

Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 277 final

2018/0138 (COD)

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**

{SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final} - {SWD(2018) 179 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'évolution technologique concerne tous les secteurs de la société et de l'économie et transforme la vie des citoyens de l'UE. Le transport ne fait pas exception à la règle. Les nouvelles technologies sont en train de modifier radicalement le paysage de la mobilité. Dans ce contexte, l'UE et ses industries doivent relever le défi de devenir un chef de file mondial en matière d'innovation, de numérisation et de décarbonation. La Commission a donc adopté une approche globale pour s'assurer que les politiques de mobilité de l'UE reflètent ces priorités stratégiques sous la forme de trois paquets mobilité «L'Europe en mouvement».

À la suite de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a adopté deux trains de mesures consacrés à la mobilité en mai et en novembre 2017. Ces paquets établissent un programme positif visant à mettre en œuvre la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions et à assurer une transition harmonieuse vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous. Le Conseil et le Parlement européen devraient assurer l'adoption rapide de ces propositions.

Cette initiative fait partie du troisième paquet «l'Europe en mouvement», qui met en œuvre la nouvelle stratégie de politique industrielle de septembre 2017 et vise à achever le processus qui permettra à l'Europe de tirer pleinement profit de la modernisation de la mobilité. Il est essentiel que le système de mobilité de demain soit sûr, propre et efficace pour tous les citoyens de l'UE. L'objectif est de rendre la mobilité européenne plus sûre et plus accessible, l'industrie européenne plus compétitive, les emplois européens plus stables, et d'adopter des comportements plus propres et mieux adaptés à la nécessité de lutter contre le changement climatique. Cela demandera un engagement total de la part de l'UE, des États membres et des parties prenantes, notamment pour renforcer les investissements dans les infrastructures de transport.

Relancer la croissance économique et stimuler l'investissement dans l'économie réelle sont au cœur des priorités de la Commission. Le plan d'investissement pour l'Europe¹, qui traduit cet objectif prioritaire en termes opérationnels, poursuit trois objectifs: mobiliser des ressources financières pour l'économie réelle, apporter de la visibilité et une assistance technique aux projets d'investissement et améliorer le cadre réglementaire relatif aux investissements.

Les investissements dans les infrastructures de transport contribuent de manière significative à la réalisation de ces objectifs. L'achèvement du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et de ses corridors, notamment, devrait générer 4 500 milliards d'euros supplémentaires, soit 1,8 % du PIB de l'Union, et représenter 13 millions d'années-emplois jusqu'en 2030². Selon les estimations, les investissements nécessaires à l'achèvement du réseau central du RTE-T s'élèveront à environ 500 milliards d'euros entre 2021 et 2030, et à

¹ COM(2014) 903 final.

² *Delivering TEN-T, Facts & Figures*, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/delivering_ten_t.pdf, septembre 2017

environ 1 500 milliards d'euros en incluant le réseau global du RTE-T et les autres investissements dans les transports³.

L'expérience montre que des procédures administratives complexes et une incertitude réglementaire nuisent à la réalisation des projets relatifs au réseau central du RTE-T, et peuvent entraîner des coûts supplémentaires et des retards⁴.

La simplification des autorisations administratives, des règles d'octroi des autorisations et des autres procédures réglementaires figure parmi les recommandations visant à faciliter l'achèvement du RTE-T formulées dans le plan d'action récemment actualisé de Christophersen-Bodewig-Secchi⁵ - *Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects* (Faire le meilleur usage possible des nouveaux mécanismes de financement pour les projets européens d'infrastructures de transport) (2015). Ce plan d'action a été présenté par les coordinateurs européens du RTE-T Bodewig et Secchi, ainsi que par l'ancien vice-président, H. Christophersen.

L'achèvement effectif du RTE-T est essentiel pour le fonctionnement du marché unique, la numérisation des transports et la transition vers une mobilité à faibles émissions de carbone⁶. Dans ses récentes communications, la Commission a souligné la nécessité de mobiliser les investissements privés dans les secteurs qui sont essentiels pour l'avenir de l'Europe⁷ et où des défaillances du marché sont encore constatées⁸. Elle a également rappelé que le transport transfrontière et durable et l'infrastructure du RTE-T revêtent une importance cruciale pour la transition de l'UE vers une économie à faibles émissions de carbone et efficace dans l'utilisation des ressources⁹.

La création d'un environnement réglementaire propice et la mise en place de procédures efficaces sont des défis qui ne se présentent pas seulement au niveau européen. Le G7 a

³ D'après les commentaires reçus des États membres en mai 2017. Les plans de travail relatifs aux corridors du réseau central ainsi que leurs études justificatives sont disponibles sur: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

⁴ Cela s'applique également aux 30 projets prioritaires relatifs au RTE-T précédemment recensés. Plusieurs d'entre eux ont été achevés, mais certains sont toujours en cours; l'expérience dans le domaine des projets prioritaires montre également que les problèmes liés aux procédures d'octroi des autorisations ont eu une incidence sur la mise en œuvre de plusieurs projets (par exemple: PP17, PP24, PP18/30), *Implementation of the Priority Projects*, novembre 2012; DG MOVE sur la base des données fournies par les États membres, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-policy/priority-projects/doc/pp_report_nov2012.pdf

⁵ H. Christophersen, ancien vice-président de la Commission, professeur K. Bodewig, coordinateur européen, professeur C. Secchi, coordinateur européen dans le plan d'action intitulé «*Action Plan – Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*» (le «rapport de CBS»), juin 2015, disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/2015_06_03_cbs_action_plan_final.pdf «*Progress Report of the Action Plan Making the best use of new financial schemes for European transport infrastructure projects*», janvier 2018, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cbs2_report_final.pdf, (ci-après dénommé: rapport sur l'état d'avancement CBS).

⁶ Dans les conclusions qu'il a adoptées le 5 décembre 2017, le Conseil a réitéré son ferme engagement en faveur de la mise en œuvre du RTE-T, ainsi que la nécessité de poursuivre cette politique pour stimuler les investissements dans le transport et contribuer aux objectifs mondiaux, notamment en termes de lutte contre le changement climatique. 15425/17 TRANS 541.

⁷ COM(2016) 359 final.

⁸ Les résultats et l'efficacité du financement des infrastructures ferroviaires dans l'Union, étude pour le Parlement européen, octobre 2015

⁹ COM(2016) 501 final.

également admis que la complexité de la réglementation nuit à l'efficacité des procédures d'octroi des autorisations, plus particulièrement dans la déclaration adoptée lors de la réunion des ministres des transports du G7 à Cagliari, en juin 2017. Dans cette déclaration, il a souligné l'importance d'accroître l'acceptation publique des projets d'infrastructure, d'améliorer l'efficacité des procédures administratives et de simplifier l'environnement réglementaire¹⁰. Les États membres de l'UE se sont également efforcés de rationaliser les procédures au niveau national¹¹.

La présente initiative vise à réduire les retards rencontrés dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure du RTE-T. Elle fixe un délai maximal de trois ans pour l'ensemble de la procédure d'autorisation. Elle vise également à apporter une plus grande clarté concernant les procédures que les promoteurs de projet doivent appliquer, en particulier les procédures d'octroi des autorisations, de passation de marchés publics et autres.

La présente initiative protège l'accès à la justice en ce qui concerne la mise en œuvre des projets d'infrastructure du RTE-T. Elle n'a pas d'incidence sur les procédures de recours administratif et judiciaire devant une cour ou un tribunal. Les États membres peuvent toutefois établir des règles de procédure spécifiques, telles que l'irrecevabilité d'un argument présenté de manière abusive ou de mauvaise foi, qui constituent des mécanismes appropriés pour assurer l'efficacité des procédures judiciaires. En ce qui concerne les projets transfrontières, on constate des difficultés spécifiques dans la passation de marchés publics en raison, notamment, de la nécessité d'appliquer différentes législations, comme cela a été souligné par les parties prenantes. Cela accroît la complexité des projets et engendre des coûts. L'objectif de cette initiative est de permettre l'application systématique d'un cadre unique aux projets transfrontières mis en œuvre par une entité commune, sauf si les États membres participants en décident autrement. Cela relève des objectifs définis dans la récente communication de la Commission intitulée «Stimuler la croissance et la cohésion des régions frontalières de l'Union européenne»¹².

En plus de générer davantage d'investissements et d'attirer des capitaux privés vers des infrastructures à forte valeur ajoutée européenne, cette initiative devrait apporter une plus grande clarté pour les citoyens et la société civile en renforçant le cadre de transparence pour leur participation à la planification des projets relatifs au RTE-T.

Les avantages spécifiques escomptés devraient être les suivants:

- Gains de temps: les procédures d'octroi des autorisations devraient durer trois ans au maximum, ce qui constitue une amélioration significative par rapport à la situation actuelle.
- Réduction des coûts pour les utilisateurs: réduction des coûts de plus de 5 milliards d'euros pour les utilisateurs.
- Investissement: 84 % de l'investissement total dans le réseau central du RTE-T sera mobilisé avant 2025.
- Réduction des effets externes du transport: 700 millions d'euros économisés grâce à la réduction des émissions de CO₂, du bruit, de la pollution atmosphérique, des

¹⁰ http://www.g7italy.it/sites/default/files/documents/Final%20Declaration_0.pdf

¹¹ Stratégie allemande pour accélérer le processus de planification: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-abschlussbericht.pdf?__blob=publicationFile

¹² COM(2017) 534 final.

embouteillages et du nombre d'accidents. La réduction des émissions de CO₂ est estimée à 2 686 mille tonnes pour la période 2018-2030.

- Frais administratifs: une économie nette de 150 millions d'euros pour les promoteurs de projets et les autorités publiques.
- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Actuellement, il n'existe pas de dispositions spécifiques relatives aux procédures d'octroi des autorisations et aux procédures réglementaires dans le domaine du RTE-T, mais des dispositions similaires sont néanmoins applicables dans le domaine du réseau transeuropéen de l'énergie (RTE-E)¹³.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Les objectifs de la présente initiative sont conformes aux politiques pertinentes de l'Union dans le domaine des transports, du marché intérieur et autres. Cette initiative contribue à stimuler l'investissement et à créer des emplois en rationalisant les investissements dans l'économie réelle.

L'achèvement du RTE-T permettra d'approfondir le marché intérieur et de le rendre plus équitable, car le RTE-T, qui vise à relier physiquement les États membres, a une valeur ajoutée évidente pour l'Union en raison de l'importance accordée aux liaisons transfrontières.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le développement coordonné du RTE-T pour améliorer les flux de transport au sein du marché unique européen et la cohésion économique, sociale et territoriale au sein de l'Union exige que des actions soient menées au niveau de l'Union. Les procédures d'octroi des autorisations diffèrent considérablement selon les États membres du point de vue du nombre d'autorisations nécessaires et de décisions à obtenir; de ce fait, il est difficile de synchroniser le développement du réseau. Le réseau RTE-T ne pourra pas fonctionner correctement dans son ensemble ni offrir des avantages à l'échelle de l'Union tant qu'il ne sera pas achevé dans tous ses éléments.

- **Proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité. Elle relève du domaine d'action du réseau transeuropéen de transport, tel que le définit l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

L'action envisagée dans la présente proposition est spécifiquement limitée à la dimension européenne des infrastructures de transport.

¹³ Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

Un règlement serait un instrument efficace car il serait directement applicable dans l'ordre juridique des États membres dès son adoption et ne nécessiterait pas une période de transposition avant de produire tous ses effets juridiques. Cette approche est conforme à l'objectif qui consiste à éliminer les disparités découlant de la transposition des directives et à faire avancer l'élaboration de projets et les procédures d'autorisation.

3. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Réglementation affûtée et simplification

La politique du RTE-T a été considérablement renforcée en 2013, avec l'adoption d'un nouveau règlement définissant une stratégie globale basée sur la mise en place du réseau central d'ici à 2030 et du réseau global d'ici à 2050. La politique du RTE-T existe néanmoins depuis 25 ans et, au moment de l'élaboration de l'actuel cadre du RTE-T, les retards et leurs incidences sur les procédures d'autorisation et autres procédures réglementaires étaient déjà avérés. Des mesures de simplification ont initialement été envisagées pour le cadre du RTE-T, mais ont finalement été considérées comme prématurées en raison de plusieurs facteurs. Par exemple, le cadre remodelé du RTE-T comprenait déjà un ensemble ambitieux d'innovations, en lien notamment avec la création d'un nouvel instrument de financement, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Par conséquent, l'actuel règlement (UE) n° 1315/2013 ne prévoit pas de solutions spécifiques en ce qui concerne les procédures d'octroi des autorisations, contrairement au règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes¹⁴. En conséquence, la présente initiative n'a pas pu être mise en œuvre dans le cadre du programme REFIT; elle s'appuie cependant sur l'expérience tirée du RTE-E.

• Consultation, collecte de données et utilisation de l'expertise

Les activités de consultation se sont déroulées comme suit:

- (1) Une consultation publique en ligne a été menée pendant 13 semaines, du 1^{er} août 2017 au 9 novembre 2017. Au total, 99 réponses ont été reçues en provenance de 23 États membres différents représentant 94 % de l'ensemble des contributions. Les autorités régionales, locales ou municipales (20 %), les promoteurs de projet (19 %) et les associations professionnelles, commerciales ou sectorielles (20 %) sont les catégories d'organisations les plus représentées, suivies de près par les gouvernements nationaux (16 %).
- (2) Plusieurs ateliers ont été organisés conjointement par les services de la Commission responsables des domaines couverts par cette initiative, à savoir les marchés publics (15 juin 2017), les aides d'État et les financements (21 septembre 2017), les évaluations environnementales et l'octroi des autorisations (17 octobre 2017).
- (3) Des entretiens avec les parties prenantes ont été réalisés dans le cadre de l'analyse d'impact, entre le 6 décembre 2017 et le 17 janvier 2018.

¹⁴ Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

- (4) Des activités de consultation ont été menées dans le cadre de la précédente étude exploratoire, ainsi qu'une consultation publique ouverte d'une durée de 12 semaines et des ateliers spécifiques.
- (5) Un mécanisme de retour d'informations a été inclus dans l'analyse d'impact initiale publiée sur le site web de la Commission en juin 2017.

L'initiative a également fait l'objet de discussions au niveau ministériel à deux reprises, de même que d'autres questions liées au développement et au financement du RTE-T: lors de la conférence régionale sur l'investissement dans les transports le 23 mars 2017 à Sofia et lors de la réunion informelle du Conseil des ministres des transports le 21 septembre 2017 à Tallinn.

Synthèse des contributions reçues et utilisation des résultats

Tous les groupes concernés de parties prenantes représentant tous les États membres ont été consultés; la plupart ont exprimé leur point de vue et ont fourni des informations quantitatives, lorsqu'elles étaient disponibles, sur les problèmes existants et les mesures envisagées. La consultation a montré que les principaux problèmes liés aux procédures d'octroi des autorisations pour des projets relatifs au RTE-T concernaient des étapes au niveau stratégique de la préparation d'un projet, y compris l'obtention des autorisations d'aménagement du territoire, des permis de construire et des évaluations environnementales.

Pour soutenir l'intégration des procédures au sein d'une entité nationale unique, des promoteurs de projets, des particuliers et des groupes d'intérêt industriels, notamment, ont avancé l'idée d'un guichet unique. Les gouvernements nationaux et régionaux ont exprimé des avis plus réservés, qui ont également été confirmés dans des entretiens bilatéraux.

De nombreux gouvernements nationaux et régionaux ont exprimé leurs préoccupations quant à un guichet unique. Cependant, l'analyse qualitative individuelle de leurs commentaires montre que ce désaccord apparent résulte, dans certains cas, du fait que certains pays ont déjà intégré les procédures au sein d'une entité unique (y compris les procédures accélérées). Ces entités nationales uniques déjà existantes peuvent être considérées comme un exemple de bonne pratique de mise en œuvre d'un guichet unique.

Selon les promoteurs de projets et les particuliers, chaque guichet unique devrait avoir une capacité décisionnelle élargie afin de gérer toutes les évaluations environnementales au niveau des projets, les autorisations d'aménagement du territoire et les permis de construire. En revanche, les gouvernements nationaux et régionaux avaient des avis divergents quant à l'étendue de l'intégration des procédures et du niveau d'autorité. Un grand nombre de représentants nationaux a déclaré que les guichets uniques ne devraient avoir que des pouvoirs de coordination.

Les personnes interrogées, principalement des promoteurs de projets, des particuliers et des groupes d'intérêt industriels, ont convenu que le processus d'octroi des autorisations ne devrait pas durer plus de deux ans et que l'établissement d'un tel délai pourrait contribuer à réduire les retards excessifs. Les autorités locales et régionales ainsi que certains gouvernements nationaux se sont montrés plus réservés sur cette question.

Un ensemble commun de règles à l'échelle de l'Union applicables aux projets transfrontières a été jugé la solution la plus efficace pour améliorer la passation des marchés publics, en particulier par les promoteurs de projets et les groupes industriels. Les autorités nationales ont

déclaré qu'un tel dispositif serait plus efficace s'il était appliqué à des projets transfrontières bénéficiant d'un financement de l'Union.

Parmi les instruments disponibles pour l'adoption de mesures destinées à faciliter la préparation des projets relatifs au RTE-T et l'octroi des autorisations, la consultation a montré que les personnes interrogées préféraient généralement un règlement sur les procédures d'octroi des autorisations et autres éléments de la préparation des projets RTE-T, qui serait directement applicable dans les États membres.

- **Collecte de données et utilisation de l'expertise**

Cette initiative, qui est l'aboutissement d'un long processus de réflexion, répond à l'invitation politique à agir. La définition du problème reposait principalement sur l'expérience de la Commission en matière de gestion de l'achèvement du RTE-T¹⁵, d'activités de consultation et d'études externes:

- Étude sur l'autorisation et la facilitation de la préparation des projets relatifs au réseau central du RTE-T, Milieu et al., décembre 2016;¹⁶;
- Étude à l'appui d'une analyse d'impact concernant les mesures de rationalisation du RTE-T, Panteia, PwC, M-FIVE, février 2018¹⁷.

- **Analyse d'impact**

Cette initiative est accompagnée d'une analyse d'impact. Elle a reçu un avis favorable assorti de réserves de la part du comité d'examen de la réglementation. Le comité a formulé des recommandations demandant des ajustements et des précisions sur les points suivants:

- Fournir davantage d'éléments probants sur la façon dont les procédures de passation de marchés publics et d'octroi des autorisations occasionnent des retards dans la construction. Fournir davantage d'informations sur la diversité des situations au sein des différents secteurs et États membres, ainsi qu'une description des enseignements tirés du RTE-E, du Fonds européen pour les investissements stratégiques et des mesures prises par les États membres pour rationaliser les procédures.
- Fournir davantage d'informations sur les points de vue des parties prenantes concernant les solutions possibles, en particulier ceux des États membres et des citoyens.
- Une analyse de sensibilité devrait être ajoutée, ainsi qu'une explication des hypothèses formulées en relation avec le calcul des résultats, en particulier en ce qui concerne la mesure dans laquelle les actions envisagées pourraient réellement contribuer à éviter les retards.

Ces commentaires ont été pris en compte dans l'analyse d'impact révisée, comme cela est indiqué à l'annexe I du rapport d'analyse d'impact. Les modifications suivantes ont été apportées pour remédier aux problèmes susmentionnés:

- Des exemples ont été mis en évidence pour illustrer l'incidence des retards dans les procédures d'octroi des autorisations et de passation de marchés sur des projets spécifiques, ainsi que leur incidence sur l'achèvement du RTE-T et

¹⁵ Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2014 et 2015, février 2017

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/permitting_ten-t_final_report.pdf

¹⁷ Insérer le lien dès que l'étude aura été publiée.

autres effets sur le réseau. D'autres références ont été faites aux résultats de l'achèvement du RTE-E et au traitement prioritaire du contrôle des aides d'État¹⁸. Des paragraphes spécifiques ont été ajoutés pour décrire l'expérience des États membres, y compris les mesures qu'ils ont prises pour rationaliser leurs procédures. Tous ces éléments ont renforcé la granularité de l'analyse.

- Les résultats des consultations publiques ouvertes et de la consultation des autres parties prenantes ont été présentés de manière beaucoup plus détaillée. Une section spécifique sur la comparaison des options stratégiques a été ajoutée au chapitre 7.
- Une analyse de sensibilité a été réalisée et présentée dans les parties correspondantes de l'analyse d'impact.

Les options stratégiques évaluées sont des paquets de mesures visant des objectifs spécifiques et plus particulièrement les principaux éléments problématiques recensés:

- la multiplicité des étapes et autorités intervenant dans les procédures d'octroi des autorisations;
- l'absence de délais ou leur défaut d'application;
- les procédures divergentes de passation des marchés publics pour les projets transfrontières relatifs au RTE-T;
- les problèmes de coordination pour la mise en œuvre des projets transfrontières; et
- la perception des incertitudes liées aux procédures de contrôle des aides d'État.

L'analyse a permis de conclure clairement qu'il n'est pas nécessaire d'avoir le même niveau d'ambition dans tous les domaines et qu'une approche progressive serait appropriée.

En ce qui concerne les procédures d'octroi des autorisations, la situation diffère d'un État membre à l'autre et aucune approche harmonisée n'a encore été adoptée au niveau de l'Union. Un niveau d'intervention plus élevé est nécessaire pour synchroniser les procédures au-delà des frontières et permettre une exécution plus coordonnée, efficace et efficiente des projets.

Pour ce qui est des marchés publics, un cadre modernisé a commencé à s'appliquer au cours des dernières années¹⁹. Cependant, il subsiste un écart dans le domaine des marchés publics transfrontières et des projets élaborés conjointement par deux ou plusieurs États membres. À cet égard, l'intervention ne vise que cet écart spécifique.

En ce qui concerne le contrôle des aides d'État, les clarifications nouvellement adoptées ont en tout cas déjà éliminé la plupart des incertitudes qui ont pu entraver le développement des projets par le passé. Dans le cas d'un projet complexe assorti de structures financières sophistiquées, il semble néanmoins nécessaire d'améliorer la qualité des notifications, notamment grâce à une meilleure coopération entre les services de la Commission, les

¹⁸ Projets soutenus par le Fonds européen pour les investissements stratégiques en vertu du règlement (UE) 2017/2396 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) 2015/1017 en vue de prolonger la durée d'existence du Fonds européen pour les investissements stratégiques et d'introduire des améliorations techniques concernant ce Fonds et la plateforme européenne de conseil en investissement, JO L 345, 27.12.2017, p. 34–52

¹⁹ Notamment, la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243) et la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p.65).

autorités des États membres, la communauté juridique et le milieu des affaires. Conformément au code de bonnes pratiques pour la conduite des procédures de contrôle des aides d'État, un traitement prioritaire peut être accordé aux projets d'intérêt commun concernant le réseau central du RTE-T selon un calendrier convenu d'un commun accord entre les États membres et la Commission, exposant clairement les étapes et les informations à fournir par les États membres. Cela permettra le bon déroulement des procédures mises en place au niveau de la Commission pour permettre une adoption plus rapide de la décision.

Les options stratégiques étaient fondées sur des niveaux croissants d'intervention, d'ambition et d'impact «cumulatif» attendu.

- Option stratégique n° 1 (OS1) Modification minimale des instruments existants et mise en place de mesures juridiques non contraignantes, ainsi que de mesures d'accompagnement.
- Option stratégique n° 2 (OS2) Action contraignante restreinte devant être décentralisée et mise en œuvre au niveau national.
- Option stratégique n° 3 (OS3) Un cadre de l'UE pour l'autorisation des projets relatifs au réseau central du RTE-T à appliquer au niveau national (OS3a) ou au niveau de l'UE (OS3b).

L'analyse d'impact a recommandé l'option 2 et l'initiative suit cette recommandation.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'entraîne pas de coût additionnel pour le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

Le rapport d'analyse d'impact énumère une série d'indicateurs qu'il convient d'utiliser pour contrôler l'efficacité et l'efficience des mesures prises en vue de réaliser les principaux objectifs:

- Réduire autant que possible le risque de retards pesant sur les différents projets relatifs au RTE-T:
 - L'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en ce qui concerne la conformité avec les normes et exigences.
 - L'évolution des investissements soutenus par l'Union dans les infrastructures de transport du RTE-T, mesurée par le nombre de projets MIE (ou les projets soutenus par son successeur) mis en œuvre dans les délais et/ou non retardés en raison de problèmes liés à l'octroi des autorisations/de passation de marchés publics.
- Accroître la sécurité juridique pour les promoteurs de projets, pour attirer davantage d'investisseurs privés dans les infrastructures de transport.
 - Augmenter le nombre de projets d'infrastructure du RTE-T financés en recourant aux instruments financiers soutenus par l'UE (par exemple l'EFSI et ses successeurs).

Le suivi s'appuiera sur les mesures existantes de suivi de la mise en œuvre du RTE-T. Il se fera donc, dans toute la mesure du possible, en utilisant le cadre existant et selon des modalités simples et transparentes pour le rendre facilement accessible aux parties prenantes

intéressées. L'intention n'est pas de créer un système complexe de nouveaux indicateurs de performance.

- Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

Le titre du règlement traduit la portée et les objectifs de l'acte, qui vise à faciliter l'achèvement du réseau transeuropéen de transport.

Article 1^{er} - Objet et champ d'application

Cet article présente l'objet et les objectifs du règlement, qui sont l'achèvement effectif dans les temps du RTE-T dans l'Union, grâce à une réduction du risque de retards et à un accroissement du niveau de certitude pour les promoteurs de projets et les investisseurs en ce qui concerne la durée des procédures applicables. Un autre objectif est de faciliter la participation des investisseurs privés et de clarifier les consultations publiques.

Article 3 - «Statut prioritaire» des projets d'intérêt commun

Certains États membres, dans leur cadre juridique national respectif, prévoient des procédures accélérées et un traitement simplifié spécial pour certaines catégories de projets en fonction de leur importance pour le développement du pays ou pour d'autres raisons. Un traitement préférentiel similaire devrait s'appliquer aux projets d'intérêt commun de l'Union afin d'atteindre les objectifs d'achèvement du RTE-T, que les États membres se sont engagés à réaliser au moyen de l'adoption d'un règlement du Conseil définissant ce réseau et fixant des délais contraignants pour son achèvement.

Articles 4-6 – Intégration des procédures d'octroi des autorisations

L'objectif de cet article est d'intégrer les différentes procédures d'octroi des autorisations pour les projets d'intérêt commun relatifs au RTE-T. L'article 4 exige que l'autorisation des projets relatifs au RTE-T relève d'une seule et même autorité qui gère l'ensemble de la procédure et se l'approprie en jouant le rôle de guichet unique pour les promoteurs de projets et autres investisseurs. L'article 5 porte sur la désignation et le rôle d'une telle autorité. L'article 6 définit les étapes de la procédure conduisant à une décision globale autorisant l'investisseur à lancer le projet.

Article 7 – Coordination des procédures transfrontières d'octroi des autorisations

Cet article souligne l'importance de coordonner les procédures d'octroi des autorisations au-delà des frontières et renforce le rôle des coordinateurs européens dans le suivi de la procédure d'octroi des autorisations.

Article 8 - Marchés publics dans les projets transfrontières d'intérêt commun

Cet article prévoit l'application d'un seul cadre juridique en matière de passation de marchés publics pour les projets transfrontières. Sauf disposition contraire d'un accord intergouvernemental, les entités conjointes développant de tels projets appliqueront une législation nationale unique pour la passation des marchés de travaux et de services lors de la mise en œuvre du projet.

Article 9 - Assistance technique

Les projets d'intérêt commun concernés par la présente initiative pourront bénéficier des programmes d'assistance technique existants fondés sur la législation de l'Union, sous réserve de la disponibilité des ressources gérées par les services respectifs.

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen,²⁰
vu l'avis du Comité des régions²¹,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil²² 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 revêtent 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.
- (2) 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.
- (3) 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 l'économie. 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

²⁰ JO C du , p. .

²¹ JO C du , p. .

²² Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

s'appliquer aux projets de l'Union reconnus comme des projets d'intérêt commun en vertu du règlement (UE) n° 1315/2013.

- (4) 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.
- (5) Les projets relatifs au réseau central devraient bénéficier de l'intégration des procédures d'octroi des autorisations pour rendre possible une gestion précise de la procédure globale et fournir un point de contact unique pour les investisseurs. Les États membres devraient désigner une autorité compétente conformément à leurs cadres juridiques nationaux et à leurs structures administratives.
- (6) La création d'une autorité compétente unique au niveau national, qui s'occuperait de toutes les procédures d'octroi des autorisations (guichet unique), devrait simplifier, améliorer l'efficacité et accroître la transparence des procédures. Cela devrait également, le cas échéant, renforcer la coopération entre les États membres. Les procédures devraient promouvoir une véritable coopération entre les investisseurs et l'autorité compétente unique et devraient par conséquent permettre la délimitation de la phase de demande préalable de la procédure d'octroi des autorisations. Cette délimitation devrait être intégrée dans la description détaillée de la demande et suivre la procédure décrite à l'article 5, paragraphe 2, de la directive 2011/92/UE, modifiée par la directive 2014/52/UE.
- (7) Il convient que la procédure établie par le présent règlement ne porte pas atteinte au respect des exigences définies dans le droit international et de l'Union, notamment des dispositions visant à protéger l'environnement et la santé humaine.
- (8) 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.
- (9) Les États membres devraient faire tout leur possible pour que les recours contestant la légalité quant au fond ou à la forme d'une décision globale soient traités le plus efficacement possible.
- (10) Les projets transfrontières relatifs aux infrastructures du RTE-T se heurtent à des problèmes particuliers en ce qui concerne la coordination des procédures d'octroi des autorisations. Les coordonnateurs européens devraient être habilités à surveiller ces procédures et à faciliter leur synchronisation et leur exécution.
- (11) 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 central, les marchés publics passés par une entité conjointe devraient être soumis à une législation nationale 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.

- (12) La Commission n'intervient pas systématiquement dans l'octroi d'autorisation pour chaque projet. Toutefois, dans certains cas, des aspects précis de la préparation du projet sont soumis à un avis favorable au niveau de l'Union. Lorsque la Commission interviendra dans les procédures, elle accordera la priorité aux projets d'intérêt commun de l'Union et garantira la sécurité des promoteurs de projets. Dans certains cas, l'approbation des aides d'État peut être requise. Conformément au code de bonnes pratiques pour la conduite des procédures de contrôle des aides d'État, les États membres peuvent demander à la Commission de traiter les projets d'intérêt commun relatifs au réseau central du RTE-T qui leur semblent prioritaires dans des délais plus prévisibles en vertu de l'approche par portefeuille d'affaires ou de la planification amiable.
- (13) La mise en œuvre de projets d'infrastructure relatifs au réseau central du RTE-T devrait également s'appuyer sur des orientations de la Commission qui apportent des précisions quant à la mise en œuvre de certains types de projets dans le respect de l'acquis de l'Union. Par exemple, le plan d'action pour la nature, les populations et l'économie²³ prévoit de telles orientations pour apporter plus de précisions quant au respect des directives Oiseaux et Habitats. Un soutien direct lié aux marchés publics devrait être mis à disposition pour les projets d'intérêt commun afin de garantir l'utilisation optimale des deniers publics²⁴. En outre, une assistance technique appropriée devrait être mise à disposition dans le cadre des mécanismes élaborés pour le cadre financier pluriannuel 2021-2027, dans le but de fournir un soutien financier aux projets d'intérêt commun relatifs au RTE-T.
- (14) Étant donné que les objectifs du présent règlement ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et peuvent donc l'être mieux, en raison de la nécessité de coordination de ces objectifs, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (15) Pour des raisons de sécurité juridique, les procédures administratives qui ont débuté avant l'entrée en vigueur du présent règlement ne devraient pas être soumises aux dispositions du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Objet et champ d'application

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

²³ COM(2017) 198 final.

²⁴ COM(2017) 573 final

en œuvre de tous les projets d'intérêt commun relatifs au réseau central du réseau transeuropéen de transport.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant dans le règlement (UE) n° 1315/2013 s'appliquent. En outre, on entend par:

- (a) «décision globale», la décision ou l'ensemble des décisions prises par une ou plusieurs autorités d'un État membre, à l'exception des cours et tribunaux, qui détermine si le promoteur d'un projet peut se voir accorder ou non l'autorisation de construire l'infrastructure de transport nécessaire pour achever un projet, sans préjudice de toute décision prise dans le cadre d'une procédure de recours administratif;
- (b) «procédure d'octroi d'une autorisation», toute procédure ou démarche à engager auprès des autorités d'un État membre, en vertu du droit de l'Union ou du droit national, avant que le promoteur du projet puisse mettre en œuvre le projet;
- (c) «promoteur de projet», soit l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé, soit l'autorité publique qui est à l'origine d'un projet;
- (d) «autorité compétente unique», l'autorité désignée par l'État membre comme étant chargée des tâches découlant du présent règlement;
- (e) «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 au sens de l'article 3, point m), dudit règlement, qui est mis en œuvre par une entité conjointe.

CHAPITRE II – OCTROI DES AUTORISATIONS

Article 3

«Statut prioritaire» des projets d'intérêt commun

1. Chaque projet d'intérêt commun relatif au réseau central du RTE-T fait 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.
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.
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.

Article 4

Intégration des procédures d'octroi des autorisations

1. 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.
2. En ce qui concerne les projets d'intérêt commun pour lesquels l'obligation d'effectuer une évaluation environnementale découle simultanément de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil et d'autres instruments législatifs de l'Union, les États membres veillent à ce que des procédures conjointes au sens de l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2011/92/UE soient prévues.

Article 5

Autorité compétente unique pour l'octroi des autorisations

1. 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 autorité compétente unique chargée de faciliter la procédure d'octroi des autorisations, notamment pour la prise de la décision globale.
2. La responsabilité de l'autorité compétente unique visée au paragraphe 1 et/ou les tâches qui y sont liées peuvent être déléguées à une autre autorité ou exécutées par une autre autorité au niveau administratif approprié pour chaque projet d'intérêt commun ou pour chaque catégorie particulière de projets d'intérêt commun, à condition:
 - (a) qu'une seule autorité soit responsable par projet d'intérêt commun;
 - (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
 - (c) qu'elle coordonne la soumission de l'ensemble des documents et informations pertinents.

L'autorité compétente unique peut conserver la responsabilité de fixer des échéances, sans préjudice de celles fixées conformément à l'article 6.
3. L'autorité compétente unique rend la décision globale dans les délais prévus à l'article 6. Pour ce faire, elle agit selon des procédures conjointes.

La décision globale prise par l'autorité compétente unique constitue la seule décision juridiquement contraignante résultant de la procédure légale d'octroi des autorisations. Lorsque d'autres autorités sont concernées par le projet, elles peuvent donner leur avis en guise de contribution à la procédure, conformément à la législation nationale. L'autorité compétente unique tient compte de cet avis.

4. Pour prendre la décision globale, l'autorité compétente unique veille à ce que les exigences requises au titre du droit international et du droit de l'Union soient respectées, et elle justifie dûment sa décision.
5. 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.

Article 6

Durée et mise en œuvre de la procédure d'octroi des autorisations

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.
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.
 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.
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:
 - (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;
 - (b) le calendrier prévu pour la procédure d'octroi des autorisations, indiquant au minimum les éléments suivants:
 - i) les décisions et avis à obtenir;
 - ii) les autorités, les parties prenantes et le public susceptibles d'être concernés;
 - iii) chaque étape de la procédure et sa durée;
 - iv) les principales étapes à accomplir et leurs échéances en vue de la décision globale à prendre;

- v) les ressources prévues par les autorités et les éventuels besoins en ressources supplémentaires.
5. Afin de garantir que le dossier de demande est complet et de qualité suffisante, le promoteur du projet sollicite l'avis de l'autorité compétente unique sur sa demande le plus tôt possible au cours de la procédure de demande préalable. Le promoteur du projet coopère pleinement avec l'autorité compétente unique afin de respecter les délais et la description détaillée des modalités de soumission telle qu'elle est définie au paragraphe 4.
 6. Le promoteur du projet soumet le dossier de demande basé sur la description détaillée des modalités de soumission dans un délai de 21 mois à compter de la réception de cette dernière. Après expiration de cette période, la description détaillée des modalités de soumission est considérée comme n'étant plus applicable, sauf si l'autorité compétente unique décide de prolonger ce délai, sur la base d'une requête motivée du promoteur du projet.
 7. Au plus tard deux mois à compter de la date de dépôt du dossier de demande complet, l'autorité compétente confirme par écrit que le dossier de demande est complet et en informe le promoteur du projet. Le dossier de demande soumis par le promoteur du projet est réputé complet à moins que, dans un délai de deux mois à compter de la date de dépôt, l'autorité compétente demande au promoteur du projet d'apporter des informations manquantes. Cette demande est limitée, en ce qui concerne le champ d'application matériel et le niveau de détail, aux éléments indiqués dans la description détaillée des modalités de soumission. Toute demande d'informations complémentaire ne peut résulter que de nouvelles circonstances exceptionnelles et imprévues et est dûment justifiée par l'autorité compétente unique.
 8. L'autorité compétente unique évalue la demande et adopte une décision globale dans un délai d'un an à compter de la date de soumission du dossier de demande complet conformément au paragraphe 7. Les États membres peuvent fixer un délai plus court, s'ils l'estiment nécessaire.
 9. Les délais prévus dans les dispositions qui précèdent sont sans préjudice des obligations découlant du droit international et du droit de l'Union, ni des procédures de recours administratif et judiciaire devant une cour ou un tribunal.

Article 7

Coordination des procédures transfrontières d'octroi des autorisations

1. 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.
2. Le coordonnateur européen visé à l'article 45 du règlement (UE)² n° 1315/2013 est habilité à surveiller étroitement la procédure d'octroi des autorisations pour les projets transfrontières d'intérêt commun et à faciliter les contacts entre les autorités compétentes concernées.
3. Sans préjudice de l'obligation de respecter les délais prévus au titre du présent règlement, si le délai pour la décision globale n'est pas respecté, l'autorité compétente informe immédiatement le coordonnateur européen concerné des mesures prises ou à prendre pour conclure la procédure d'octroi des autorisations

dans le délai le plus bref possible. Le coordonnateur européen peut demander à l'autorité compétente de lui faire régulièrement rapport sur les progrès accomplis.

CHAPITRE III MARCHÉS PUBLICS

Article 8 Marchés publics dans les projets transfrontières d'intérêt commun

1. La passation de marchés publics dans les projets transfrontières d'intérêt commun est réalisée en conformité avec le traité et les directives 2014/25/UE et/ou 2014/24/UE.
2. Dans le cas où les procédures de passation de marchés sont conduites par une entité commune créée par les États membres participants, cette entité applique les dispositions nationales de l'un de ces États membres et, par dérogation à ces directives, ces dispositions sont les dispositions déterminées conformément à l'article 57, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ou à l'article 39, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil, selon le cas, à moins qu'un accord conclu entre les États membres participants n'en dispose autrement. Un tel accord prévoit, en tout état de cause, l'application d'une seule législation nationale en cas de procédures de passation de marchés menées par une entité commune.

CHAPITRE IV ASSISTANCE TECHNIQUE

Article 9 Assistance technique

Sur demande d'un promoteur de projet ou d'un État membre, conformément aux programmes de financement pertinents de l'Union et sans préjudice du cadre financier pluriannuel, l'Union met à disposition une assistance technique pour la mise en œuvre du présent règlement et la facilitation de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun.

CHAPITRE V DISPOSITIONS FINALES

Article 10 Dispositions transitoires

Le présent règlement ne s'applique pas aux procédures administratives qui ont débuté avant la date de son entrée en vigueur.

Article 11 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président