

# Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

2001/0229(COD) - 14/04/2004 - Position du Conseil

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 débiter avant 2010; pour des raisons techniques, un projet a été ajouté à la liste. A 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 duNord/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.