

I

(Communications)

CONSEIL

DÉCISION N° .../2004/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 avril 2004

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

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

(2004/C 101E/01)

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 ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité social et économique européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a établi les orientations communautaires dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, en identifiant les projets d'intérêt commun destinés à contribuer au développement de ce réseau et en énumérant dans son annexe III les projets spécifiques auxquels le Conseil européen, lors de ses réunions d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996, a attribué une importance particulière.
- (2) 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.

- (3) Le Conseil Européen de Göteborg en 2001 a invité les institutions européennes à adopter des orientations révisées concernant le réseau transeuropéen de transport, en vue de donner la priorité, selon le cas, aux investissements d'infrastructure destinés aux chemins de fer, aux voies navigables intérieures, aux transports maritimes à courte distance, aux opérations intermodales et à une interconnexion efficace. Dans ce contexte, il convient de ne pas sous-estimer la contribution des ports de navigation intérieure et des aéroports régionaux à la réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport.

- (4) Le prochain élargissement de l'Union européenne et l'objectif consistant à rééquilibrer l'utilisation des modes de transport et de mettre en place un réseau d'infrastructures permettant de faire face à des besoins croissants, ainsi que le fait que le temps nécessaire pour réaliser certains projets prioritaires pourrait dépasser dix ans, imposent de réexaminer la liste des projets figurant à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE.

- (5) La Bulgarie, la République tchèque, Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la Roumanie, la République slovaque, la Slovénie et la Turquie ont conclu des accords d'association et des accords européens et sont candidats à l'adhésion à l'Union européenne. Les administrations des transports de onze de ces pays ont réalisé, avec le soutien de la Commission, une évaluation des besoins en infrastructures de transport visant à définir un réseau selon les mêmes principes que ceux énoncés dans la décision n° 1692/96/CE.

⁽¹⁾ JO C 362 E du 18.12.2001, p. 205 et C 20 E du 28.1.2003, p. 274.

⁽²⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 75.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 7.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 30 mai 2002 (JO C 187 E du 7.8.2003, p. 130), position commune du Conseil du 14 avril 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

- (6) Le Conseil européen de Barcelone en 2002 a insisté sur l'objectif consistant à réduire les goulets d'étranglement dans diverses régions, entre autres les Alpes, les Pyrénées et la mer Baltique.
- (7) Le Conseil européen de Bruxelles en décembre 2003 a souligné que les projets prioritaires définis par les orientations sont des éléments essentiels pour renforcer la cohésion du marché intérieur, notamment dans la perspective de l'élargissement imminent de l'Union et eu égard à la nécessité d'éliminer les goulets d'étranglement et/ou d'ajouter les chaînons manquants dans la circulation des marchandises (transit) lors du franchissement des barrières naturelles ou autres ou des frontières.
- (8) La deuxième conférence paneuropéenne des transports, tenue en Crète en 1994, et la troisième conférence paneuropéenne des transports, tenue à Helsinki en 1997, ont permis de déterminer dix couloirs paneuropéens de transport et quatre zones paneuropéennes prioritaires pour la coopération entre la Communauté européenne et les pays tiers concernés.
- (9) Dans son rapport remis à la Commission le 30 juin 2003, le groupe de haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport (ci-après le «groupe de haut niveau») a identifié un nombre limité de projets prioritaires en utilisant une méthodologie fondée sur des critères comportant notamment l'examen de leur viabilité économique potentielle, du degré d'engagement des États membres concernés à respecter un calendrier convenu à l'avance dans le cadre de la programmation du projet, de leur impact sur la mobilité des marchandises et des personnes entre États membres, la cohésion et le développement durable. Ce rapport comprend également des projets dans les nouveaux États membres qui adhéreront à l'Union le 1^{er} mai 2004. Les résultats d'une telle coopération devraient être pris en considération.
- (10) 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.
- (11) Il convient de mettre en œuvre l'objectif primordial consistant à découpler les effets négatifs de la croissance des transports de la croissance du produit intérieur brut, comme l'a proposé la Commission dans sa communication sur la stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable.
- (12) 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'environnement⁽¹⁾ s'appliquera 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'environnement⁽²⁾ et les directives 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages⁽³⁾ et 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages⁽⁴⁾.
- (13) Le livre blanc de la Commission relatif à la politique européenne des transports préconise une approche intégrée combinant entre autres des mesures visant à revitaliser le secteur ferroviaire, en particulier le fret, à promouvoir la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance, à encourager une plus grande complémentarité entre les trains à grande vitesse et le transport aérien, et à promouvoir le développement des systèmes de transport intelligents interopérables afin d'assurer une efficacité et une sécurité accrues du réseau.
- (14) L'efficacité de la politique commune des transports dépend entre autres de la cohérence des mesures visant à revitaliser le secteur ferroviaire et à développer l'infrastructure de ce secteur. La directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires⁽⁵⁾ prévoit un réseau transeuropéen de fret ferroviaire ouvert aux services de transport international de fret après 2003. Il convient de considérer les lignes de ce réseau transeuropéen de fret ferroviaire comme faisant partie du réseau ferroviaire défini dans les orientations fixées par la décision n° 1692/96/CE, afin qu'elles puissent bénéficier d'investissements et attirer une partie du trafic routier.
- (15) 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.

⁽¹⁾ JO L 197 du 21.7.2001, p. 30.

⁽²⁾ JO L 175 du 5.7.1985, p. 40. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 156 du 25.6.2003, p. 17).

⁽³⁾ JO L 103 du 25.4.1979, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2003 (JO L 122 du 16.5.2003, p. 36).

⁽⁴⁾ JO L 206 du 22.7.1992, p. 7. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

- (16) Le soutien au développement des autoroutes de la mer devrait être considéré comme complémentaire de la fourniture d'une aide communautaire propre à favoriser le développement d'activités de transport maritime à courte distance dans le cadre du programme Marco Polo mis en place par le règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises («programme Marco Polo») ⁽¹⁾ et devrait obéir aux mêmes critères. Cependant, l'octroi d'un concours financier communautaire au titre de ces deux instruments ne saurait avoir de caractère cumulatif.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Le cloisonnement entre États membres des procédures nationales relatives à l'évaluation des incidences environnementales et socio-économiques d'un projet peut s'avérer mal adapté à la dimension transnationale des projets déclarés d'intérêt européen. Il convient pour y remédier de mettre au point, outre des méthodes communes d'évaluation, des procédures coordonnées d'évaluation et de consultation du public ou des procédures d'enquête transnationale couvrant les différents États membres concernés et portant tant sur les aspects socio-économiques qu'environnementaux. Ces procédures ne devraient pas porter préjudice aux obligations découlant de la législation communautaire en matière de protection de l'environnement.
- (21) Un renforcement de la coordination entre les États concernés par des projets portant situés sur le même axe peut être nécessaire pour améliorer la rentabilité des investissements et faciliter leur synchronisation et leur montage financier.
- (22) Des tronçons transfrontaliers devraient être définis par les États membres sur la base de critères à déterminer par le comité établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2, de la décision n° 1692/96/CE. Les références existantes aux tronçons transfrontaliers des projets prioritaires figurant en annexe III de cette décision ne devraient pas préjuger de la définition des tronçons transfrontaliers conformément à ces critères.
- (23) La Commission a réalisé une analyse d'impact des recommandations du groupe de haut niveau. Les résultats montrent que la réalisation des projets identifiés par le groupe, combinée avec plusieurs des mesures relevant de la politique commune des transports, telles que la tarification de l'usage des infrastructures et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises, produirait des bénéfices substantiels du point de vue du gain de temps, de la réduction des émissions et de la congestion, de l'amélioration de l'accessibilité des États membres périphériques et des nouveaux États membres ainsi que du bien-être collectif.
- (24) Afin de respecter les objectifs du réseau transeuropéen de transport et de relever les défis de l'élargissement dans le domaine des transports, il convient d'accroître sensiblement les ressources financières prévues pour le réseau.
- (25) La Commission pourrait décider de suggérer au Parlement européen et au Conseil qu'il est nécessaire de faire avancer des projets autres que ceux figurant en annexe III de la décision n° 1692/96/CE afin de poursuivre des objectifs visant à stimuler la croissance, à mieux intégrer une Europe élargie et à améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises européennes sur les marchés mondiaux, et de contribuer à l'objectif de cohésion économique, sociale et territoriale, ainsi qu'à l'intermodalité. Ces projets devraient bénéficier du traitement prioritaire requis dans le cadre des instruments financiers communautaires.
- (26) Il convient dès lors de modifier la décision n° 1692/96/CE en conséquence,
- ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:
- Article premier*
- La décision n° 1692/96/CE est modifiée comme suit:
- 1) À l'article 2, paragraphe 1, la date «2010» est remplacée par «2020».
 - 2) À l'article 3, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

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

⁽¹⁾ JO L 196 du 2.8.2003, p. 1.

3) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Priorités

Compte tenu des objectifs définis à l'article 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.

4) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«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 du Conseil, 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 du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages (*) et 92/43/CEE du Conseil.

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 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (**). 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. D'ici au 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 RTE 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 18, paragraphe 3, et dans les propositions législatives concernant la révision des orientations dont il est éventuellement assorti en vertu de cette même disposition.

(*) JO L 103 du 25.4.1979, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2003 (JO L 122 du 16.5.2003, p. 36).

(**) JO L 197 du 21.7.2001, p. 30.;

5) À l'article 9, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«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.».

6) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«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 km/h;

- b) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
- 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 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 Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (*). 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 14, 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 Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (**).

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. 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.

(*) JO L 235 du 17.9.1996, p. 6. Directive modifiée par le règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

(**) JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

7) L'article 11 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

«3 ter. Les ports intérieurs du réseau qui sont dotés d'équipements de transbordement pour le transport intermodal ou dont le volume annuel du trafic de fret est d'au moins 500 000 tonnes sont indiqués à l'annexe I.»

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. 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.»

8) L'article suivant est inséré:

«Article 12 bis

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 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-glace.

3. Les voies navigables ou les canaux figurant à 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 proposition 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 de l'annexe III;
- b) dans la mesure où la localisation des ports est comparable, par le biais d'appels publics à proposition 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 de l'annexe III.

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

- portent sur des équipements et des infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer,
- 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 liai-

sons concernées. Les aides ne peuvent pas entraîner sur les marchés concernés de distorsions de la concurrence qui nuiraient à l'intérêt commun,

- 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. La Commission soumet au comité visé à l'article 18, 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.

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

9) À l'article 13, le paragraphe suivant est ajouté:

«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.»

10) La section suivante est insérée:

«SECTION 10 BIS

COORDINATION ENTRE ÉTATS MEMBRES

Article 17 bis

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 19 bis, la Commission peut désigner, en accord avec les États membres concernés et après avoir consulté le Parlement européen, une personnalité, dénommée "coordonnateur européen". Celui-ci 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.

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. 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.

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. 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.»

11) L'article 18 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le titre suivant:

«Comité pour le suivi des orientations et l'échange d'informations»;

b) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. 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 à l'article 19 bis. Une fois les plans et programmes nationaux adoptés, les États membres les transmettent à la Commission pour information.»;

c) Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

«3. 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 établi en vertu du paragraphe 2 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 19, 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 19, paragraphe 1, sous e).»

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

«Article 19

Projets prioritaires

1. Les projets prioritaires sont des projets d'intérêt commun visés à l'article 7 dont l'examen permet de vérifier qu'ils:

a) visent à résorber un goulet d'étranglement ou à compléter un chaînon manquant sur un axe majeur du réseau transeuropéen, en particulier les projets 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.»

13) Les articles suivants sont insérés:

«Article 19 bis

Déclaration d'intérêt européen

1. 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.

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

- a) les États membres, lors de la présentation de leurs projets au titre du Fonds de cohésion, conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 1164/94 (*), donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen;
- b) les États membres, lors de la présentation de leurs projets au titre du budget consacré aux réseaux transeuropéens, conformément aux articles 9 et 10 du règlement (CE) n° 2236/95 (**), donnent une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen;
- c) la Commission 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 1, compte tenu des schémas nationaux de transport tombant sous le champ d'application des cadres communautaires d'appui existants;
- d) la Commission veille à ce que les pays bénéficiaires de l'instrument structurel de préadhésion, lors de la présentation de leurs projets au titre de cet instrument et conformément aux articles 2 et 7 du règlement (CE) n° 1267/1999 (***), 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.

4. 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 établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2, 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 proportionna-

lité, 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.

5. 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 4, aux fins de lui retirer sa qualification de projet déclaré d'intérêt européen en appliquant la procédure de révision visée à l'article 18, paragraphe 3. 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.

6. 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.

7. 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.

8. Les autres tronçons de projets d'intérêt européen seront coordonnés bilatéralement ou multilatéralement par les États membres, au cas par cas.

9. Les actions coordonnées ou les enquêtes transnationales visées au paragraphe 7 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 18, paragraphe 3.

Article 19 ter

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 établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2, 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.

(*) Règlement du Conseil (CE) n° 1164/94 du 16 mai 1994 instituant le Fonds de cohésion (JO L 130 du 25.5.1994, p. 1). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1265/1999 (JO L 161 du 26.6.1999, p. 62).

(**) Règlement du Conseil (CE) n° 2236/95 du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens (JO L 228 du 23.9.1995, p. 1). Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil (JO L 197 du 29.7.1999, p. 1).

(***) Règlement du Conseil (CE) n° 1267/1999 du 21 juin 1999 établissant un instrument structurel de préadhésion (JO L 161 du 26.6.1999, p. 73). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2500/2001 du Conseil (JO L 342 du 27.12.2001, p. 1).»

14) Les articles 20 et 21 sont supprimés.

15) Les annexes sont modifiées comme suit:

1. À l'annexe I, les sections 2, 3, 4 et 6 et les cartes qui y figurent sont remplacées de la manière indiquée à l'annexe I de la présente décision.
2. À l'annexe III:
 - a) le titre est remplacé par «Projets prioritaires dont les travaux devraient commencer avant 2010»;
 - b) le contenu est remplacé par le texte figurant à l'annexe II de la présente décision.

Article 2

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

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

L'annexe I de la décision n° 1692/96/CE est modifiée comme suit:

1. Les sections 2, 3 et 4 sont remplacées par le texte suivant:

«Section 2: Réseau routier

- | | |
|----------------|-------------------|
| 2.0. Europe | 2.8. Italie |
| 2.1. Belgique | 2.9. Luxembourg |
| 2.2. Danemark | 2.10. Pays-Bas |
| 2.3. Allemagne | 2.11. Autriche |
| 2.4. Grèce | 2.12. Portugal |
| 2.5. Espagne | 2.13. Finlande |
| 2.6. France | 2.14. Suède |
| 2.7. Irlande | 2.15. Royaume-Uni |

Section 3: Réseau ferroviaire

- | | |
|----------------|-------------------|
| 3.0. Europe | 3.8. Italie |
| 3.1. Belgique | 3.9. Luxembourg |
| 3.2. Danemark | 3.10. Pays-Bas |
| 3.3. Allemagne | 3.11. Autriche |
| 3.4. Grèce | 3.12. Portugal |
| 3.5. Espagne | 3.13. Finlande |
| 3.6. France | 3.14. Suède |
| 3.7. Irlande | 3.15. Royaume-Uni |

Section 4: Réseau des voies navigables et ports de navigation intérieure».

2. La section 6 est remplacée par le texte suivant:

«Section 6: Aéroports

- | | |
|---|--------------------------|
| 6.0. Europe | 6.4. France |
| 6.1. Belgique/Danemark/Allemagne/Luxembourg/
Pays-Bas/Autriche | 6.5. Irlande/Royaume-Uni |
| 6.2. Grèce | 6.6. Italie |
| 6.3. Espagne/Portugal | 6.7. Finlande/Suède». |

3. Les cartes suivantes remplacent les cartes correspondantes de la décision n° 1692/96/CE.

2.0



2.1



2.2



2.3



2.4



2.5



2.6



2.7



02/2004

LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

STRASSEN
ROADS
ROUTES

IRELAND



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 15 30 60 Kilometers

2.8



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

ITALIA



— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 40 80 160 Kilometers

2.9

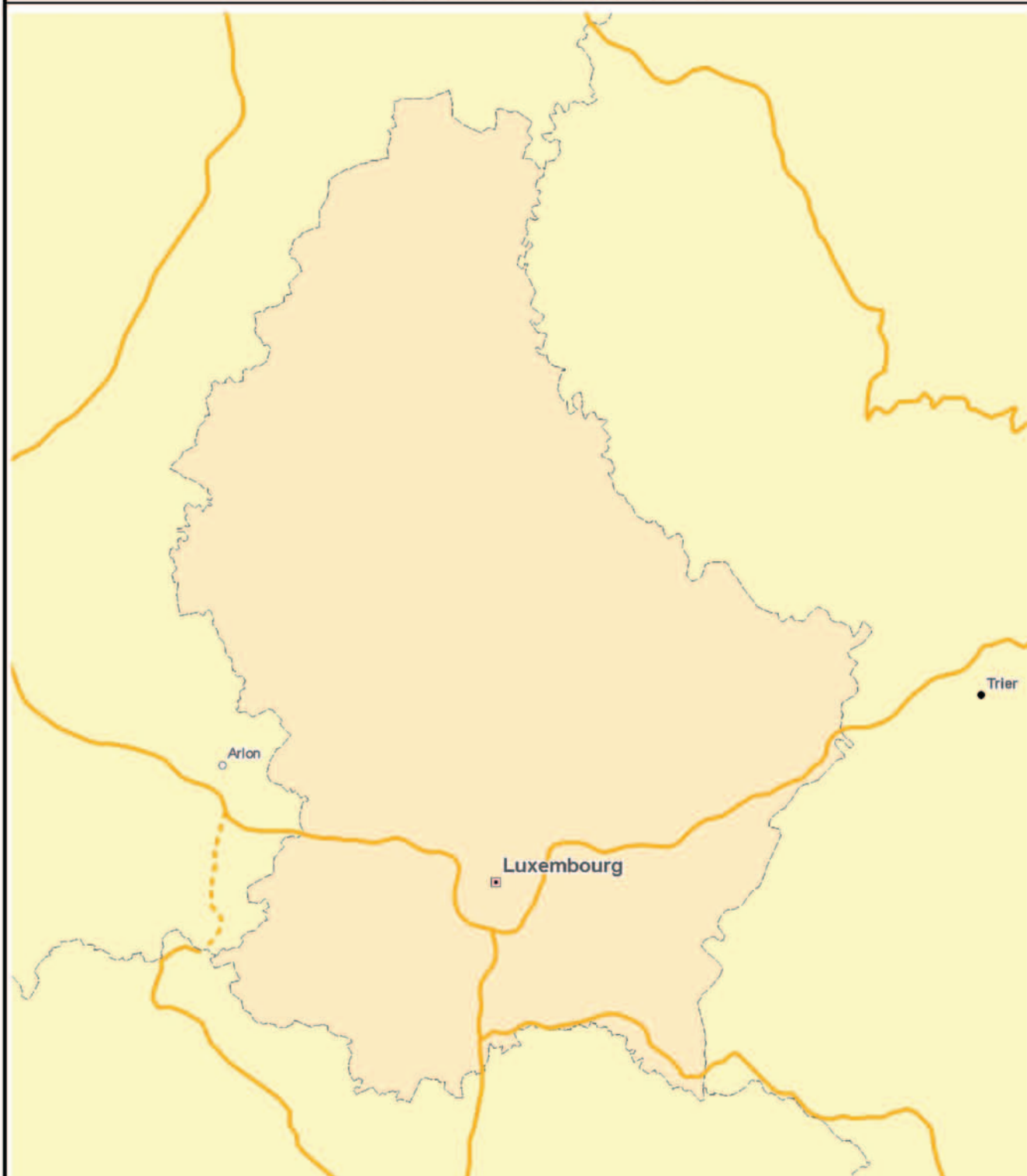


LEITSHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



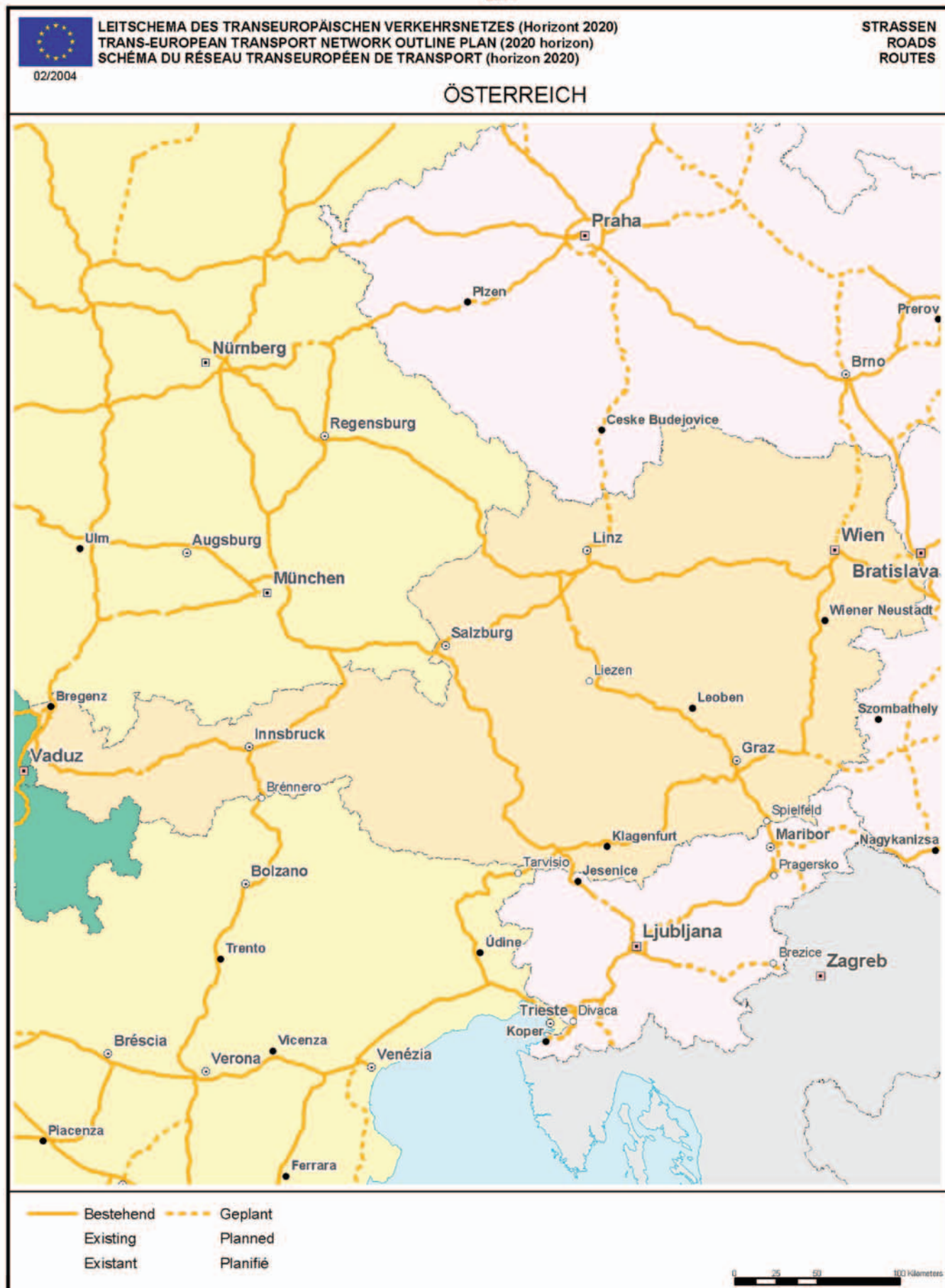
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 5 10 20 Kilometers

2.10



2.11



2.12



2.13

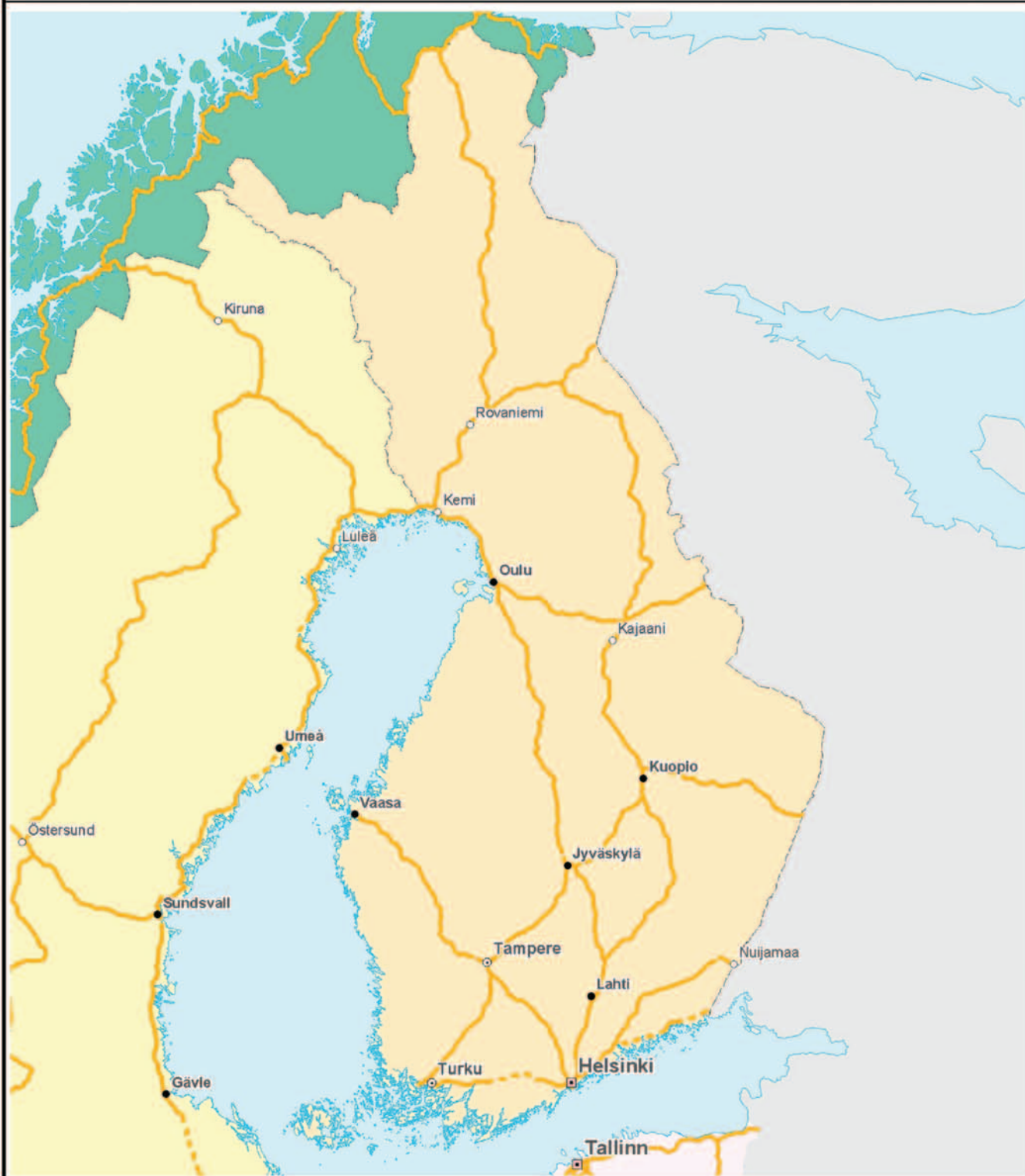


LEITSCHMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

SUOMI



— Bestehend - - - - - Geplant
Existing Planned
Existant Planifié

0 50 100 200 Kilometers

2.14



LEITSCHMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
ROADS
ROUTES

SVERIGE



— Bestehend	- - - - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 50 100 150 Kilometers

2.15



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

STRASSEN
 ROADS
 ROUTES

UNITED KINGDOM



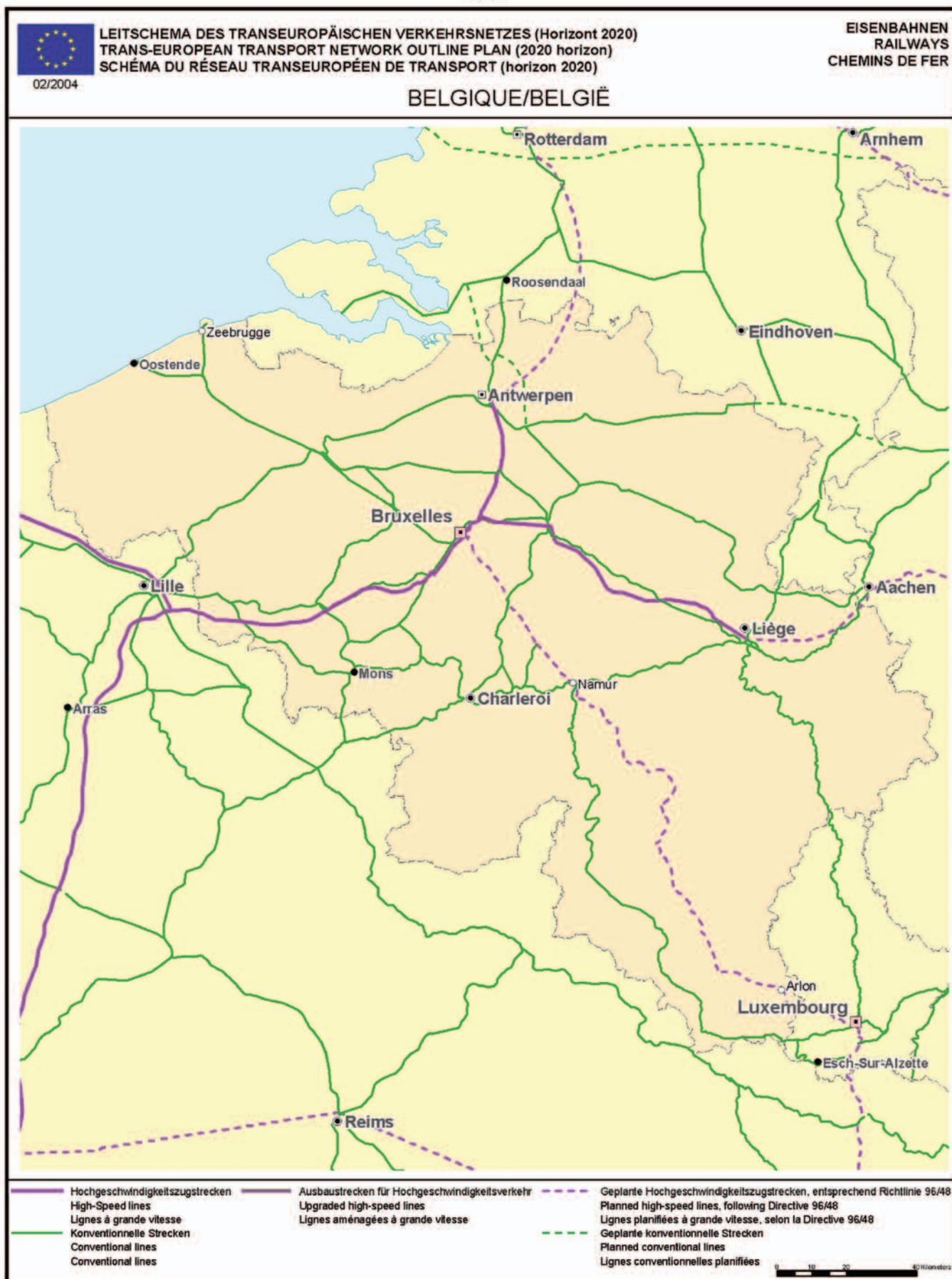
— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié

0 60 120 240 Kilometers

3.0



3-1



3-2



3-3



3-4



3-5



3-6



3-7



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

IRELAND



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionnelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionnelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

0 15 30 60 Kilometers

3-8



3-9



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ)



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionnelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionnelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

20 10 Kilometers

3-10



3-11



3-12



3-13

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

SUOMI



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High-Speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionnelle Strecken
Conventional lines
Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionnelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

0 37,5 75 150 Kilometers

3-14



LEITSCHMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER

02/2004

SVERIGE



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
High-Speed lines
Lignes à grande vitesse
Konventionnelle Strecken
Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
Upgraded high-speed lines
Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
Planned high-speed lines, following Directive 96/48
Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
Geplante konventionnelle Strecken
Planned conventional lines
Lignes conventionnelles planifiées

0 50 100 200 Kilometer

3-15



LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

EISENBAHNEN
 RAILWAYS
 CHEMINS DE FER

UNITED KINGDOM



Hochgeschwindigkeitszugstrecken
 High-Speed lines
 Lignes à grande vitesse
 Konventionnelle Strecken
 Conventional lines
 Conventional lines

Ausbaustrecken für Hochgeschwindigkeitsverkehr
 Upgraded high-speed lines
 Lignes aménagées à grande vitesse

Geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken, entsprechend Richtlinie 96/48
 Planned high-speed lines, following Directive 96/48
 Lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48
 Geplante konventionnelle Strecken
 Planned conventional lines
 Lignes conventionnelles planifiées

0 12.5 25 50 Kilometers

4.0



6.0



6.1



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
 TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
 SCHÉMA DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT (horizon 2020)

FLUGHÄFEN
 AIRPORTS
 AÉROPORTS

02/2004

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - LUXEMBOURG (GRAND-DUCHÉ) - NEDERLAND - ÖSTERREICH



■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
 Part of international system
 Partie d'un système aéroportuaire international
 ■ Internationale Komponenten
 International connecting points
 Composantes internationales

● Teil von Gemeinschaftskomponenten
 Part of Community connecting points
 Partie de composantes communautaires
 ● Gemeinschaftskomponenten
 Community connecting points
 Composantes communautaires

★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
 Regional and accessibility points
 Composantes régionales et d'accessibilité

0 50 100 200 Kilometers

6.2



6.3



6.4



6.5



6.6



6.7



LEITSHEMA DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES (Horizont 2020)
TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK OUTLINE PLAN (2020 horizon)
SCHEMA DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT (horizon 2020)

02/2004

FLUGHÄFEN
AIRPORTS
AÉROPORTS

SUOMI - SVERIGE



- | | | |
|--|--|--|
| ■ Teil eines Internationalen Flughafensystems
Part of international system
Partie d'un système aéroportuaire international | ● Teil von Gemeinschaftskomponenten
Part of Community connecting points
Partie de composantes communautaires | ★ Regionale Komponenten und Zugangskomponenten
Regional and accessibility points
Composantes régionales et d'accessibilité |
| ■ Internationale Komponenten
International connecting points
Composantes internationales | ● Gemeinschaftskomponenten
Community connecting points
Composantes communautaires | |

0 50 100 200 Kilometers

ANNEXE II

L'annexe III de la décision 1692/96/CE est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE III

PROJETS PRIORITAIRES DONT LES TRAVAUX DEVRAIENT COMMENCER AVANT 2010:

1. Axe ferroviaire Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
 - Halle/Leipzig-Nürnberg (2015);
 - Nürnberg-München (2006);
 - München-Kufstein (2015);
 - Kufstein-Innsbruck (2009);
 - tunnel du Brenner (2015), tronçon transfrontalier;
 - Verona-Napoli (2007);
 - Milano-Bologna (2006);
 - Pont routier/ferroviaire sur le détroit de Messina-Palermo (2015).
2. Axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
 - tunnel sous la Manche-London (2007);
 - Bruxelles/Brussel-Liège-Köln (2007);
 - Bruxelles/Brussel-Rotterdam-Amsterdam (2007). ⁽¹⁾
3. Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe
 - Lisboa/Porto-Madrid (2011) ⁽²⁾;
 - Madrid-Barcelona (2005);
 - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008);
 - Perpignan-Montpellier (2015);
 - Montpellier-Nîmes (2010);
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye (2010);
 - Irún/Hendaye-Dax, tronçon transfrontalier (2010);
 - Dax-Bordeaux (2020);
 - Bordeaux-Tours (2015).
4. Axe ferroviaire à grande vitesse Est
 - Paris-Baudrecourt (2007);
 - Metz-Luxembourg (2007);
 - Saarbrücken-Mannheim (2007).
5. Ligne de la Betuwe (2007)
6. Axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne ⁽³⁾
 - Lyon-Saint-Jean-de-Maurienne (2015);
 - tunnel du Mont-Cenis (2015-2017), tronçon transfrontalier;
 - Bussoleno-Torino (2011);
 - Torino-Venezia (2010);
 - Venezia-Ronchi sud-Trieste-Divača (2015);
 - Koper-Divača-Ljubljana (2015);
 - Ljubljana-Budapest (2015).

⁽¹⁾ Y compris les deux gares pour trains à grande vitesse de Rotterdam et Amsterdam, qui n'avaient pas été incluses dans le projet approuvé par le Conseil européen d'Essen en 1994.

⁽²⁾ Y compris les liaisons Lisboa-Porto (2013), Lisboa-Madrid (2010) et Aveiro-Salamanca (2015).

⁽³⁾ Des parties de cet axe correspondent au corridor paneuropéen V.

7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
 - Via Egnatia (2006);
 - Pathe (2008);
 - Autoroute Sofia-Kulata-frontière Grèce/Bulgarie (2010), avec Promahon-Kulata comme tronçon transfrontalier;
 - Autoroute Nadlac-Sibiu (branche vers Bucuresti et Constanța) (2007).
8. Axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l'Europe ⁽¹⁾
 - Chemin de fer La Coruña-Lisboa-Sines (2010);
 - Chemin de fer Lisboa-Valladolid (2010);
 - Chemin de fer Lisboa-Faro (2004);
 - Autoroute Lisboa-Valladolid (2010);
 - Autoroute La Coruña-Lisboa (2003);
 - Autoroute Sevilla-Lisboa (achevée en 2001);
 - Nouvel aéroport de Lisboa (2015).
9. Axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer ⁽²⁾ (2001)
10. Malpensa (achevé en 2001) ⁽³⁾
11. Liaison fixe de l'Öresund (achevée en 2000) ⁽⁴⁾
12. Axe ferroviaire/routier triangulaire nordique
 - Projets routiers et ferroviaires en Suède ⁽⁵⁾ (2010);
 - Autoroute Helsinki-Turku (2010);
 - Chemin de fer Kerava-Lahti (2006);
 - Autoroute Helsinki-Vaalmäa (2015);
 - Chemin de fer Helsinki-Vainikkala (frontière avec la Russie) (2014).
13. Axe routier Royaume-Uni/Irlande/Benelux (2010)
14. Ligne principale de la côte Ouest (2007)
15. Galileo (2008)
16. Axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris
 - Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen;
 - Chemin de fer Sines-Badajoz (2010);
 - Ligne ferroviaire Algeciras-Bobadilla (2010).
17. Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
 - Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart (2015), avec le pont de Kehl comme tronçon transfrontalier;
 - Stuttgart-Ulm (2012);
 - München-Salzburg (2015), tronçon transfrontalier;
 - Salzburg-Wien (2012);
 - Wien-Bratislava (2010), tronçon transfrontalier.
18. Axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube ⁽⁶⁾
 - Rhin-Meuse (2019), avec l'écluse de Lanaye comme tronçon transfrontalier;
 - Vilshofen-Straubing (2013);
 - Wien-Bratislava (2015), tronçon transfrontalier;
 - Palkovicovo-Mohács (2014);
 - Goulets d'étranglement en Roumanie et Bulgarie (2011).

⁽¹⁾ Y compris la modernisation des ports et des aéroports (2015), conformément au contenu approuvé par les Conseils européens d'Essen et de Dublin.

⁽²⁾ Un nouvel accroissement de la capacité sur cet axe a été décidé en 2003; ajouté en tant que projet distinct.

⁽³⁾ Projet achevé.

⁽⁴⁾ Projet achevé.

⁽⁵⁾ Quelques courts tronçons de route et de ligne ferroviaire seront achevés entre 2010 et 2015.

⁽⁶⁾ Une partie de cet axe correspond à la définition du corridor paneuropéen VII.

19. Interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse dans la péninsule ibérique
- Madrid-Andalucía (2010);
 - Nord-Est (2010);
 - Madrid-Levante et Méditerranée (2010);
 - Corridor Nord/Nord-Ouest, y compris Vigo-Porto (2010);
 - Extremadura (2010).
20. Axe ferroviaire du Femer Bælt/Fehmarnbelt
- Liaison fixe rail/route du Femer Bælt/Fehmarnbelt (2014);
 - Chemin de fer d'accès au Danemark à partir de l'Öresund (2015);
 - Chemin de fer d'accès en Allemagne à partir de Hamburg (2015);
 - Chemin de fer Hannover-Hamburg/Bremen (2015).
21. Autoroutes de la mer
- Projets d'intérêt commun recensés conformément à l'article 12 bis et concernant les autoroutes de la mer suivantes:
- Autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique (Canal de Kiel)) (2010);
 - Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande) (2010);
 - Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre) (2010);
 - Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est. ⁽¹⁾ (2010).
22. Axe ferroviaire Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg /Dresden ⁽²⁾
- Chemin de fer frontière Grèce/Bulgarie-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat (2015);
 - Chemin de fer Curtici-Braşov (vers Bucaresti et Constanta) (2010);
 - Chemin de fer Budapest-Wien (2010), tronçon transfrontalier;
 - Chemin de fer Břeclav-Praha-Nürnberg (2010), avec Nürnberg-Praha comme tronçon transfrontalier
 - Axe ferroviaire Prague-Linz (2016).
23. Axe ferroviaire Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien ⁽³⁾
- Chemin de fer Gdansk-Warszawa-Katowice (2015);
 - Chemin de fer Katowice-Břeclav (2010);
 - Chemin de fer Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010).
24. Axe ferroviaire Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
- Lyon-Mulhouse-Mülheim, ⁽⁴⁾ avec Mulhouse-Mülheim comme tronçon transfrontalier (2018);
 - Genova-Milano/Novara-frontière suisse (2013);
 - Basel-Karlsruhe (2015);
 - Frankfurt-Mannheim (2012);
 - Duisburg-Emmerich (2009); ⁽⁵⁾
 - Eiserner Rhein/IJzeren Rijn ("Rhin de fer") Rheidt-Antwerpen, tronçon transfrontalier (2010).
25. Axe autoroutier Gdansk-Brno/Bratislava-Wien ⁽⁶⁾
- Autoroute Gdansk-Katowice (2010);
 - Autoroute Katowice-Brno/Zilina (2010), tronçon transfrontalier;
 - Autoroute Brno-Wien (2009), tronçon transfrontalier.

⁽¹⁾ Y compris vers la mer Noire.

⁽²⁾ Cet axe principal correspond en grande partie à la définition du corridor paneuropéen IV.

⁽³⁾ Cet axe principal correspond en grande partie à la définition du corridor paneuropéen VI.

⁽⁴⁾ Comprenant le TGV Rhin-Rhône, sans la branche Ouest.

⁽⁵⁾ Le projet n° 5 (ligne de la Betuwe) raccorde Rotterdam à Emmerich.

⁽⁶⁾ Cet axe principal correspond en grande partie à la définition du corridor paneuropéen VI.

26. Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale
 - Axe routier/ferroviaire reliant Dublin avec le Nord (Belfast-Larne) et avec le Sud (Cork) (2010); ⁽¹⁾
 - Axe routier/ferroviaire Hull-Liverpool (2015);
 - Chemin de fer Felixstowe-Nuneaton (2011);
 - Chemin de fer Crewe-Holyhead (2008).
27. "Rail Baltica": axe Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
 - Warszawa-Kaunas (2010);
 - Kaunas-Riga (2014);
 - Riga-Tallinn (2016).
28. "Eurocaprail" sur l'axe ferroviaire Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg
 - Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg (2012).
29. Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique
 - Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012);
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014).
30. Canal Seine-Escaut
 - Améliorations en termes de navigabilité Deulemont-Gent (2012-2014-2016);
 - Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Entre parenthèses figure la date d'achèvement des travaux convenue à l'avance. Les dates d'achèvement des travaux des projets n° 1 à 20 et n° 30 et le détail des tronçons sont ceux indiqués dans le rapport du groupe de haut niveau, lorsque ceux-ci ont été effectivement définis.»

⁽¹⁾ Comprenant le projet n° 13 d'Essen: axe routier Irlande/Royaume-Uni/Benelux.

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 5 décembre 2003, à un accord politique sur le projet de décision modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽¹⁾. Le Conseil a arrêté sa position commune, mise au point par les juristes-linguistes, le 14 avril 2004.

En arrêtant sa position, le Conseil a tenu compte de l'avis que le Parlement européen a rendu en première lecture le 30 mai 2002 ⁽²⁾ et lors de sa nouvelle saisine le 11 mars 2004 ⁽³⁾, ainsi que des avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾ et du Comité des régions ⁽⁵⁾.

Cette décision vise à actualiser les orientations communautaires sur le RTE-T de 1996 pour tenir compte de la croissance du trafic prévue d'ici 2010 et des problèmes d'engorgement qui en découlent, ainsi que de l'élargissement de l'Union européenne. La décision comporte une liste de projets prioritaires à mettre en œuvre 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.

Les nouveaux éléments de la proposition sont notamment:

- la concentration des priorités communautaires sur l'intermodalité et les modes de transport durables existants tels que le chemin de fer, le transport maritime à courte distance et le transport fluvial,
- la modification de la définition du réseau ferré en vue d'accentuer le rôle du chemin de fer dans le transport de marchandises,
- la notion d'«autoroutes de la mer»,
- l'introduction de la notion de «projets d'intérêt européen», qui prévoit un traitement prioritaire pour ce qui est du financement et des procédures de consultation,
- la création d'un nouveau mécanisme de coordination au niveau communautaire destiné à favoriser notamment la coopération opérationnelle et financière entre les États membres concernés par le même projet transfrontalier,
- la prorogation jusqu'en 2020 du délai fixé pour la conclusion des projets et l'extension de la portée géographique du RTE-T de manière à intégrer les nouveaux États membres.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le Conseil partage l'avis selon lequel le cadre juridique communautaire régissant le développement du réseau transeuropéen de transport doit être adapté aux besoins d'une Europe élargie pour qu'un système de transports cohérent, efficace et durable puisse être mis en place. Le Conseil peut donc souscrire totalement aux objectifs généraux de la proposition de la Commission et même, dans ses grandes lignes, au contenu de celle-ci. Lorsqu'il a décidé de modifier certains points particuliers du texte, il l'a fait essentiellement en vue de le clarifier, de le simplifier et d'en faciliter la compréhension.

⁽¹⁾ La Commission a présenté sa proposition le 9 octobre 2001 (JO C 362 E du 18.12.2001, p. 205) et sa proposition complémentaire le 17 octobre 2003 (non encore parue au Journal officiel).

⁽²⁾ JO C 187 E du 7.8.2003, p. 130.

⁽³⁾ doc. 7033/04 CODEC 319 TRANS 100 ECOFIN 76 (non encore paru au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 125 du 27.5.2002, p. 75.

⁽⁵⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 3.

En ce qui concerne les «priorités» pour le réseau transeuropéen de transport (article 5), 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.

Le Conseil accorde une importance considérable à la protection de l'environnement dans le cadre des projets de transport (article 8). C'est pourquoi il 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.

Le Conseil se félicite de l'introduction de la nouvelle notion d'«autoroutes de la mer» (article 12 *bis*), qui favorise le transfert du fret du transport routier vers le transport maritime à courte distance. 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 très nettement 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, prévue à l'article 17 *bis*, de désigner un coordonnateur européen chargé de coordonner la mise en œuvre des projets. Le Conseil met en avant, dans sa position commune, 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.

En ce qui concerne les projets d'intérêt commun, considérés comme étant des projets prioritaires, la position commune du Conseil souligne l'importance des projets transfrontaliers et des tronçons transfrontaliers des projets (article 19 et article 19 *ter* nouveau). Elle insiste sur le fait que l'engagement des États membres concernés doit être fondé sur des plans nationaux ou des documents équivalents.

Conformément à l'objectif général que constitue l'accélération de la mise en œuvre des projets RTE-T, le Conseil se félicite des dispositions relatives à la déclaration d'intérêt européen pour les projets transnationaux (article 19 *bis*), qui permettront le traitement prioritaire de ces projets dans le cadre du financement communautaire. Le Conseil précise que cette déclaration est faite conformément au traité. Dans la mesure où la coopération entre tous les États membres est essentielle à la réalisation des projets, le Conseil juge opportun que la Commission consulte 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 œuvre 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 débiter avant 2010; pour des raisons techniques, un projet a été ajouté à la liste.

III. AMENDEMENTS

La position commune du Conseil intègre les principaux éléments des amendements adoptés par le Parlement européen lors de la première lecture de la proposition, le 30 mai 2002, 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, conformément aux dispositions du traité, 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. Les modifications apportées au texte en conséquence ont été introduites dans la position commune (considérant 25, article 18, paragraphe 3, et article 19 *bis*). À cet égard, on peut citer les dispositions relatives à la révision des projets — et notamment à la possibilité de leur retirer la qualification de «projet d'intérêt européen».

Quant à l'amendement du Parlement selon lequel celui-ci devrait être consulté sur les mesures que la Commission peut prendre dans le cadre d'un suivi actif des différents projets déclarés d'intérêt européen (article 19 *bis*), le Conseil estime que des mécanismes satisfaisants sont déjà en place, dans la mesure où la position commune du Conseil prévoit la mise en œuvre de la procédure de codécision pour toute modification ou tout ajout de projet et celle de la procédure budgétaire habituelle s'agissant du financement du projet proprement dit. Enfin, l'amendement du Parlement visant la consultation de ce dernier lors de l'établissement, par la Commission, de la première liste de projets spécifiques dans le cadre des «autoroutes de la mer» (article 12 *bis*) n'a pas pu être accepté pour des raisons institutionnelles.

- 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 (considérant 12 et article 8).
- 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 (considérant 3, article 5; article 10, paragraphe 4; article 12 *bis*, paragraphe 1; et article 19, paragraphe 1, point e). La position commune exprime en outre la convergence de vues entre le Conseil et le Parlement concernant l'importance des voies navigables intérieures (considérant 3, article 11 et article 12 *bis*, paragraphe 3).
- 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. Ce principe est affirmé expressément dans la position commune (considérant 16, et article 12 *bis*, paragraphes 4 et 5). Le Conseil 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 (article 12 *bis*, paragraphe 3) et à ce que les activités permettant la navigation tout au long de l'année puissent constituer un projet au sens de cet article (article 12 *bis*, paragraphes 2 et 5).
- En ce qui concerne le coordonnateur européen (article 17 *bis*), 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. La position commune fait en outre apparaître l'importance que revêt la consultation des autorités régionales et locales.
- 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 (projets n° 6, 16, 21, 22 et 30). Les amendements visant soit à ajouter des projets, soit à modifier sensiblement des projets existants, n'ont pas pu être pris en compte; à cet égard, il convient de rappeler que le groupe de haut niveau «Van Miert» a procédé à une analyse approfondie et techniquement détaillée de la pertinence de chaque projet, tout en tenant pleinement compte de l'avis des États membres concernés.

En conclusion, le Conseil estime que le texte de sa position commune est approprié et équilibré. Pour ce qui concerne les amendements proposés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil fait observer qu'une grande partie de ces amendements ont été repris — à la lettre ou quant à leur esprit, partiellement ou en totalité — dans la position commune. Par conséquent, il est d'avis que le texte de sa position commune permet d'atteindre l'objectif visé par les amendements du Parlement.
