

## I

*(Actes législatifs)*

## DIRECTIVES

**DIRECTIVE (UE) 2021/1187 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 7 juillet 2021****concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**

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 <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> instaure un cadre commun pour la création de réseaux interopérables de pointe dans l'Union, au service de ses citoyens, dont l'objectif est de renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et de contribuer à la création de l'espace européen unique des transports et de la mobilité, renforçant ainsi le marché intérieur. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) comprend une structure à deux niveaux composée du réseau global et du réseau central. Le réseau global assure la connectivité de toutes les régions de l'Union, tandis que le réseau central se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour l'Union. Le règlement (UE) n° 1315/2013 fixe des objectifs contraignants d'achèvement, le réseau central devant être achevé d'ici 2030 et le réseau global d'ici 2050, notamment en mettant la priorité sur les connexions transfrontalières, en améliorant l'interopérabilité et en contribuant à l'intégration multimodale des infrastructures de transport de l'Union.
- (2) En dépit de la nécessité d'achever le RTE-T et des délais imposés pour le faire, l'expérience a montré que de nombreux investissements visant à parachever le RTE-T se heurtent à la multiplicité, la diversité et la complexité des procédures d'octroi d'autorisation, de passation de marchés publics transfrontaliers 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 des coûts accrus. En outre, elle peut être source d'insécurité pour les promoteurs de projet et les investisseurs privés potentiels et pourrait même conduire, dans certains cas, à ce que des projets ne soient pas réalisés comme prévu

<sup>(1)</sup> JO C 62 du 15.2.2019, p. 269.

<sup>(2)</sup> JO C 168 du 16.5.2019, p. 91.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 13 février 2019 (JO C 449 du 23.12.2020, p. 576) et position du Conseil en première lecture du 14 juin 2021 (JO C 273 du 8.7.2021, p. 1). Position du Parlement européen du 6 juillet 2021 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(4)</sup> 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).

initialement. La présente directive vise à résoudre ces problèmes et à rendre possible l'achèvement synchronisé du RTE-T en temps voulu grâce à une action harmonisée au niveau de l'Union. Lors de l'élaboration de leurs plans et programmes nationaux, les États membres devraient tenir compte du développement du RTE-T, conformément à l'article 49, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1315/2013.

- (3) La présente directive devrait couvrir les procédures liées à des projets, y compris celles concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement. Toutefois, la présente directive devrait être sans préjudice de l'urbanisme ou de la planification territoriale, des procédures relatives à l'attribution de marchés publics et des mesures prises au niveau stratégique qui ne sont pas liées à un projet, telles que les évaluations stratégiques environnementales, la planification budgétaire publique ainsi que les plans de transport nationaux ou régionaux. Afin d'accroître l'efficacité des procédures d'octroi d'autorisation et de garantir une documentation de grande qualité pour les projets, les promoteurs de projet devraient effectuer les travaux préparatoires, tels que les études et rapports préliminaires, avant le début de la procédure d'octroi d'autorisation. La présente directive ne devrait pas s'appliquer aux procédures portées devant une instance de recours administratif ou une juridiction.
- (4) La présente directive devrait s'appliquer aux projets qui font partie des tronçons présélectionnés du réseau central répertoriés dans l'annexe de la présente directive et à d'autres projets relatifs aux corridors de réseau central dont le coût total excède 300 000 000 EUR. Les projets dépassant ce montant sont souvent d'une importance stratégique au regard de la réalisation de la stratégie de l'Union pour une croissance intelligente, durable et inclusive et contribuent à la réalisation des objectifs du règlement (UE) n° 1315/2013. Les corridors de réseau central sont définis par les tracés figurant dans le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> et par les cartes du réseau central figurant dans le règlement (UE) n° 1315/2013. La base technique des cartes est fournie par le système interactif d'information géographique et technique pour le RTE-T (TENtec), qui comporte un niveau de détail plus élevé concernant les infrastructures transeuropéennes de transport.
- (5) Les projets portant exclusivement sur les applications télématiques, les nouvelles technologies et l'innovation devraient être exclus du champ d'application de la présente directive dans la mesure où leur déploiement ne se limite pas au réseau central.
- (6) Les États membres peuvent toutefois appliquer la présente directive à d'autres projets relatifs au réseau central et au réseau global, y compris des projets portant exclusivement sur les applications télématiques, les nouvelles technologies et l'innovation, afin de parvenir à une approche harmonisée des projets d'infrastructures de transport. La publication, par les autorités nationales, de listes reprenant les projets individuels relevant du champ d'application de la présente directive pourrait renforcer la transparence pour les promoteurs de projet en ce qui concerne les travaux en cours et les travaux futurs dans le cadre du RTE-T.
- (7) Compte tenu de la diversité des évaluations environnementales prévues dans le droit de l'Union et le droit national, qui sont nécessaires pour l'octroi d'autorisation à des projets du réseau central, les États membres devraient mettre en place, lorsque cela est faisable et approprié, une procédure simplifiée respectant les exigences de ce droit de l'Union et de ce droit national, afin de contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis par la présente directive en vue d'une plus grande rationalisation des mesures.
- (8) Le cas échéant, il convient d'accorder la priorité aux projets relevant du champ d'application de la présente directive. Ce traitement prioritaire peut comporter des échéances plus courtes, des procédures simultanées ou des délais limités pour former un recours, tout en veillant à ce que soient également atteints, conformément au droit de l'Union et au droit national, les objectifs d'autres politiques horizontales telles que les politiques environnementales visant à éviter, prévenir, réduire ou compenser les effets néfastes sur l'environnement. 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. Lorsqu'un cadre juridique national prévoit un tel traitement prioritaire, il devrait automatiquement s'appliquer aux projets relevant du champ d'application de la présente directive.

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

Néanmoins, les États membres devraient être autorisés à expérimenter des procédures spécifiques d'octroi d'autorisation pour un nombre limité de projets afin d'en évaluer l'éventuelle extension à d'autres projets. Au cours de cette période d'expérimentation, l'État membre concerné ne devrait pas être tenu d'appliquer ces procédures expérimentales à d'autres projets relevant du champ d'application de la présente directive.

- (9) Afin de rendre possible une gestion précise de la procédure globale et de fournir un point de contact aux promoteurs de projet, les projets relatifs aux corridors de réseau central devraient bénéficier de procédures d'octroi d'autorisation efficaces. À cette fin, les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités en fonction de leurs cadres juridiques nationaux, de leurs structures administratives et des types de projets concernés. Lorsqu'un État membre désigne plusieurs autorités, il devrait veiller à ce qu'une seule autorité soit désignée pour un projet donné et une procédure d'octroi d'autorisation donnée.
- (10) La désignation d'une autorité faisant fonction de point de contact du promoteur de projet devrait réduire la complexité, 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 promoteurs de projet et l'autorité désignée.
- (11) L'autorité désignée peut entre autres être chargée, conformément au droit de l'Union et au droit national, de tâches liées à la coordination et à l'autorisation de projets spécifiques visant à reconstruire les infrastructures du réseau central en cas de catastrophes naturelles ou d'origine humaine.
- (12) Il convient que la procédure prévue dans la présente directive ne porte pas atteinte au respect des exigences du droit international et du droit de l'Union, notamment les exigences visant à protéger l'environnement et la santé humaine. La présente directive ne devrait pas conduire à abaisser les normes prévues pour éviter, prévenir, réduire ou compenser les effets néfastes pour l'environnement.
- (13) Étant donné qu'il est urgent d'achever le réseau central, la simplification des procédures d'octroi d'autorisation devrait être assortie d'un délai applicable aux procédures conduisant à l'adoption d'une décision d'autorisation pour la construction des infrastructures de transport. Il convient que ce délai permette un gain d'efficacité dans la gestion des procédures et qu'il ne compromette en aucun cas l'application des normes élevées de l'Union en matière de protection de l'environnement et de participation du public. Dans des cas dûment justifiés, le délai applicable aux procédures d'octroi d'autorisation devrait pouvoir être prolongé, y compris lorsque des circonstances imprévisibles surviennent ou lorsque la protection de l'environnement l'impose. La prolongation pourrait, par exemple, être exprimée sous la forme d'une période ou en fonction d'une date ou d'un événement précis à venir. Le délai prolongé ne devrait en particulier pas inclure le temps nécessaire pour engager des procédures de recours administratif ou judiciaire ou le temps nécessaire pour demander réparation devant une juridiction. Les États membres ne devraient pas être tenus pour responsables en cas de non-respect du délai si le retard est imputable au promoteur de projet, par exemple si le promoteur de projet n'a pas respecté les délais fixés dans le droit national ou les délais indicatifs fixés par l'autorité désignée ou lorsque le promoteur de projet a agi avec un retard injustifié.
- (14) Les États membres devraient mettre tout en œuvre pour que les recours contestant la légalité quant au fond ou à la forme d'une décision d'autorisation soient traités le plus efficacement possible.
- (15) Les projets relatifs aux infrastructures du RTE-T concernant deux États membres ou plus se heurtent à des problèmes particuliers en matière de coordination des procédures d'octroi d'autorisation. Par conséquent, les autorités désignées des États membres concernés devraient coopérer afin de coordonner leurs calendriers et d'établir un planning commun pour la procédure d'octroi d'autorisation, dans la mesure où cette coordination de leurs calendriers et cette mise en place d'un planning commun sont possibles et appropriées compte tenu de l'état de préparation ou de la maturité du projet, qui dépendent principalement du promoteur de projet, en particulier de la date à laquelle le promoteur de projet a notifié le projet à l'autorité désignée de chacun de ces États membres.

- (16) Les coordonnateurs européens désignés conformément au règlement (UE) n° 1315/2013 devraient être informés des procédures qui s'appliquent de manière à faciliter leur synchronisation et leur exécution en vue de la mise en œuvre en temps utile du réseau central d'ici 2030.
- (17) Lorsque le RTE-T est élargi à des pays tiers, conformément aux cartes indicatives figurant dans le règlement (UE) n° 1315/2013, ces pays tiers devraient être invités à appliquer, le cas échéant, des règles similaires à celles prévues dans la présente directive.
- (18) Les marchés publics dans les projets transfrontaliers devraient être conduits conformément aux traités et, le cas échéant, à la directive 2014/24/UE <sup>(6)</sup> ou 2014/25/UE <sup>(7)</sup> du Parlement européen et du Conseil. Afin de garantir l'achèvement efficace des projets transfrontaliers relatifs au réseau central, les marchés publics conduits par une entité conjointe devraient être soumis au droit national d'un seul État membre. Par dérogation au droit de l'Union en matière de marchés publics, le droit national applicable devrait en principe être celui de l'État membre où se trouve le siège social de l'entité conjointe. La possibilité de définir le droit national applicable dans un accord intergouvernemental devrait rester ouverte. Dans le cas d'un marché public conduit par une filiale d'une entité conjointe, cette filiale devrait appliquer le droit national de l'un des États membres concernés, qui pourrait être le droit national applicable à l'entité conjointe. Pour des raisons de sécurité juridique, les stratégies actuelles en matière de passation de marchés devraient rester applicables à une entité conjointe créée avant la date d'entrée en vigueur de la présente directive.
- (19) La Commission n'intervient pas systématiquement dans l'octroi d'autorisations aux différents projets. 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 de l'Union et garantira la sécurité pour les promoteurs de projet. Dans certains cas, l'approbation des aides d'État peut être requise. Sans préjudice des délais fixés par la présente directive et conformément au code de bonnes pratiques pour la conduite des procédures de contrôle des aides d'État, les États membres devraient avoir la faculté de demander à la Commission de traiter les projets relatifs au réseau central qui leur semblent prioritaires en appliquant des délais plus prévisibles en vertu de l'approche par portefeuille de dossiers ou de la planification convenue d'un commun accord.
- (20) La mise en œuvre de projets d'infrastructure relatifs au réseau central devrait également s'appuyer sur des orientations de la Commission qui apportent davantage de précisions quant à la mise en œuvre de certains types de projets dans le respect de l'acquis de l'Union. Par exemple, la communication de la Commission du 27 avril 2017 intitulée «plan d'action pour le milieu naturel, la population et l'économie» prévoit des orientations et apporte plus de précisions quant au respect de la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(8)</sup> et de la directive 92/43/CEE du Conseil <sup>(9)</sup>. Dans le cadre des marchés publics, un soutien direct devrait être mis à disposition pour les projets afin de garantir une utilisation optimale des fonds publics.
- (21) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir rationaliser les mesures en vue de progresser dans la réalisation du RTE-T, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut en raison de la nécessité de renforcer le cadre des procédures d'octroi d'autorisation pour les projets RTE-T au moyen d'actions harmonisées au niveau de l'Union, l'être mieux 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 énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (22) Pour des raisons de sécurité juridique, la présente directive ne devrait pas s'appliquer aux procédures d'octroi d'autorisation qui ont débuté avant la date de transposition de la présente directive,

<sup>(6)</sup> 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 du 28.3.2014, p. 65).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO L 20 du 26.1.2010, p. 7).

<sup>(9)</sup> Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO L 206 du 22.7.1992, p. 7).

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux procédures d'octroi d'autorisation requises pour autoriser la mise en œuvre:
  - a) de projets qui font partie de tronçons présélectionnés du réseau central tels qu'ils sont répertoriés dans l'annexe;
  - b) d'autres projets relatifs aux corridors de réseau central, tels qu'ils sont identifiés en vertu de l'article 44, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1315/2013, dont le coût total excède 300 000 000 EUR,

à l'exception des projets portant exclusivement sur les applications télématiques, les nouvelles technologies et l'innovation, au sens des articles 31 et 33 dudit règlement.

La présente directive s'applique également aux marchés publics dans les projets transfrontaliers relevant de son champ d'application.

2. Les États membres peuvent décider d'appliquer la présente directive à d'autres projets relatifs au réseau central et au réseau global, y compris les projets portant exclusivement sur les applications télématiques, les nouvelles technologies et l'innovation visés au paragraphe 1. Les États membres notifient leur décision à la Commission.

### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «décision d'autorisation», la décision ou un ensemble de décisions, qui peuvent être de nature administrative, prises simultanément ou successivement par une ou plusieurs autorités d'un État membre, à l'exception des instances de recours administratif ou judiciaire, en vertu d'un ordre juridique interne et d'un droit administratif national, qui détermine si un promoteur de projet est habilité ou non à mettre en œuvre le projet dans la zone géographique concernée, sans préjudice de toute décision prise dans le cadre d'une procédure de recours administratif ou judiciaire;
- 2) «procédure d'octroi d'autorisation», toute procédure qui doit être suivie au sujet d'un projet individuel relevant du champ d'application de la présente directive en vue d'obtenir la décision d'autorisation requise par la ou les autorités d'un État membre, en vertu du droit de l'Union ou du droit national, à l'exception de l'urbanisme ou de la planification territoriale, des procédures relatives à l'attribution de marchés publics et des mesures prises au niveau stratégique qui ne font pas référence à un projet spécifique, telles que l'évaluation stratégique environnementale, la planification budgétaire publique ainsi que les plans de transport nationaux ou régionaux;
- 3) «projet», une proposition de construction, d'adaptation ou de modification d'un tronçon donné des infrastructures de transport qui vise à améliorer la capacité, la sécurité et l'efficacité de ces infrastructures et dont la mise en œuvre doit être approuvée par une décision d'autorisation;
- 4) «projet transfrontalier», un projet couvrant un tronçon transfrontalier entre deux États membres ou plus;
- 5) «promoteur de projet», le demandeur d'une autorisation de mise en œuvre d'un projet ou l'autorité publique qui est à l'origine d'un projet;
- 6) «autorité désignée», l'autorité qui est le point de contact du promoteur de projet et qui facilite le traitement efficace et structuré des procédures d'octroi d'autorisation conformément à la présente directive;
- 7) «autorité conjointe», une autorité établie d'un commun accord entre deux États membres ou plus afin de faciliter les procédures d'octroi d'autorisation relatives aux projets transfrontaliers, y compris les autorités conjointes établies par les autorités désignées, lorsque ces autorités désignées ont été habilitées par les États membres à établir des autorités conjointes.

### Article 3

#### **Statut prioritaire**

1. Les États membres s'efforcent de faire en sorte que toutes les autorités, y compris l'autorité désignée, intervenant dans la procédure d'octroi d'autorisation, à l'exception des juridictions, accordent la priorité aux projets relevant du champ d'application de la présente directive.
2. Lorsque des procédures spécifiques d'octroi d'autorisation pour des projets prioritaires existent dans le droit national, les États membres veillent à ce que, sans préjudice des objectifs, exigences et délais prévus par la présente directive, les projets relevant du champ d'application de la présente directive soient traités dans le cadre de ces procédures. Cela n'empêche pas les États membres d'expérimenter des procédures spécifiques d'octroi d'autorisation pour un nombre limité de projets afin d'en évaluer l'éventuelle extension à d'autres projets, sans avoir à appliquer de telles procédures aux projets relevant du champ d'application de la présente directive.
3. Le présent article est sans préjudice des décisions budgétaires.

### Article 4

#### **Autorité désignée**

1. Au plus tard le 10 août 2023, chaque État membre désigne, au niveau administratif approprié, les autorités qui agiront en qualité d'autorité désignée.
2. Un État membre peut, le cas échéant, désigner des autorités différentes en tant qu'autorité désignée en fonction du projet ou de la catégorie de projets, du mode de transport ou de la zone géographique. Dans un tel cas, l'État membre veille à ce qu'il n'y ait qu'une seule autorité désignée pour un projet donné et pour une procédure d'octroi d'autorisation donnée.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour fournir aux promoteurs de projet des informations aisément accessibles sur l'identité de l'autorité désignée pour un projet donné.
4. Les États membres peuvent habilitier l'autorité désignée à prendre la décision d'autorisation.

Lorsqu'elle est habilitée à prendre la décision d'autorisation conformément au premier alinéa, l'autorité désignée vérifie que toutes les autorisations, décisions ainsi que tous les avis nécessaires à l'adoption de la décision d'autorisation ont été obtenus et notifie au promoteur de projet la décision d'autorisation.

5. Lorsque l'autorité désignée n'est pas habilitée à prendre la décision d'autorisation, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que le promoteur de projet soit informé de l'adoption de la décision d'autorisation.
6. Les États membres peuvent habilitier l'autorité désignée à fixer des délais indicatifs pour les différentes étapes intermédiaires de la procédure d'octroi d'autorisation conformément à l'article 5, paragraphe 1, sans préjudice du délai de quatre ans visé audit paragraphe.
7. L'autorité désignée:
  - a) est le point de contact pour les informations communiquées au promoteur de projet et aux autres autorités pertinentes intervenant dans la procédure conduisant à la décision d'autorisation d'un projet donné;
  - b) fournit au promoteur de projet, lorsque le droit national l'exige, la description détaillée des modalités de soumission visée à l'article 6, paragraphe 4, y compris des informations sur les délais indicatifs concernant les procédures d'octroi d'autorisation, conformément au délai de quatre ans visé à l'article 5, paragraphe 1;
  - c) surveille le calendrier de la procédure d'octroi d'autorisation, et en particulier toute prolongation du délai visé à l'article 5, paragraphe 4;

- d) fournit, sur demande, des orientations au promoteur de projet concernant la transmission de toutes les informations et de tous les documents utiles, y compris toutes les autorisations et décisions ainsi que tous les avis nécessaires qui doivent être obtenus et fournis en vue de la décision d'autorisation.

L'autorité désignée peut également fournir des orientations au promoteur de projet quant aux informations et/ou documents supplémentaires devant être fournis en cas de rejet de la notification visée à l'article 6, paragraphe 1.

8. Le paragraphe 7 s'entend sans préjudice de la compétence de toute autre autorité intervenant dans la procédure d'octroi d'autorisation et de la possibilité pour le promoteur de projet de contacter les différentes autorités pour des autorisations, décisions ou avis spécifiques qui font partie de la décision d'autorisation.

#### Article 5

### **Durée de la procédure d'octroi d'autorisation**

1. Les États membres prévoient une procédure d'octroi d'autorisation, y compris les délais de cette procédure qui ne dépassent pas quatre ans à compter de son lancement. Les États membres peuvent adopter les mesures nécessaires pour répartir la période disponible en différentes étapes, conformément au droit de l'Union et au droit national.
2. La période de quatre ans visée au paragraphe 1 est sans préjudice des obligations découlant du droit international et du droit de l'Union et n'inclut pas les périodes nécessaires pour engager des procédures de recours administratif et judiciaire ni pour obtenir réparation devant une juridiction, ainsi que toute période nécessaire pour mettre en application toute décision ou toute réparation qui en découle.
3. La période de quatre ans visée au paragraphe 1 est sans préjudice du droit d'un État membre de prévoir que la procédure d'octroi d'autorisation doit être validée par l'adoption d'un acte législatif national spécifique, dans ce cas, la procédure d'adoption de cet acte peut, par dérogation au paragraphe 1, dépasser la période de quatre ans, à condition que les travaux préparatoires, sur la base desquels l'acte législatif national est adopté, s'achèvent au cours de cette période. Les travaux préparatoires sont réputés achevés lorsque l'acte législatif national spécifique est présenté au parlement national.
4. Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour que, dans des cas dûment justifiés, une prolongation adéquate de la période de quatre ans visée au paragraphe 1 puisse être accordée. La durée de la prolongation est déterminée au cas par cas, est dûment justifiée et a uniquement pour objet de permettre la finalisation de la procédure d'octroi d'autorisation et la délivrance de la décision d'autorisation. Lorsqu'une telle prolongation a été accordée, le promoteur de projet est informé des motifs de cette prolongation. Une nouvelle prolongation peut être accordée une fois, dans les mêmes conditions.
5. Les États membres ne sont pas tenus pour responsables en cas de non-respect de la période de quatre ans visée au paragraphe 1, prolongée conformément au paragraphe 4, si le retard est imputable au promoteur de projet.

#### Article 6

### **Organisation de la procédure d'octroi d'autorisation**

1. Le promoteur de projet notifie le projet à l'autorité désignée ou, le cas échéant, à l'autorité conjointe établie conformément à l'article 7, paragraphe 2. La notification du projet par le promoteur de projet constitue le point de départ de la procédure d'octroi d'autorisation.
2. Afin de faciliter l'évaluation de la maturité du projet, les États membres peuvent définir le niveau de détail des informations et les documents utiles devant être fournis par le promoteur de projet lors de la notification d'un projet. Si le projet n'est pas mature, la notification est rejetée par une décision dûment motivée au plus tard quatre mois après la réception de la notification.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les promoteurs de projet reçoivent des informations générales servant de guide pour la notification, adaptées, le cas échéant, au mode de transport concerné, contenant des informations à propos des autorisations, des décisions et des avis susceptibles d'être nécessaires à la mise en œuvre d'un projet.

Ces informations portent, pour chaque autorisation, décision ou avis, notamment sur les points suivants:

- a) des informations générales concernant le champ d'application matériel et le niveau de détail des informations devant être communiquées par le promoteur de projet;
- b) les délais applicables ou, à défaut, des délais indicatifs; et
- c) les coordonnées des autorités et des parties prenantes qui interviennent normalement dans les consultations liées aux différentes autorisations et décisions et aux différents avis.

Ces informations sont facilement accessibles à tous les promoteurs de projet concernés, en particulier via des portails d'information électroniques ou physiques.

4. Pour faciliter une notification concluante, les États membres peuvent demander que l'autorité désignée établisse, à la demande du promoteur de projet, une description détaillée des modalités de soumission comprenant les informations suivantes, adaptées à chaque projet:

- a) les différentes étapes de la procédure et les délais applicables ou, à défaut, les délais indicatifs;
- b) le champ d'application matériel et le niveau de détail des informations devant être communiquées par le promoteur de projet;
- c) une liste des autorisations, décisions et avis devant être obtenus par le promoteur de projet pendant la procédure d'octroi d'autorisation, conformément au droit de l'Union et au droit national;
- d) les coordonnées des autorités et des parties prenantes qui doivent être impliquées dans le cadre des obligations respectives, y compris durant la phase formelle de la consultation publique.

5. La description détaillée des modalités de soumission reste valide pendant la procédure d'octroi d'autorisation. Toute modification de la description détaillée des modalités de soumission est dûment justifiée.

6. L'autorité désignée peut fournir au promoteur de projet, sur demande, des informations complétant les éléments visés au paragraphe 4.

7. Lorsque le promoteur de projet a déposé le dossier complet de demande de projet, la décision d'autorisation est adoptée dans le délai visé à l'article 5, paragraphe 1.

8. Les autorités intervenant dans la procédure d'octroi d'autorisation notifient à l'autorité désignée que les autorisations et décisions requises ainsi que les avis requis ou la décision d'autorisation ont été délivrés.

#### *Article 7*

### **Coordination des procédures transfrontalières d'octroi d'autorisation**

1. Les États membres veillent à ce que, pour les projets concernant deux États membres ou plus, les autorités désignées de ces États membres coopèrent en vue de coordonner leurs calendriers et de convenir d'un planning commun pour la procédure d'octroi d'autorisations.

2. Pour les projets transfrontaliers, une autorité conjointe peut être établie.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les coordonnateurs européens désignés conformément à l'article 45 du règlement (UE) n° 1315/2013 reçoivent des informations sur les procédures d'octroi d'autorisation et que les coordonnateurs européens puissent faciliter les contacts entre les autorités désignées dans le cadre des procédures d'octroi d'autorisation dans le cas de projets concernant deux États membres ou plus.

4. Si le délai visé à l'article 5, paragraphe 1, n'est pas respecté et sur demande, les États membres fournissent des informations aux coordonnateurs européens concernés au sujet des mesures prises ou qu'il est prévu de prendre afin de permettre la conclusion de la procédure d'octroi d'autorisation avec le moins de retard possible.



*Article 8***Marchés publics dans les projets transfrontaliers**

1. Lorsque les procédures de passation de marchés sont conduites par une entité conjointe dans le cadre d'un projet transfrontalier, les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'entité conjointe applique le droit national d'un État membre et, par dérogation aux directives 2014/24/UE et 2014/25/UE, ce droit est déterminé conformément à l'article 39, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/24/UE ou à l'article 57, paragraphe 5, point a), de la directive 2014/25/UE, 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 du droit national d'un État membre pour les procédures de passation de marchés conduites par une entité conjointe.
2. Dans le cas d'un marché public conduit par une filiale d'une entité conjointe, les États membres concernés prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que cette filiale applique le droit national de l'un des États membres. À cet égard, les États membres concernés peuvent décider que la filiale doit appliquer le droit national applicable à l'entité conjointe.

*Article 9***Dispositions transitoires**

1. La présente directive ne s'applique pas aux projets pour lesquels les procédures d'octroi d'autorisation ont débuté avant le 10 août 2023.
2. L'article 8 s'applique uniquement aux marchés pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé, ou, s'il n'est pas prévu d'en envoyer un, aux marchés pour lesquels le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a entamé la procédure de passation de marchés après le 10 août 2023.
3. L'article 8 ne s'applique pas à une entité conjointe créée avant le 9 août 2021, si les procédures de passation de marchés de cette entité continuent d'être régies par le droit applicable à ses marchés à cette date.

*Article 10***Rapports**

1. Pour la première fois, au plus tard le 10 février 2027, et à intervalles réguliers par la suite, la Commission adresse un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la présente directive et sur ses résultats.
2. Le rapport est fondé sur les informations que les États membres fourniront tous les deux ans et, pour la première fois, au plus tard le 10 août 2026 en ce qui concerne le nombre de procédures d'octroi d'autorisation relevant du champ d'application de la présente directive, la durée moyenne des procédures d'octroi d'autorisation, le nombre de procédures d'octroi d'autorisation dépassant le délai et l'établissement de toute autorité conjointe au cours de la période de référence.

*Article 11***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 10 août 2023. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 12***Entrée en vigueur**

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

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 7 juillet 2021.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

D. M. SASSOLI

*Par le Conseil*

*Le président*

A. LOGAR

---

## ANNEXE

Tronçons présélectionnés des liaisons transfrontalières et des liaisons manquantes dans les corridors du réseau central [visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, point a)]

Corridor du réseau central «Atlantique»		
Liaisons transfrontalières	Évora – Mérida	Rail
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Voies navigables intérieures
Liaisons manquantes	Lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	Rail
Corridor du réseau central «Baltique – Adriatique»		
Liaisons transfrontalières	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Rail
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Route
Liaisons manquantes	Gloggnitz – Mürzzuschlag: tunnel de base de Semmering Graz – Klagenfurt: ligne et tunnel ferroviaires de Koralm Koper – Divača	Rail
Corridor du réseau central «Méditerranée»		
Liaisons transfrontalières	Barcelona – Perpignan	Rail
	Lyon – Torino: tunnel de base et voies d'accès	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divaca – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – frontière UA	
	Lendava – Letenye	
	Vásárosnamény – frontière UA	
Liaisons manquantes	Almería – Murcia	Rail
	Lignes interopérables pas au gabarit UIC dans la péninsule ibérique	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Voies navigables intérieures

Corridor du réseau central «Mer du Nord – Baltique»		
Liaisons transfrontalières	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: nouvelle ligne entièrement interopérable Rail Baltic au gabarit UIC	Rail
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Rail et voies navigables intérieures
	Corridor Via Baltica EE-LV-LT-PL	Route
Liaisons manquantes	Kaunas – Vilnius: partie de la nouvelle ligne entièrement interopérable Rail Baltic au gabarit UIC	Rail
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, y compris connexions à la plateforme de transport centrale prévue	
	Nord-Ostsee-Kanal	Voies navigables intérieures
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; canaux ouest-allemands	
	Rhin, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	
Corridor du réseau central «Mer du Nord – Méditerranée»		
Liaisons transfrontalières	Brussel ou Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Rail
	Terneuzen – Gent	Voies navigables intérieures
	Réseau Seine – Escaut et bassins hydrographiques de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse connexes	
	Corridor Rhin-Escaut	
Liaisons manquantes	Albertkanaal/Canal Albert et Kanaal Bocholt-Herentals	Voies navigables intérieures
Corridor du réseau central «Orient/Méditerranée orientale»		
Liaisons transfrontalières	Dresden – Praha/Kolín	Rail
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – frontière RS/frontière MK	
	Frontière TR – Alexandroupoli	
	Frontière MK – Thessaloníki	
	Ioannina – Kakavia (frontière AL)	Route
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – frontière RS	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Voies navigables intérieures
Liaisons manquantes	Igoumenitsa – Ioannina	Rail
	Praha – Brno	
	Thessaloníki – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	

Corridor du réseau central «Rhin – Alpes»		
Liaisons transfrontalières	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Rail
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – frontière CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Voies navigables intérieures
Liaisons manquantes	Genova – Tortona/Novi Ligure	Rail
	Zeebrugge – Gent	
Corridor du réseau central «Rhin – Danube»		
Liaisons transfrontalières	München – Praha	Rail
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – frontière UA	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara – frontière RS	
	București – Giurgiu – Rousse	
	Danube (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) et bassins hydrographiques de la Váh, la Save et la Tisza	Voies navigables intérieures
	Zlín – Žilina	Route
	Timișoara – frontière RS	
Liaisons manquantes	Stuttgart – Ulm	Rail
	Salzburg – Linz	
	Craiova – București	
	Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal	
Corridor du réseau central «Scandinavie – Méditerranée»		
Liaisons transfrontalières	Frontière RU – Helsinki	Rail
	København – Hamburg: voies d'accès de la liaison fixe du Fehmarn Belt	
	München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: tunnel de base du Brenner et ses voies d'accès	
	Göteborg – Oslo	
	København – Hamburg: liaison fixe du Fehmarn Belt	Rail/route