

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

PROVISOIRE
2001/0229(COD)

18 décembre 2003

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM(2003) 564 – C5-0485/2003 – 2001/0229(COD))

(Saisine répétée)

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Philip Charles Bradbourn

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	6
EXPOSÉ DES MOTIFS	11

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Au cours de sa séance du 30 mai 2002, le Parlement a adopté sa position lors de la première lecture sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision du Conseil n° 1692/96 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM(2001) 544 - 2001/0229(COD)).

Par lettre du 26 septembre 2002, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et à l'article 156 du traité CE, la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM(2002) 542 – 2001/0229(COD)).

Par lettre du 2 octobre 2003, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et à l'article 156 du traité CE, la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (COM(2003) 564 – 2001/0229(COD)).

Au cours des séances des 9 et 20 octobre 2003, le Président du Parlement a annoncé qu'il avait renvoyé ces propositions, pour examen au fond, à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission des budgets et à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie ainsi qu'à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (C5-0447/2003 et C5-0485/2003).

À la requête de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, le Président du Parlement a informé la Commission, par lettre du 21 novembre 2003, que le Parlement considère que la présentation de la proposition de la Commission le 2 octobre 2003 constitue une saisine répétée du Parlement, conformément aux dispositions de l'article 71, paragraphe 1, deuxième tiret du règlement du Parlement et que la commission compétente au fond réexaminera et modifiera les changements apportés à la proposition initiale, conformément à la procédure prévue pour une première lecture.

Au cours de sa réunion du 20 novembre 2001, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme avait nommé Philip Charles Bradbourn rapporteur.

Au cours de ses réunions des 20 janvier 2004 et 18 février 2004, la commission a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de cette dernière réunion/de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative par ... voix contre ... et ... abstention(s)/à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote ... (président(e)/président(e) f.f), ... (vice-président(e)), ... (vice-président(e)), Philip Charles Bradbourn (rapporteur), ..., ... (suppléant ...), ... (suppléant ... conformément à l'article 153, paragraphe 2, du règlement), ... et

(L'avis (les avis) de la commission ... (et de la commission ...) est (sont) joint(s) au présent

rapport.) (La commission ... a décidé le ... qu'elle n'émettrait pas d'avis.)

Le rapport a été déposé le

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport
(COM(2003) 564 – C5-0485/2003 – 2001/0229(COD))

(Procédure de codécision: première lecture - saisine répétée)

Le Parlement européen,

- vu la proposition modifiant la proposition modifiée de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2003) 564)¹,
 - vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2001) 544)²,
 - vu la proposition modifiée de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2002) 542)³,
 - vu sa position lors de la première lecture le 30 mai 2002⁴,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 156 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0485/2003),
 - vu les articles 67 et 71, paragraphe 1, de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme (A5-0000/2004),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
ARTICLE 1, POINT 4
Article 17 bis, paragraphe 1 (Décision 1692/96/CE)

¹ JO C ... / Non encore publiée au JO.

² JO C 362 E du 18.12.2001, p. 205.

³ JO C 20 E du 28.1.2003, p. 274.

⁴ JO C 187 E du 7.8.2003, p. 22.

1. Pour faciliter une mise en œuvre coordonnée de certains projets ou tronçons de projets parmi les projets déclarés d'intérêt européen visés à l'article 19 *bis*, la Commission peut désigner, après consultation des Etats membres concernés, une personnalité, dénommée "coordonnateur européen". Le coordonnateur agit au nom et pour le compte de la Commission. Sa mission concerne normalement un projet, mais peut, si nécessaire, être étendue à d'autres projets situés sur le même axe.

1. Pour faciliter une mise en œuvre coordonnée de certains projets ou tronçons de projets parmi les projets déclarés d'intérêt européen visés à l'article 19 *bis*, la Commission peut désigner, après consultation des Etats membres concernés ***et du Parlement européen***, une personnalité, dénommée "coordonnateur européen". Le coordonnateur agit au nom et pour le compte de la Commission. Sa mission concerne normalement un projet, mais peut, si nécessaire, être étendue à d'autres projets situés sur le même axe.

Justification

Les membres élus du Parlement européen doivent avoir voix au chapitre s'agissant de la désignation d'un "coordonnateur européen".

Amendement 2

ARTICLE 1, POINT 4

Article 17 bis, paragraphe 1, point b) (Décision 1692/96/CE)

b) établit un rapport chaque année à l'attention de la Commission sur les progrès accomplis dans la réalisation des projets qui relèvent de sa mission, sur les nouveaux développements réglementaires ou autres susceptibles d'influer sur les caractéristiques des projets, ainsi que sur les difficultés et obstacles éventuels susceptibles d'entraîner un retard significatif par rapport aux dates indiquées à l'annexe III;

b) établit un rapport chaque année à l'attention de la Commission ***et du Parlement européen*** sur les progrès accomplis dans la réalisation des projets qui relèvent de sa mission, sur les nouveaux développements réglementaires ou autres susceptibles d'influer sur les caractéristiques des projets, ainsi que sur les difficultés et obstacles éventuels susceptibles d'entraîner un retard significatif par rapport aux dates indiquées à l'annexe III;

Justification

Il est important que les progrès accomplis par le coordonnateur soient répercutés chaque année au niveau des membres élus du Parlement européen.

Amendement 3

ARTICLE 1, POINT 4

Article 17 bis, paragraphe 1, point c) (Décision 1692/96/CE)

c) contribue au dialogue avec les opérateurs, les utilisateurs de transport, les autorités régionales et locales, les représentants de la société civile, en vue de mieux connaître la demande de transport, les contraintes, ainsi que les paramètres de service requis pour optimiser l'utilisation des infrastructures financées.

supprimé

Justification

Le rôle du coordonnateur devrait simplement consister à s'assurer que des projets soient menés de manière efficace et ponctuelle.

Amendement 4

ARTICLE 1, POINT 6

Article 19, paragraphe 1, point e) (Décision 1692/96/CE)

e) contribuent à la cohésion territoriale de l'Union en intégrant les réseaux des nouveaux Etats membres et en améliorant les connexions avec les régions périphériques;

e) contribuent à la cohésion territoriale de l'Union en intégrant les réseaux des nouveaux Etats membres et en améliorant les connexions avec les régions périphériques, ***en particulier en incluant les aéroports régionaux et les services aériens;***

Justification

L'Europe a tout intérêt à ce que les projets d'intérêt commun d'autoroutes de la mer soient réalisés rapidement.

Amendement 5

ARTICLE 1, POINT 6

Article 19, paragraphe 1, point f) (Décision 1692/96/CE)

f) contribuent au développement durable des transports, en améliorant la sécurité et en réduisant les nuisances sur l'environnement dues aux transports, notamment en ***promouvant un transfert modal vers le chemin de fer, le transport intermodal, la voie d'eau et le transport maritime.***

f) contribuent au développement durable des transports, en améliorant la sécurité et en réduisant les nuisances sur l'environnement dues aux transports, notamment en ***se concertant sur les projets qui limitent les nuisances pour l'environnement.***

Justification

La proposition ne devrait pas défavoriser un mode de transport en particulier, elle doit se concentrer sur la limitation des nuisances pour l'environnement causées par le transport dans son ensemble.

Amendement 6

ARTICLE 1, POINT 7

Article 19 bis, paragraphe 6 (Décision 1692/96/CE)

6) S'il s'avère que le démarrage des travaux de l'un des projets déclarés d'intérêt européen a, ou aura, un retard significatif par rapport à l'échéance de 2010, la Commission demande aux Etats membres concernés de donner les raisons de ce retard dans un délai de trois mois. Après avoir reçu et examiné la réponse des Etats membres concernés, la Commission peut, afin de protéger les intérêts financiers de la Communauté et dans le respect du principe de proportionnalité, décider de retirer la qualification de projet déclaré d'intérêt européen.

6) S'il s'avère que le démarrage des travaux de l'un des projets déclarés d'intérêt européen a, ou aura, un retard significatif par rapport à l'échéance de 2010, la Commission demande aux Etats membres concernés de donner les raisons de ce retard dans un délai de trois mois. Après avoir reçu et examiné la réponse des Etats membres concernés, la Commission peut, ***après consultation du Parlement européen et*** afin de protéger les intérêts financiers de la Communauté et dans le respect du principe de proportionnalité, décider de retirer la qualification de projet déclaré d'intérêt européen.

Justification

Les membres élus du Parlement européen devraient être consultés avant qu'un projet ne soit déclaré contraire aux intérêts européens.

Amendement 7

ARTICLE 1, POINT 7

Article 19 bis, paragraphe 7 (Décision 1692/96/CE)

7) Cinq ans après l'achèvement d'un projet déclaré d'intérêt européen ou de l'un de ses tronçons, les Etats membres concernés réalisent un bilan de ses effets socio-économiques et sur l'environnement, y compris des effets sur les échanges entre Etats membres, sur la cohésion territoriale et sur le développement durable. Les Etats membres informent la Commission des résultats de ce bilan.

7) Cinq ans après l'achèvement d'un projet déclaré d'intérêt européen ou de l'un de ses tronçons, les Etats membres concernés réalisent un bilan de ses effets socio-économiques et sur l'environnement, y compris des effets sur les échanges ***et la libre circulation des personnes et des biens*** entre Etats membres, sur la cohésion territoriale et sur le développement durable. Les Etats membres informent la Commission des résultats de ce bilan.

Amendement 8
ARTICLE 1, POINT 7
Article 19 bis, paragraphe 10 (Décision 1692/96/CE)

10. Les procédures coordonnées ou d'enquête transnationale visées aux paragraphes 8 et 9 sont 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 Etats membres concernés informent la Commission du démarrage et du résultat de ces procédures coordonnées ou d'enquête transnationale.

10. Les procédures coordonnées ou d'enquête transnationale visées aux paragraphes 8 et 9 sont 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 Etats membres concernés informent la Commission ***et le Parlement européen*** du démarrage et du résultat de ces procédures coordonnées ou d'enquête transnationale.

Justification

Il est important que les membres élus du Parlement européen soient informés du lancement et des résultats des procédures.

Amendement 9
ARTICLE 1, POINT 8 TER
Annexe III, projet n° 21, deuxième alinéa bis (nouveau) (Décision 1692/96/CE)

La Commission dresse et publie, dans un délai d'un an, une liste de projets spécifiques au sujet desquels les travaux peuvent commencer durant la période de programmation actuelle, pour chacune des mers concernées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

➤ PROCÉDURE:

La procédure législative concernant la mise à jour et l'application des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport s'est poursuivie depuis octobre 2001. Bien que le Parlement ait été en mesure d'adopter sa position lors de la première lecture dès le mois de mai 2002, la nécessité de veiller à ce que les bonnes décisions soient prises concernant:

- l'identification de couloirs stratégiques et de projets et
- l'établissement d'un cadre juridique et administratif destiné à faciliter le développement de projets transfrontaliers¹,

a requis une étude paneuropéenne approfondie, au plus haut niveau. Le groupe de haut niveau, présidé par M. Karel Van Miert, a fait rapport à la Commission le 30 juin 2003. La proposition actuelle de la Commission modifiant la proposition modifiée présentée en septembre 2002², est la réaction de la Commission à ce rapport.

L'importance économique des énormes investissements nécessaires à la construction des réseaux transeuropéens n'a pas échappé au Conseil européen en octobre 2003. En raison de la situation peu brillante de l'économie européenne, le Conseil a invité les États membres à mettre en œuvre des politiques macro-économiques saines, à accélérer les réformes structurelles et à promouvoir les investissements dans les réseaux et la connaissance. En réaction, la Commission a préparé l'initiative européenne pour la croissance, et en particulier une liste de projets "prêts à démarrer" concernant des tronçons de 29 projets prioritaires en matière de transport identifiés jusqu'à ce jour.

Cependant, en ce qui concerne le transport, le programme Quick Start est inexorablement lié à la liste des projets prioritaires pour le développement des TEN-T³, le rapport sur l'initiative pour la croissance est adressé uniquement à l'attention du Conseil. Un certain nombre de membres de la commission pour la politique régionale et des transports ont émis de sérieuses réserves quant à la légalité de la procédure adoptée, car à première vue, elle semble préjuger de la possibilité du Parlement d'exprimer son opinion. Selon la Commission, la liste Quick Start n'est pas une courte liste de projets bénéficiant potentiellement d'un traitement préférentiel, mais une liste de projets choisis parmi les 29 possibilités de TEN-T, qui sont prêts et pour lesquels les travaux peuvent commencer immédiatement.

➤ LA PROPOSITION DE LA COMMISSION:

La présente proposition de la Commission concerne deux grands aspects. Premièrement, l'annexe propose l'ajout à la liste des projets prioritaires adoptés par le Parlement lors de sa première lecture en mai 2002, neuf nouveaux couloirs stratégiques identifiés par le groupe de

¹ Dans le passé, des projets transfrontaliers ont pâti des problèmes inhérents aux procédures relevant de différentes réglementations et procédures nationales.

² COM(2002) 542.

³ Réseaux de transport transeuropéens.

haut niveau ainsi que l'extension de huit projets existants. Ces nouveaux projets et les extensions proposées sont nécessaires pour adapter les TEN-T aux besoins de l'Europe élargie. La méthodologie utilisée par le groupe de haut niveau pour identifier les projets nécessaires, le degré de participation de l'État membre à cette procédure, qui garantit leur engagement à leur réalisation, reçoit l'approbation de votre rapporteur, qui recommande que la liste soit acceptée sans modification.

Deuxièmement, les amendements de la Commission visent à apporter les dispositions juridiques nécessaires pour permettre le développement d'"autoroutes de la mer" ainsi que la rationalisation et la simplification des procédures entreprises dans le contexte de projets transfrontaliers. Ces objectifs hautement louables bénéficient également du soutien d'autres rapporteurs et c'est la raison pour laquelle il n'a proposé que des amendements mineurs, qui ont toutefois tout leur sens.

Le Parlement européen accorde à juste titre une grande importance à la stratégie des TEN-T, car il s'agit de l'une des principales clés du bon fonctionnement du marché intérieur. Pour être compétitive au 21^e siècle, l'Europe doit bénéficier d'une infrastructure de transport cohérente et efficace adaptée aux besoins d'une Union qui s'élargit en taille et en importance.

En vue de rationaliser les procédures et d'accélérer la mise en œuvre des projets, la proposition introduit ou développe un certain nombre d'idées nouvelles. Les projets transnationaux doivent être déclarés d'intérêt européen. Dans son introduction et son résumé, la Commission souligne que l'expérience a démontré que les projets prioritaires rencontrent une série de problèmes dus au manque de financement ou à l'organisation de la coordination nécessaire entre les États membres en raison de leur dimension transnationale ou de procédures d'autorisation de projets séparés. Le fait de déclarer des projets d'intérêt européen aura pour effet d'accorder la priorité à ces projets dans le cadre des règles de financement des différents instruments financiers utilisés.¹

Dans le même esprit, la Commission propose que certains projets d'intérêt européen bénéficient de l'assistance d'un coordonnateur européen dont les tâches sont énumérées à l'article 17 bis de la proposition. Tandis que la création du poste de coordonnateur européen permettra sans aucun doute d'accélérer les procédures et de réaliser des économies d'échelle, votre rapporteur est d'avis que le Parlement, ainsi que les États membres, devraient être consultés avant sa nomination. Les rapports sur l'état d'avancement que le coordonnateur est tenu de préparer pour la Commission² devraient également être adressés au Parlement afin de lui permettre de surveiller correctement l'évolution de la situation.

Par ailleurs, il conviendrait de s'assurer qu'il n'y a pas de doublement des tâches entre le coordonnateur et la Commission. Les amendements ont précisément été introduits pour résoudre ces problèmes.

Dans un certain nombre de cas, le texte de la Commission ne reconnaît pas le rôle important du Parlement en matière de surveillance et de contrôle qu'il doit jouer de plein droit dans la création du réseau transeuropéen de transport. Aussi, à l'article 19 bis, l'acte exécutif du retrait de la classification d'un projet d'intérêt européen d'un projet nécessite, aux yeux de votre

¹ Fonds de cohésion et ISPA.

² Article 17 bis, paragraphe 4, point b).

rapporteur, la consultation préalable du Parlement. De même, dans cet article, la communication des États membres concernant le lancement des procédures coordonnées ou transnationales et des résultats obtenus devrait être adressée non seulement à la Commission, mais aussi au Parlement, conformément aux dispositions de l'accord interinstitutionnel sur la comitologie et en particulier, au droit de contrôle du Parlement.

Votre rapporteur constate avec satisfaction que la liste révisée de projets prioritaires comprend le développement d'"autoroutes de la mer". Ce développement est une nécessité absolue si l'Europe souhaite réaliser avec succès un passage réaliste dans sa stratégie des transports et éviter l'impasse qui se profile à l'horizon. Toutefois, selon votre rapporteur, le projet 21 est trop imprécis dans sa définition actuelle. Par conséquent, la Commission sera invitée à publier, dans un délai d'un an, une liste de projets spécifiques, dans les couloirs déterminés, qui sont susceptibles d'être mis en œuvre au cours des périodes de programmation actuelles ou futures.

L'article 3, paragraphe 2, de la proposition révisée de la Commission se veut une liste des composants des réseaux transeuropéens, comprenant également les aéroports. Selon l'opinion de votre rapporteur, déjà exprimée au cours de la première lecture, il conviendrait de formuler une référence particulière aux aéroports régionaux, qui jouent un rôle de plus en plus important dans le transport transeuropéen.

De même, à l'article 19 bis du texte modifié, il est fait référence à l'évaluation que les États membres sont tenus d'effectuer en ce qui concerne l'incidence de la réalisation des projets déclarés d'intérêt européen sur les facteurs socio-économiques, l'environnement et le commerce. Ces rapports, en principe, devraient également tenir compte de l'incidence du projet sur la libre circulation des personnes et des biens.

La construction de grands projets d'infrastructure aura toujours une incidence sur l'environnement. Le développement du transport durable ne devrait cependant pas être perçu comme discriminatoire en favorisant l'un ou l'autre mode de transport au détriment d'un autre. Votre rapporteur considère que les objectifs spécifiques décrits à l'article 19, paragraphe 1, point f), du texte de la Commission peuvent être réalisés en remplaçant le texte de la Commission par une déclaration plus étendue.

➤ **CONCLUSION:**

- Sous réserve des amendements et des réserves mentionnés ci-dessus, votre rapporteur recommande que la proposition soit adoptée dans les plus brefs délais.