commission dans le cadre d'un suivi actif, qui peut déboucher sur l'adoption de mesures appropriées, les États membres ayant la possibilité de formuler des observations. La Commission s'abstient de prendre des mesures susceptibles de pénaliser un État membre qui n'est pas responsable dudit retard; - en ce qui concerne les actions coordonnées et les enquêtes transnationales relatives aux tronçons transfrontaliers indivisibles techniquement et financièrement, le Conseil estime que les États membres concernés doivent tout mettre en oeuvre dans le cadre actuel; - enfin, le Conseil pourrait approuver la liste des projets prioritaires proposée par la Commission - qui a été établie à partir des travaux du groupe de haut niveau "Van Miert" -, sur laquelle les travaux devraient débuter avant 2010; pour des raisons techniques, un projet a été ajouté à la liste. À noter que la position commune du Conseil intègre les principaux éléments des amendements adoptés par le Parlement européen lors de la première lecture de la proposition et lors de sa nouvelle saisine, le 11 mars 2004. Cependant, et par principe, la position commune ne mentionne aucun projet spécifique, que ce soit dans le texte de ses considérants ou dans celui du dispositif; seule l'annexe III recense précisément ces projets. - Le Conseil partage l'avis du Parlement selon lequel toute décision relative aux orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, y compris concernant des projets spécifiques conformes à ces orientations, doit être prise via la procédure de codécision. - Le Conseil partage les préoccupations du Parlement concernant la protection de l'environnement dans le cadre de la préparation et de la réalisation des projets de transport. Les dispositions relatives à l'étude stratégique d'impact sur l'environnement ont été adaptées en conséquence. - Tout en respectant totalement l'avis du Parlement, le Conseil a apporté certaines modifications au texte afin de souligner la nécessité d'assurer la cohésion territoriale en connectant au réseau des régions insulaires et périphériques et des aéroports régionaux. - À l'instar du Parlement, le Conseil estime que les aides publiques accordées sous forme d'aides au démarrage pour les projets d'"autoroutes de la mer" ne devraient pas entraîner de distorsions de la concurrence. Il est également favorable à ce que les voies navigables ou les canaux qui relient deux autoroutes de la mer ou deux tronçons desdites autoroutes fassent partie du RTE-T et à ce que les activités permettant la navigation tout au long de l'année puissent constituer un projet. - En ce qui concerne le coordonnateur européen, le Conseil adhère à l'opinion du Parlement selon laquelle ce dernier a un rôle à jouer dans la désignation du coordonnateur et devrait être informé de ses travaux. - Enfin, l'annexe III dressant la liste des projets prioritaires a été modifiée pour tenir compte de certaines spécifications techniques conformément aux amendements du Parlement : clarification du tracé avec mention du passage à Divaca et Ronchi-Sud dans le projet no 6; mention explicite de la ligne de fret ferroviaire passant par Algésiras-Bobadilla dans le projet no 16; mention explicite du canal mer du Nord/mer Baltique; inclusion du tronçon Prague-Linz dans le projet no 22 ; liaison fluviale Seine-Escaut intégrée à la position commune sous la forme d'un nouveau projet no 30. Les amendements visant soit à ajouter des projets, soit à modifier sensiblement des projets existants, n'ont pas pu être pris en compte.?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

La Commission considère que la position commune adoptée à l'unanimité ne trahit ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition. Elle peut par conséquent l'approuver. La position commune reprend à la lettre ou en l'esprit un grand nombre des amendements du Parlement européen votés dans les deux premières lectures. Elle invite donc le Parlement européen à accepter la position commune.?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

En adoptant le rapport de M. Philip BRADBURN (PPE-DE, UK) sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, le Parlement a approuvé telle quelle la position commune du Conseil, clôturant ainsi la procédure. Les députés sont en effet satisfaits de l'extension de facto de la procédure de codécision qui permet d'appliquer cette procédure lors des modifications de la liste des projets. Le Conseil a également pris en compte les amendements du Parlement concernant l'environnement ainsi que les

amendements visant au recours à la procédure de conciliation quand les mesures prises modifient des priorités déjà établies. La commission des transports avait souligné le fait que ce texte est un compromis. Les groupes des Verts/ALE et de la GUE/NGL sont cependant opposés au compromis et ont déposé des amendements à la position commune, notamment pour modifier la liste des projets de l'Annexe III. Un de ces amendements proposait de retirer des propositions le pont sur le détroit de Messine. Cet amendement a été rejeté par 181 voix pour, 309 voix contre et 19 abstentions.?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

**OBJECTIF** : actualiser les orientations communautaires sur le RTE-Transports de 1996 pour tenir compte de la croissance du trafic prévue d'ici 2010 et des problèmes d'engorgement qui en découleront, ainsi que de l'élargissement de l'Union européenne. **ACTE LÉGISLATIF** : Décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (rectificatif à la décision publiée initialement au JOL 167 du 30/04/2004). **CONTENU** : les principaux éléments de cette décision arrêtée à l'unanimité sont les suivants: - un nombre limité de nouveaux projets prioritaires : la décision comporte une liste de 30 projets prioritaires à mettre en oeuvre à l'horizon 2020, qui intègre, tout en les complétant, les projets adoptés par le Conseil européen d'Essen en 1994, et qui a été établie sur la base des recommandations figurant dans le rapport du groupe de haut niveau présidé par Karel Van Miert; - concentration de l'aide communautaire : les projets prioritaires seront déclarés d'intérêt commun ce qui aura pour effet de concentrer sur ces projets l'aide consacrée aux réseaux transeuropéens, ainsi que les ressources provenant du Fonds de cohésion et des Fonds structurels; - un nouveau mécanisme de soutien des autoroutes de la mer: il s'agit d'encourager les États membres à lancer des initiatives conjointes afin de créer de nouvelles lignes maritimes transnationales régulières pour le transport de marchandises. Ce mécanisme permettra aux États membres, avec une assistance communautaire, de financer des montages comprenant une infrastructure, des systèmes logistiques et une aide au démarrage. Les autoroutes de la mer acquerront ainsi la même importance que les autoroutes ou les chemins de fer dans le réseau transeuropéen; - une coopération internationale plus étroite: pour favoriser une meilleure coordination des investissements, la décision prévoit la désignation d'un coordinateur européen pour les projets ou groupes de projets situés sur un même axe européen. Le coordinateur, qui agira au nom et pour le compte de la Commission, proposera aussi ses conseils sur le montage financier des projets. Pour résoudre les difficultés liées au cloisonnement des procédures nationales d'évaluation, des procédures d'évaluation et de consultation coordonnées préalablement à l'autorisation des projets sont prévues. Pour certains tronçons transfrontaliers, tels que les ponts et les tunnels, les États membres pourront, par exemple, mener une enquête transnationale commune. **ENTRÉE EN VIGUEUR** : 20/05/2004.?

## Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

---

Conformément à la décision 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, la Commission a nommé en juillet 2005 - après consultation du Parlement européen et accord des États membres concernés - six coordonnateurs européens sur l'avancement de certains projets du réseau transeuropéen de transport: Loyola de Palacio, Karel Van Miert, Étienne Davignon, Péter Balázs, Pavel Telicka et Karel Vinck.

La présente communication regroupe les observations, analyses et recommandations faites par les coordonnateurs dans leurs rapports annuels d'activité, pour les projets dont ils ont la charge.

Afin d'aider la Commission à établir des critères pour fixer le niveau de financement communautaire des différents projets éligibles, dans le cadre de l'exercice budgétaire 2007-2013, les coordonnateurs recommandent ce qui suit :

- une concentration des fonds disponibles en priorité sur les sections transfrontalières et sur certains goulets d'étranglement majeurs à forte valeur ajoutée communautaire contribuant à la réalisation, dans les meilleurs délais, d'un véritable réseau transeuropéen, interconnecté et interopérable ;

- la nécessité de prendre en compte, dès la phase de conception des projets, les aspects liés à l'interopérabilité;

- l'application d'un taux de soutien suffisamment incitatif pour permettre le démarrage des travaux sur les sections transfrontalières et les goulets d'étranglement. Dans sa proposition du 24 mai 2006, la Commission a proposé un taux de soutien de 20% du coût total pour les projets prioritaires et jusqu'à 30% pour les sections transfrontalières de ces mêmes projets. Pour les projets de déploiement du système ERTMS, le taux de soutien proposé s'élève à 50%.

Dans ce cadre, les coordonnateurs estiment que seule une coordination optimale des différentes interventions communautaires permettra de contribuer à la réalisation de ces projets prioritaires dans les délais qui ont été établis dans la décision sur les orientations RTET. Ces tronçons prioritaires devraient notamment bénéficier d'une attention particulière dans les cadres de référence stratégiques nationaux pour la programmation des fonds structurels et de cohésion 2007-2013 en cours de préparation. En outre, il apparaît nécessaire de développer - pour les projets où elles se révèlent appropriées - des formules innovantes de financement de type PPP (Partenariat Public Privé).

En conclusion, la Commission estime que la mise en place de coordonnateurs sur cinq corridors prioritaires et sur le projet horizontal ERTMS constitue une expérience positive qui a permis d'engendrer une dynamique. Ces projets peuvent désormais être identifiés à une personne précise à qui il est possible de s'adresser en cas de besoin. Le rôle du coordonnateur est perçu positivement par les acteurs impliqués, tant au niveau national que local. Indépendamment des aspects financiers, la mission des coordonnateurs a notamment permis de mettre en relief l'importance d'une coordination renforcée entre États membres pour permettre la bonne exécution des projets ainsi que la nécessité de mettre en place des structures de planification ou de gestion communes. L'activité des coordonnateurs a permis de mieux appréhender les projets, de sensibiliser les autorités compétentes à la nécessité de renforcer leur coopération avec leurs équivalents dans d'autres États membres, de réfléchir, sur le moyen-long terme, non seulement au développement de l'infrastructure, mais également au développement des services qui devront être offerts sur ces corridors. L'activité des coordonnateurs a, en outre, été caractérisée par une grande transparence, notamment vis-à-vis du Parlement européen. Si l'apport des coordonnateurs n'est pas quantifiable précisément, les résultats déjà enregistrés mettent en lumière que l'action des coordonnateurs a été déterminante pour la conclusion de certains accords, voire l'officialisation d'engagements fermes des États membres concernés pour la réalisation d'études ou le démarrage des activités.