



Bruxelles, le 17.5.2018
SWD(2018) 179 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

**Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du
réseau transeuropéen de transport**

{COM(2018) 277 final} - {SEC(2018) 228 final} - {SWD(2018) 178 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact concernant les mesures de rationalisation en vue de l'achèvement du RTE-T

A. Nécessité d'une action

Pourquoi? Quel est le problème à résoudre? 11 lignes maximum

L'achèvement effectif et dans les délais du RTE-T est essentiel au bon fonctionnement du marché unique, tout en contribuant à la décarbonation et à la numérisation des transports, ainsi qu'à la transition vers une mobilité à faibles émissions de carbone. Or, actuellement, les projets relatifs au RTE-T font face à des retards imputables aux procédures, et les promoteurs de projets sont confrontés à des incertitudes. Dans des cas extrêmes, il faut jusqu'à 10 ans pour préparer un projet d'infrastructure avant qu'il puisse être mis en œuvre; en moyenne, il faut compter environ 4 à 5 ans. Le problème vient du fait que l'organisation des procédures d'octroi des autorisations n'est pas optimale (elles comprennent plusieurs étapes et ne sont pas soumises à des délais), d'une part, et que l'application du cadre juridique existant pour les marchés publics transfrontières est difficile, d'autre part. Les investisseurs privés hésitent donc à s'engager dans des projets d'infrastructure. Les parties prenantes qui subissent les répercussions les plus importantes sont les promoteurs de projets relatifs au RTE-T, les autorités nationales (notamment celles chargées de l'octroi des autorisations) et la société civile. Les citoyens rencontrent souvent des difficultés pour participer pleinement à la planification des projets en raison d'un manque de transparence dans la manière dont les procédures sont organisées. Si ce problème n'est pas résolu, les projets prendront davantage de retard et le RTE-T ne sera pas achevé d'ici 2030.

Quels sont les objectifs de cette initiative? 8 lignes maximum

L'objectif général de cette initiative est d'éliminer les retards et les fortes incertitudes concernant les procédures ayant une incidence sur l'achèvement des projets relatifs au réseau central du RTE-T qui contribuent aux objectifs généraux du RTE-T, à savoir cohésion, efficacité, durabilité et avantages croissants pour les usagers. Cette initiative devrait accélérer l'achèvement du RTE-T en augmentant la proportion d'infrastructures conformes aux normes et en réduisant le nombre de retards qui nuisent aux projets relatifs au réseau central du RTE-T. Enfin, le nombre de projets utilisant des instruments financiers innovants de l'UE ou impliquant des capitaux privés devrait augmenter.

Quelle est la valeur ajoutée d'une action à l'échelle de l'Union? 7 lignes maximum

Le réseau RTE-T est, par définition, transnational et européen. Son achèvement nécessite une importante coordination des différents projets afin d'exploiter pleinement les avantages globaux du réseau à l'échelle de l'UE. À cet égard, l'achèvement du réseau RTE-T repose sur la synchronisation efficace, non seulement des investissements, mais aussi du rythme de la mise en œuvre de chaque projet, afin d'éviter les décalages et de tirer parti d'un réseau couvrant l'ensemble de l'Union. Le nombre d'autorités et de niveaux de gouvernance impliqués dans les procédures d'octroi des autorisations, ainsi que leurs compétences et leurs pouvoirs, varient considérablement d'un État membre à l'autre. Les retards résultant de ces différences de procédure ont une incidence importante sur l'achèvement du réseau RTE-T.

B. Les solutions

Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi? 14 lignes maximum

Trois options ont été envisagées: des mesures non contraignantes, des solutions à caractère facultatif et des mesures législatives. L'option qui vise à apporter des changements minimaux aux instruments existants (OS1) consiste notamment à élaborer un ensemble de lignes directrices (mesures non contraignantes) pour les promoteurs de projets relatifs au RTE-T et à mieux orienter l'utilisation des instruments existants, vers l'assistance technique principalement. L'option qui vise à mettre en œuvre une action contraignante restreinte au niveau national (OS2) prévoit l'obligation légale pour les États membres de mettre en place un guichet unique pour les dossiers en matière de projets relatifs au réseau central du RTE-T et de s'assurer qu'ils soient traités de la manière la plus rapide possible du point de vue juridique. Enfin, deux variantes ont été envisagées concernant une option qui définirait un cadre de l'UE pour l'autorisation des projets relatifs au réseau central du RTE-T (OS3): l'application des règles de l'Union à l'échelle nationale (OS3a) et l'octroi des autorisations à l'échelle de l'Union (OS3b).

L'OS2 est retenue comme option privilégiée en raison de ses performances positives en termes d'efficacité et d'efficience par rapport à l'OS1 et de sa flexibilité par rapport à l'OS3. De plus, l'OS2 ne présente pas les inconvénients de l'OS3 en termes d'incidences sociales et d'impacts sur la sécurité juridique. L'OS2 est une solution équilibrée et efficace pour favoriser la mise en œuvre des projets relatifs au RTE-T et, parallèlement,

établir des procédures plus claires et plus inclusives afin d'accroître l'acceptation publique des projets d'infrastructure.

Qui soutient quelle option? 7 lignes maximum

L'OS1 est soutenue par les autorités nationales car la charge d'appliquer les autres options incomberait très probablement aux administrations nationales. L'OS3 est principalement soutenue par les promoteurs de projets, pour qui elle présente le plus grand potentiel du point de vue de la simplification des procédures et de la clarté. L'OS2 est soutenue par la majorité des parties prenantes, car les administrations nationales, les promoteurs de projets et les particuliers ayant participé à la consultation publique ouverte y voient l'opportunité d'améliorer le système actuel grâce à une meilleure synchronisation des procédures, tout en respectant le principe de subsidiarité et en évitant l'insécurité juridique.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? 12 lignes maximum

L'OS2 entraînerait une réduction des coûts pour les usagers de 5,1 milliards d'euros (diminution de 0,2 % par rapport au scénario de référence) et une réduction des coûts externes d'environ 724 millions d'euros sur la période 2018-2030. Toutes les options stratégiques devraient avoir un impact positif en termes de croissance économique; les avantages économiques de l'OS2 à l'échelle de l'Union se situeraient entre 0,9 et 1,6 milliard d'euros par an (augmentation de 0,9 à 1,6 % par rapport au scénario de référence).

Dans l'OS2, la mise en place d'un guichet unique au niveau national devrait entraîner une réduction significative des coûts pour les promoteurs de projets (166 millions d'euros) sur la période 2018-2030 par rapport au scénario de référence. L'OS2 constitue en fait l'option qui permettrait de réduire le plus la charge administrative totale (153 millions d'euros).

L'OS2 aurait également une incidence significative en termes de création d'emplois supplémentaires d'ici 2030, par rapport au scénario de référence (5 600 emplois supplémentaires par an, soit une augmentation de 1,6 % par rapport au scénario de référence).

Enfin, en termes d'impacts sociaux, l'intégration et la coordination des procédures d'autorisation globales dans le cadre de l'OS2 auraient une incidence positive sur les consultations publiques au niveau des projets, grâce à une meilleure synchronisation des procédures et à la fixation de délais.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)? 12 lignes maximum

Dans l'OS2, la mise en place d'un guichet unique au niveau national devrait générer des coûts administratifs de 13 millions d'euros pour les autorités chargées de la délivrance des autorisations sur la période 2018-2030. Aucun autre coût n'est prévu.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises? 8 lignes maximum

Cette initiative ne devrait pas avoir d'incidences directes sur les PME et les microentreprises. Une plus grande clarté et une simplification des procédures existantes pourraient profiter aux PME qui n'ont pas toujours la capacité de prendre part à des procédures complexes et longues. En outre, l'impact global sur le marché du génie civil devrait avoir des retombées positives sur les PME du marché de la construction.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales? 4 lignes maximum

La seule incidence sur les budgets nationaux et les administrations nationales découlera des coûts supplémentaires pour les autorités responsables de l'octroi des autorisations (13 millions d'euros sur la période 2018-2030). Toutefois, on peut supposer que ces coûts seront principalement liés à la mise en conformité avec le nouveau cadre et qu'ils diminueront avec le temps.

Y aura-t-il d'autres incidences notables? 6 lignes maximum

Les trois options stratégiques auront des conséquences juridiques. Cependant, l'option privilégiée (OS2) prévoit les garanties juridiques nécessaires pour que l'autorité unique chargée de l'octroi des autorisations établie au niveau national suive les règles nationales de droit administratif en vigueur. En outre, elle est calquée sur le cadre existant pour l'octroi des autorisations concernant les projets d'infrastructure dans le domaine de l'énergie.

Les trois options stratégiques ont également toutes une incidence sur la société civile, mais l'option privilégiée est celle qui peut le mieux renforcer la clarté et la transparence pour encourager une participation plus efficace des communautés locales aux consultations et en définitive, une plus grande acceptation du public.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée? 4 lignes maximum

L'instrument législatif fera régulièrement l'objet d'un suivi et d'une évaluation à l'aide des outils et mécanismes existants pour rendre compte de l'état d'avancement de la réalisation du réseau RTE-T.