

**Avis du Comité européen des régions sur les «Mesures de rationalisation en faveur de la mise en œuvre du RTE-T»**

(2019/C 168/11)

<b>Rapporteur:</b>	Michiel SCHEFFER (NL/ADLE), député provincial de Gueldre
<b>Texte de référence:</b>	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport  COM(2018) 277 final

**I. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENT**

*Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport*

COM(2018) 277 final

**Amendement 1**

Considérant 1

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>[1]</sup> instaure un cadre commun pour la création de réseaux interopérables de pointe pour le développement du marché intérieur. Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) ont une structure à deux niveaux: le réseau global assure la connectivité de toutes les régions de l'Union, tandis que le réseau central comprend les parties du réseau qui <b>revêtent</b> la plus grande importance stratégique pour l'Union. Le règlement (UE) n° 1315/2013 définit des objectifs contraignants pour l'achèvement de la mise en œuvre, le réseau central devant être achevé d'ici 2030 et le réseau global d'ici 2050.</p>	<p>Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>[1]</sup> instaure un cadre commun pour la création de réseaux interopérables de pointe pour le développement du marché intérieur <b>et pour la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union</b>. Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) ont une structure à deux niveaux: le réseau global assure la connectivité de toutes les régions de l'Union, <b>ainsi que la capillarité nécessaire pour alimenter le réseau central</b>, tandis que le réseau central comprend les parties du réseau qui, <b>tout en revêtant</b> la plus grande importance stratégique pour l'Union, <b>doivent servir d'accélérateurs transfrontaliers et multimodaux pour créer un espace européen unique de transport et de mobilité</b>. Le règlement (UE) n° 1315/2013 définit des objectifs contraignants pour l'achèvement de la mise en œuvre, le réseau central devant être achevé d'ici 2030 et le réseau global d'ici 2050. <b>Ledit règlement accorde en outre une attention toute particulière à la mise en œuvre des connexions transfrontalières, qui permettront d'améliorer l'interopérabilité des différents modes de transport et contribueront à l'intégration multimodale des transports au sein de l'Union.</b></p>

**Exposé des motifs**

Le réseau transeuropéen de transport répond à toute une série de finalités, parmi lesquelles figurent la cohésion sociale, économique et territoriale. Il convient que la coopération transfrontière soit aussi simple et aisée que possible, afin d'améliorer, d'un pays à l'autre, une mobilité à faibles émissions, comme indiqué dans le paragraphe 18 des recommandations politiques.

**Amendement 2**

## Considérant 2

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>En dépit de la nécessité et des délais imposés, l'expérience a montré que de nombreux investissements visant à parachever le RTE-T se heurtent à la complexité des procédures d'octroi des autorisations, de passation de marchés publics transfrontières et autres. Cette situation met en péril la mise en œuvre des projets dans les délais prévus et, dans de nombreux cas, se traduit par des retards importants et une augmentation des coûts. Pour résoudre ces problèmes et rendre possible l'achèvement synchronisé du RTE-T, une action harmonisée est nécessaire au niveau de l'Union.</p>	<p>En dépit de la nécessité et des délais imposés, l'expérience a montré que de nombreux investissements visant à parachever le RTE-T se heurtent à la complexité des procédures d'octroi des autorisations, de passation de marchés publics transfrontières et autres. <b>Par ailleurs, la participation du public dès les premières phases, ainsi que l'élaboration d'un consensus, sont des éléments souvent négligés, si bien que le soutien des citoyens fait défaut, du fait d'une absence de transparence.</b> Cette situation met en péril la mise en œuvre des projets dans les délais prévus et, dans de nombreux cas, se traduit par des retards importants et une augmentation des coûts. Pour résoudre ces problèmes et rendre possible l'achèvement synchronisé du RTE-T, une action harmonisée, <b>menée sur un mode simplifié et dans les temps</b>, est nécessaire au niveau de l'Union.</p>

**Exposé des motifs**

Les procédures d'octroi d'autorisations ne sont pas la seule cause du retard des projets, qui résulte aussi de défaillances concernant la participation citoyenne et le dégagement d'un consensus.

**Amendement 3**

## Considérant 3

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Dans les cadres juridiques de nombreux États membres, un traitement prioritaire est réservé à certaines catégories de projets en fonction de leur importance stratégique pour <b>l'économie</b>. Un traitement prioritaire prévoit des calendriers plus courts, des procédures simultanées ou des délais limités pour former un recours tout en assurant que les objectifs des autres politiques horizontales sont également atteints. Lorsqu'un cadre juridique national prévoit un tel traitement, il devrait automatiquement s'appliquer aux projets de l'Union reconnus comme des projets d'intérêt commun en vertu du règlement (UE) n° 1315/2013.</p>	<p>Dans les cadres juridiques de nombreux États membres, un traitement prioritaire est réservé à certaines catégories de projets en fonction de leur importance stratégique pour <b>la cohésion territoriale, économique et sociale de l'Union et à des mesures pour la lutte contre le changement climatique</b>. Un traitement prioritaire prévoit des calendriers plus courts, des procédures simultanées ou des délais limités pour former un recours tout en assurant que les objectifs des autres politiques horizontales sont également atteints. Lorsqu'un cadre juridique national prévoit un tel traitement, il devrait automatiquement s'appliquer aux projets de l'Union reconnus comme des projets d'intérêt commun en vertu du règlement (UE) n° 1315/2013. <b>Lorsqu'il n'existe pas de tel cadre, il convient que les autorités compétentes donnent la priorité à l'harmonisation des procédures administratives régissant l'octroi d'autorisations et la mise en œuvre de projets, ou, le cas échéant, qu'ils adoptent les mesures nécessaires pour faciliter l'établissement d'une entité conjointe de gestion.</b></p>

**Exposé des motifs**

La lutte contre le changement climatique doit constituer l'une des visées essentielles de la politique menée par l'Union en matière de transport.

**Amendement 4**

## Considérant 4

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
Afin d'améliorer l'efficacité des évaluations environnementales et de simplifier le processus décisionnel, lorsque l'obligation d'effectuer des évaluations liées aux aspects environnementaux des projets relatifs au réseau central découle simultanément de la directive 2011/92/UE, modifiée par la directive 2014/52/UE, et d'autres actes législatifs de l'Union, tels que la directive 92/43/CEE, la directive 2009/147/CE, la directive 2000/60/CE, la directive 2008/98/CE, la directive 2010/75/UE, la directive 2012/18/UE et la directive 2011/42/CE, les États membres devraient veiller à ce qu'une procédure commune respectant les exigences de ces directives soit prévue.	Afin d'améliorer l'efficacité des évaluations environnementales et de simplifier le processus décisionnel, lorsque l'obligation d'effectuer des évaluations liées aux aspects environnementaux des projets relatifs au réseau central découle simultanément de la directive 2011/92/UE, modifiée par la directive 2014/52/UE, et d'autres actes législatifs de l'Union, tels que la directive 92/43/CEE, la directive 2009/147/CE, la directive 2000/60/CE, la directive 2008/98/CE, la directive 2010/75/UE, la directive 2012/18/UE et la directive 2011/42/CE, les États membres devraient veiller à ce qu'une procédure commune respectant les exigences de ces directives soit prévue. <b>sans qu'il faille nécessairement en établir de nouvelles s'il en existe déjà qui sont adéquates.</b>

**Exposé des motifs**

Certains États membres possédant déjà des procédures intégrées, ce serait alourdir la charge administrative que d'en instaurer de nouvelles.

**Amendement 5**

## Considérant 8

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
Compte tenu de l'urgence d'achever le réseau central du RTE-T, la simplification des procédures d'octroi des autorisations devrait être assortie d'un délai dans lequel les autorités compétentes responsables devraient prendre une décision globale concernant la construction du projet. Il convient que ledit délai permette un gain d'efficacité dans la gestion des procédures et qu'il n'empêche en aucun cas l'application des normes élevées de l'Union en matière de protection de l'environnement et de participation du public.	Compte tenu de l'urgence d'achever le réseau central du RTE-T, la simplification des procédures d'octroi des autorisations devrait être assortie d'un délai dans lequel les autorités compétentes responsables devraient prendre une décision globale concernant la construction du projet. Il convient que ledit délai permette un gain d'efficacité dans la gestion des procédures et qu'il n'empêche en aucun cas l'application des normes élevées de l'Union en matière de protection de l'environnement et de participation du public. <b>En tout état de cause, il ne devrait être fixé qu'après une consultation initiale de l'opinion publique sur le projet envisagé qui soit menée dès ses premières phases, y compris auprès des collectivités locales et régionales.</b>

**Exposé des motifs**

L'amendement proposé ne nécessite pas d'explications supplémentaires. Les procédures d'octroi de permis ne sont pas la seule cause du retard des projets, qui résulte aussi de défaillances concernant la participation citoyenne et le dégagement d'un consensus.

**Amendement 6**

## Considérant 11

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
La passation de marchés publics dans les projets transfrontières d'intérêt commun devrait respecter les dispositions du traité et des directives 2014/25/UE et/ou 2014/24/UE. Afin d'assurer l'achèvement efficace des projets transfrontières d'intérêt commun relatifs au réseau <b>central</b> , les marchés publics passés par une entité conjointe devraient être soumis à une législation <b>nationale</b> unique. Par dérogation à la législation de l'Union en matière de marchés publics, les règles nationales applicables devraient en principe être celles de l'État membre dans lequel l'entité commune a son siège social. La possibilité de définir la législation applicable dans un accord intergouvernemental devrait rester ouverte.	La passation de marchés publics dans les projets transfrontières d'intérêt commun devrait respecter les dispositions du traité et des directives 2014/25/UE et/ou 2014/24/UE. Afin d'assurer l'achèvement efficace des projets transfrontières d'intérêt commun relatifs au réseau <b>transeuropéen de transport</b> , les marchés publics passés par une entité conjointe <b>de gestion</b> devraient être soumis, d'un commun accord, à une législation <b>européenne ou, le cas échéant, nationale, qui soit unique</b> . Par dérogation à la législation de l'Union en matière de marchés publics, les règles nationales applicables devraient en principe être celles de l'État membre dans lequel l'entité commune a son siège social. La possibilité de définir la législation applicable dans un accord intergouvernemental devrait rester ouverte.

**Exposé des motifs**

Cette procédure est de nature à faciliter la coopération transfrontière, conformément au paragraphe 18 des recommandations politiques.

**Amendement 7**Article 1<sup>er</sup>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<b>Objet et champ d'application</b>	<b>Objet et champ d'application</b>
Le présent règlement établit les exigences relatives aux procédures administratives appliquées par les autorités compétentes des États membres en ce qui concerne l'autorisation et la mise en œuvre de tous les projets d'intérêt commun relatifs au réseau central du réseau transeuropéen de transport.	Le présent règlement établit les exigences relatives aux procédures administratives appliquées par les autorités compétentes des États membres ( <b>autorités nationales, régionales ou locales ou autres promoteurs de projets</b> ) en ce qui concerne l'autorisation et la mise en œuvre de <b>l'ensemble des composantes et conditions touchant aux infrastructures pour</b> tous les projets d'intérêt commun relatifs au réseau central du réseau transeuropéen de transport <b>qui sont de statut prioritaire au sens de l'article 3.</b>

**Exposé des motifs**

Au lieu d'appliquer la procédure proposée à tous les projets relevant du réseau transeuropéen de transport, le règlement devrait déterminer lesquels entrent dans son champ d'application, afin de cibler ceux qui sont les plus importants et d'en accélérer l'exécution. C'est aux États membres qu'il devrait revenir de déterminer les projets prioritaires qui ressortissent audit règlement.

**Amendement 8**

## Article 2, point e)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
«projet transfrontière d'intérêt commun», un projet d'intérêt commun au sens de l'article 7 du règlement (UE) n° 1315/2013, couvrant un tronçon transfrontalier <b>au sens de l'article 3, point m), dudit règlement</b> , qui est mis en œuvre par une entité conjointe.	«projet transfrontière d'intérêt commun», un projet d'intérêt commun au sens de l'article 7 du règlement (UE) n° 1315/2013, couvrant un tronçon transfrontalier, <b>qui s'inscrit dans le cadre d'un accord, de coopération ou de tout autre type, conclu entre des États membres, entre des États membres et des collectivités régionales ou locales, entre des collectivités régionales ou locales dans différents États membres, ou encore entre des États membres et des pays tiers, aux fins de la planification et de la mise en œuvre d'infrastructures de transport et</b> qui est mis en œuvre par une entité conjointe.

**Exposé des motifs**

Il importe de mettre en évidence le potentiel que recèlent les collectivités locales et régionales en ce qui concerne les projets transfrontières.

## Amendement 9

## Article 3

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p><b>«Statut prioritaire» des projets d'intérêt commun</b></p> <p>1. <b>Chaque projet d'intérêt commun relatif au réseau central du RTE-T fait</b> l'objet d'une procédure intégrée d'octroi des autorisations gérée par une autorité compétente unique désignée par chaque État membre, conformément aux articles 5 et 6.</p> <p>2. Les projets d'intérêt commun se voient attribuer le statut le plus important existant au niveau national, lorsque le droit national prévoit un statut prioritaire, et sont traités en conséquence lors des procédures d'octroi des autorisations, selon les modalités prévues par le droit national applicable aux types d'infrastructures de transport correspondants.</p> <p>3. Pour garantir l'efficacité des procédures administratives relatives aux projets d'intérêt commun, les promoteurs de projet et toutes les autorités concernées veillent à ce que ces projets soient traités de la manière la plus rapide possible du point de vue juridique, y compris en ce qui concerne les ressources allouées.</p>	<p><b>«Statut prioritaire» des projets d'intérêt commun</b></p> <p>1. <b>Les États membres définissent les composantes prioritaires</b> <b>du RTE-T. Les projets d'intérêt commun qui sont situés sur une section prioritaire reçoivent un «statut prioritaire» et font</b> l'objet d'une procédure intégrée d'octroi des autorisations gérée par une autorité compétente unique désignée par chaque État membre, conformément aux articles 5 et 6.</p> <p>2. Les projets d'intérêt commun se voient attribuer le statut le plus important existant au niveau national, lorsque le droit national prévoit un statut prioritaire, et sont traités en conséquence lors des procédures d'octroi des autorisations, selon les modalités prévues par le droit national applicable aux types d'infrastructures de transport correspondants.</p> <p>3. Pour garantir l'efficacité des procédures administratives relatives aux projets d'intérêt commun, les promoteurs de projet et toutes les autorités concernées veillent à ce que ces projets soient traités de la manière la plus rapide possible du point de vue juridique, y compris en ce qui concerne les ressources allouées.</p>

**Exposé des motifs**

Voir l'amendement 7.

## Amendement 10

## Article 4, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Afin de respecter les délais fixés à l'article 6 et de réduire la charge administrative résultant de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, toutes les procédures administratives découlant du droit applicable, tant au niveau national que de l'Union, sont intégrées et donnent lieu à une seule décision globale.</p>	<p>Afin de respecter les délais fixés à l'article 6 et de réduire la charge administrative résultant de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, toutes les procédures administratives découlant du droit applicable, tant au niveau national que de l'Union, <b>y compris les évaluations environnementales pertinentes et les campagnes visant à l'information et à la participation des citoyens</b>, sont intégrées et donnent lieu à une seule décision globale.</p>

**Exposé des motifs**

La lutte contre le changement climatique doit constituer l'une des visées essentielles de la politique menée par l'Union en matière de transport.

## Amendement 11

## Article 5, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Au plus tard le [OP – insérer la date: un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] chaque État membre désigne une <b>autorité compétente unique chargée</b> de faciliter la procédure d'octroi des autorisations, notamment pour la prise de la décision globale.</p>	<p>Au plus tard le [OP – insérer la date: un an à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement] chaque État membre désigne une <b>ou plusieurs autorités compétentes uniques chargées</b> de faciliter <b>une</b> procédure <b>intégrée</b> d'octroi des autorisations, notamment pour la prise de la décision globale. <b>Si un État membre a déjà désigné une ou plusieurs autorités compétentes uniques, il peut en confirmer la désignation.</b></p>

**Exposé des motifs**

Certains États membres ont déjà établi des procédures intégrées ou désigné les autorités compétentes. Dans leur cas, l'introduction de nouvelles procédures ou la désignation d'autres autorités compétentes représenteraient une charge administrative supplémentaire.

**Amendement 12**

Article 5, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p><b>La</b> responsabilité de l'autorité compétente unique visée au paragraphe 1 et/ou les tâches qui y sont liées <b>peuvent être déléguées</b> à une <b>autre</b> autorité <b>ou exécutées par une autre autorité</b> au niveau administratif approprié pour chaque projet d'intérêt commun ou pour chaque catégorie particulière de projets d'intérêt commun, <b>à condition:</b></p> <p>(a) qu'une seule autorité soit responsable par projet d'intérêt commun;</p> <p>(b) qu'elle soit l'unique correspondant du promoteur du projet dans le cadre de la procédure menant à la décision globale pour un projet d'intérêt commun donné; et</p> <p>(c) qu'elle coordonne la soumission de l'ensemble des documents et informations pertinents.</p> <p><b>L'autorité compétente unique peut conserver la responsabilité de fixer des échéances, sans préjudice de celles fixées conformément à l'article 6.</b></p>	<p><b>Les États membres peuvent déléguer la</b> responsabilité de l'autorité compétente unique visée au paragraphe 1 et/ou les tâches qui y sont liées à une autorité <b>existante ou nouvellement créée</b> au niveau administratif approprié, <b>compte tenu des compétences nationales, régionales et locales</b>, pour chaque projet d'intérêt commun ou pour chaque catégorie particulière de projets d'intérêt commun, <b>pour autant:</b></p> <p>(a) qu'une seule autorité soit responsable par projet d'intérêt commun;</p> <p>(b) qu'elle soit l'unique correspondant du promoteur du projet dans le cadre de la procédure menant à la décision globale pour un projet d'intérêt commun donné; et</p> <p>(c) qu'elle coordonne la soumission de l'ensemble des documents et informations pertinents.</p>

**Exposé des motifs**

Le règlement ne devrait pas interférer avec la structure constitutionnelle des États membres, notamment parce que dans certains d'entre eux, ces missions sont assumées par différents échelons de gouvernance.

Il conviendrait de fixer les délais en collaboration étroite avec le promoteur de chacun des projets, afin de pouvoir disposer d'un calendrier taillé à la mesure de leurs spécificités. Leur mise en œuvre se trouvera notablement améliorée si tous les acteurs intéressés y sont associés au plus tôt et que l'on dispose de suffisamment de temps pour qu'un consensus soit dégagé entre tous.

**Amendement 13**

Article 5, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Si un projet d'intérêt commun impose que des décisions soient prises dans deux ou plusieurs États membres, les autorités compétentes respectives prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer entre eux une coopération et une coordination efficaces. Sans préjudice des obligations découlant de la législation internationale et de l'Union applicable, les États membres s'efforcent d'établir des procédures communes en particulier en ce qui concerne l'évaluation des incidences environnementales.</p>	<p>Si un projet d'intérêt commun impose que des décisions soient prises dans deux ou plusieurs États membres, les autorités compétentes respectives prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer entre eux une coopération et une coordination efficaces. Sans préjudice des obligations découlant de la législation internationale et de l'Union applicable, les États membres s'efforcent d'établir des procédures communes en particulier en ce qui concerne l'évaluation des incidences environnementales. <b>En particulier, dans les cas où une entité commune est créée par des États membres ou des collectivités locales et régionales compétentes, elle bénéficie de procédures communes et d'une coordination entre les pays concernés et ne doit être en contact qu'avec une seule autorité ayant compétence pour l'octroi des autorisations.</b></p>

**Exposé des motifs**

## Amendement 14

## Article 6, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Durée et mise en œuvre de la procédure d'octroi des autorisations</p> <p>1. La procédure d'octroi des autorisations se compose de la phase de demande préalable et de la phase d'évaluation de la demande et de prise de décision par l'autorité compétente unique.</p> <p>2. En principe, la phase de demande préalable, qui couvre la période comprise entre le début de la procédure d'octroi des autorisations et la soumission du dossier de demande complet à l'autorité compétente unique, n'excède pas deux ans.</p> <p>3. Pour lancer la procédure d'octroi des autorisations, le promoteur de projet notifie par écrit le projet à l'autorité compétente unique des États membres concernés, en incluant une description détaillée du projet. Dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de la notification susmentionnée, l'autorité compétente unique accepte la notification par écrit ou, si elle considère la maturité du projet insuffisante pour lancer la procédure d'octroi des autorisations, la rejette. Lorsque l'autorité compétente unique décide de rejeter la notification, elle motive sa décision. La date à laquelle l'autorité compétente signe la décision d'acceptation de la notification constitue la date du début de la procédure d'octroi des autorisations. Si deux ou plusieurs États membres sont concernés, la date d'acceptation de la dernière notification par l'autorité compétente constitue la date du début de la procédure d'octroi des autorisations.</p> <p>4. Dans un délai de trois mois à compter du début de la procédure d'octroi des autorisations, l'autorité compétente unique, en collaboration étroite avec le promoteur du projet et les autres autorités concernées, et en tenant compte des informations fournies par le promoteur d'après la notification visée au paragraphe 3, établit et communique au promoteur du projet une description détaillée des modalités de soumission contenant:</p> <p>a) le champ d'application matériel et le niveau de détail des informations devant être communiquées par le promoteur du projet, dans le cadre du dossier de demande, en vue de la décision globale;</p> <p>b) le calendrier prévu pour la procédure d'octroi des autorisations, indiquant au minimum les éléments suivants:</p> <p>i) les décisions et avis à obtenir;</p> <p>ii) les autorités, <b>les parties prenantes et le public susceptibles d'être concernés</b>;</p> <p>iii) chaque étape de la procédure et sa durée;</p> <p>iv) les principales étapes à accomplir et leurs échéances en vue de la décision globale à prendre;</p> <p>v) les ressources prévues par les autorités et les éventuels besoins en ressources supplémentaires.</p>	<p>Durée et mise en œuvre de la procédure d'octroi des autorisations</p> <p>1. La procédure d'octroi des autorisations se compose de la phase de demande préalable et de la phase d'évaluation de la demande et de prise de décision par l'autorité compétente unique.</p> <p><b><i>L'autorité compétente unique y associe, conformément au cadre institutionnel et juridique de chaque État membre, les collectivités locales et régionales dont les territoires sont concernés par les projets, au cours d'une procédure participative visant à leur évaluation préliminaire, ainsi qu'en amont de leur autorisation finale.</i></b></p> <p>2. En principe, la phase de demande préalable, qui couvre la période comprise entre le début de la procédure d'octroi des autorisations et la soumission du dossier de demande complet à l'autorité compétente unique, n'excède pas deux ans. <b><i>L'autorité compétente unique peut accorder au promoteur du projet un délai plus long dans des circonstances spéciales, liées à son ampleur et à sa nature, ou encore pour donner suffisamment de temps afin d'y associer le public. Sa consultation et son association à la démarche doivent avoir été entreprises dès avant la phase de demande préalable. La longueur de ladite phase de demande préalable est déterminée en fonction des résultats de sa participation, sous la forme d'arbitrages qui influent directement sur la réalisation de l'infrastructure, ainsi que des autres mesures prévues pour le consulter.</i></b></p> <p>3. Pour lancer la procédure d'octroi des autorisations, le promoteur de projet notifie par écrit le projet à l'autorité compétente unique des États membres concernés, en incluant une description détaillée du projet. Dans un délai maximum de deux mois suivant la réception de la notification susmentionnée, l'autorité compétente unique accepte la notification par écrit ou, si elle considère la maturité du projet insuffisante pour lancer la procédure d'octroi des autorisations, la rejette. Lorsque l'autorité compétente unique décide de rejeter la notification, elle motive sa décision. La date à laquelle l'autorité compétente signe la décision d'acceptation de la notification constitue la date du début de la procédure d'octroi des autorisations. Si deux ou plusieurs États membres sont concernés, la date d'acceptation de la dernière notification par l'autorité compétente constitue la date du début de la procédure d'octroi des autorisations.</p> <p>4. Dans un délai de trois mois à compter du début de la procédure d'octroi des autorisations, l'autorité compétente unique, en collaboration étroite avec le promoteur du projet et les autres autorités concernées, et en tenant compte des informations fournies par le promoteur d'après la notification visée au paragraphe 3, établit et communique au promoteur du projet une description détaillée des modalités de soumission contenant:</p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
	<p>a) le champ d'application matériel et le niveau de détail des informations devant être communiquées par le promoteur du projet, dans le cadre du dossier de demande, en vue de la décision globale;</p> <p>b) le calendrier prévu pour la procédure d'octroi des autorisations, indiquant au minimum les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) les décisions et avis à obtenir, <b>y compris, en particulier et conformément au cadre institutionnel et juridique de chaque État membre, les avis des collectivités locales et régionales;</b></li> <li>ii) <b>les mesures déjà prises pour associer les parties prenantes au processus et assurer que le public y participe, ainsi que les modalités selon lesquelles cette démarche se poursuivra tout au long de la mise en œuvre du projet;</b></li> <li>iii) les autorités, <b>et notamment, conformément au cadre institutionnel et juridique de chaque État membre, les collectivités locales et régionales qui doivent être associées au processus;</b></li> <li>iv) chaque étape de la procédure et sa durée;</li> <li>v) les principales étapes à accomplir et leurs échéances en vue de la décision globale à prendre;</li> <li>vi) les ressources prévues par les autorités et les éventuels besoins en ressources supplémentaires.</li> </ul>

### Exposé des motifs

Si l'on adopte une approche taillée à la mesure de chaque projet et que le grand public y est associé à un stade précoce, il devient possible de parvenir à réduire de manière significative les délais nécessaires pour l'octroi des autorisations, étant donné que les recours en justice déposés contre les résultats de la procédure de planification seront moins nombreux. En conséquence, on ne peut fixer une définition générale du laps de temps qui est nécessaire pour dégager un consensus entre les acteurs concernés, mais il convient plutôt de le déterminer en fonction de facteurs quantifiables liés à la mise en œuvre du projet concerné et des différents arbitrages qui seront effectués lorsqu'il sera élaboré au fil de la concertation de tous ces intervenants. Une telle démarche souple et sur mesure pourrait même accélérer la réalisation de ces chantiers par rapport au déroulement qui serait le leur si un échéancier rigide leur était imposé.

### Amendement 15

Article 7, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Pour les projets impliquant deux ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés alignent leurs calendriers et se mettent d'accord sur un planning commun.</p>	<p>Pour les projets impliquant deux ou plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés alignent leurs calendriers et se mettent d'accord sur un planning commun.  <b>Si une entité commune créée par les États membres participants dépose une demande d'autorisation, elle ne devra contacter qu'une seule des autorités compétentes, laquelle se coordonnera ensuite avec l'autre ou les autres qui sont intéressées, afin de garantir le respect de toutes les obligations découlant du droit applicable dans chacun des États membres concernés par le projet, comme en dispose l'article 5, paragraphe 5.</b></p>

## **Exposé des motifs**

L'amendement vise à faciliter l'octroi d'autorisations transfrontières, grâce à l'adoption d'une démarche de guichet unique pour les entités communes.

### **I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES**

#### LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

##### *Messages clés*

1. souligne qu'achever la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), tant central que global, constitue un élément clé pour assurer la cohésion territoriale, accroître l'accessibilité de toutes les régions et stimuler le développement économique de celles qui sont en situation périphérique ou transfrontalière;
2. note que le développement des infrastructures de transport fait souvent partie des compétences des collectivités régionales, qui sont responsables de l'aménagement territorial, des documents d'approbation des plans et de l'octroi des permis pour leur territoire;
3. rappelle que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et le règlement sur le réseau transeuropéen de transport ont défini des objectifs ambitieux pour le développement des infrastructures en Europe. Le réseau central du RTE-T devrait être achevé d'ici 2030 mais il sera difficile de combler les besoins de financement requis pour réaliser ces visées audacieuses;
4. reconnaît que s'ajoutant au renforcement du réservoir de projets, à l'élargissement de la base de ressources et de financement (mécanisme pour l'interconnexion en Europe) et à l'action en faveur d'un environnement propice à l'investissement, cette démarche de rationalisation constitue un des grands piliers de la politique de l'Union européenne concernant le réseau transeuropéen de transport;
5. fait bon accueil à la proposition de la Commission, qui répond au souci d'accélérer le déploiement du réseau transeuropéen de transport et d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Il est également très important d'harmoniser la procédure et les normes techniques en la matière, ainsi que d'augmenter l'interopérabilité;
6. fait rappel des trois principes fondamentaux suivants:
  - garantir une coordination des procédures entre les différents territoires, tant au sein d'un même État membre que d'un pays à l'autre,
  - assurer la compatibilité entre les diverses exigences juridiques, par exemple au titre des directives sur les habitats, l'eau ou la biodiversité,
  - préserver et améliorer la participation du public;
7. souhaite insister sur l'importance que la rationalisation des procédures revêt, notamment, dans les régions frontalières. La simplification des autorisations administratives, des processus d'octroi des permis et des autres filières réglementaires doit donc viser à faciliter la réalisation du réseau transeuropéen de transport;
8. souligne que les États membres qui ont déjà procédé à une rationalisation de leurs processus en vigueur devront avoir la possibilité d'opter pour leur propre procédure ainsi rationalisée;
9. préconise qu'au lieu que la procédure proposée soit appliquée à tous les projets ressortissant au réseau transeuropéen de transport, le règlement définisse lesquels entrent dans son champ d'application. Ainsi, les États membres devraient avoir la faculté de décider de ceux qui sont couverts par ledit règlement;
10. prend acte que les retards causés par la longueur des procédures régissant l'octroi d'autorisations compromet l'achèvement en temps voulu du réseau transeuropéen de transport. Ces permis sont toutefois accordés dans le cadre intégré des administrations nationales, respectant les dispositions du droit de l'UE et de l'État membre concerné dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et des droits civils. Il est difficile de mettre cette procédure en œuvre en coulant toutes les situations dans le même moule: une démarche sur mesure est bien plus indiquée;
11. observe à nouveau que l'un des objectifs essentiels de la Commission actuelle consiste à simplifier et réduire le poids des charges administratives. Dans une certaine mesure, la proposition à l'examen témoigne de pareille volonté. Toutefois, cette simplification et cette réduction des pesanteurs de l'administration ne peuvent s'effectuer au détriment de la subsidiarité et de la proportionnalité. Lorsqu'il a déjà mis en place des procédures rationalisées, un État membre devrait avoir la possibilité d'appliquer des solutions sur mesure;

12. réitère que pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Paris, il est nécessaire d'accélérer le déploiement des infrastructures ferroviaires, de veiller en priorité à éliminer les goulets d'étranglement, de compléter les chaînons manquants dans les liaisons et de fournir une aide pour celles de nature transfrontière qui ouvrent la voie à une mobilité verte, conformément aux avis qu'il a adoptés sur «Les chaînons manquants en matière de transport dans les régions frontalières» et «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions», et il rappelle, dans la ligne de celui qu'il a adopté sur le thème «Renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et favoriser les investissements dans les technologies à faibles émissions de carbone», que l'UE pourrait contribuer davantage encore à assurer la viabilité financière de la mobilité verte en apportant un soutien actif à un système d'échange de quotas d'émission à l'échelle internationale, ainsi qu'à celui se situant au niveau de l'UE, où le carbone devrait être tarifé à des prix stables et élevés, qui ne fluctuent pas pour des raisons de pure spéculation;

13. attire à nouveau l'attention sur la nécessité de parvenir à un équilibre entre, d'une part, les intérêts des utilisateurs, citoyens ou opérateurs économiques, qui, non exprimés de manière explicite, vont dans le sens de la libre circulation des personnes et des biens, et, d'autre part, ceux des acteurs affectés par le développement des infrastructures;

#### *Les aspects transfrontières*

14. souligne que conformément à l'article 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il est nécessaire de continuer de viser à une coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale dans le cadre de l'objectif de renforcement de la cohésion territoriale;

15. insiste sur la pertinence que conservent certaines des observations qu'il avait formulées, par exemple dans son avis sur «Les chaînons manquants en matière de transport dans les régions frontalières», pour ce qui concerne les contraintes qui pèsent sur les projets transfrontières du fait de la disparité des approches en matière de procédures et d'organisation. Le Comité appelle à démanteler ces obstacles juridiques et administratifs, qui handicapent le développement des infrastructures de transport dépassant les frontières, en renvoyant par exemple, à cet égard, à son avis «Stimuler la croissance et la cohésion des régions frontalières de l'Union européenne»;

16. salue l'intention qu'affiche la proposition de faciliter la coopération transfrontière pour le développement des liaisons de transport, ainsi que de boucler les tronçons manquants. Le Comité fait toutefois observer que les projets transfrontières et ceux de nature purement régionale répondent à des conditions préalables différentes, et qu'une approche procédant du sommet vers la base pourrait s'avérer inadaptée à leurs caractéristiques spécifiques;

17. rappelle que si le réseau transeuropéen de transport constitue un outil de planification pour le développement de connexions en la matière à l'échelle paneuropéenne, il convient, pour chacun des projets qui s'y rapportent, de conserver une approche centrée sur le local. C'est au niveau local et régional que doivent s'effectuer l'aménagement du territoire et l'association du grand public et des acteurs intéressés à cette démarche;

18. presse la Commission d'encourager des mesures qui, en rationalisant les procédures et exigences administratives, viseront à faciliter la mise en œuvre des projets transfrontières et éliminer les goulets d'étranglement dans le cadre des initiatives qui concernent le réseau transeuropéen de transport.

Bruxelles, le 7 février 2019.

*Le président*

*du Comité européen des régions*

Karl-Heinz LAMBERTZ

---