DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/1118 A COMISIEI

din 27 iunie 2019

privind proiectul transfrontalier Sena-Scheldt din cadrul coridoarelor Marea Nordului-Marea Mediterană și Atlantic ale rețelei centrale

[notificată cu numărul C(2019) 4561]

(Numai textele în limbile neerlandeză și franceză sunt autentice)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE ([1]), în special articolul 47 alineatul (2),

întrucât:

(1) Decarbonizarea transporturilor, în special prin crearea condițiilor necesare pentru un transfer modal ambițios al traficului de marfă pe distanțe lungi către moduri de transport eficiente din punct de vedere energetic, este un obiectiv politic esențial al Uniunii Europene. Acordul de la Paris a confirmat și a consolidat ambițiile UE în ceea ce privește combaterea schimbărilor climatice.

(2) În acest context, promovarea transportului pe căi navigabile interioare pentru a deplasa bunurile reprezintă o prioritate clară a politicii UE în domeniul transporturilor și o prioritate de lungă durată a politicii TEN-T.

(3) Prin finalizarea rețelei Sena-Scheldt, bazinul hidrografic al Senei va fi legat direct, prin căi navigabile interioare neîntrerupte de mare capacitate, la bazinul hidrografic al râului Scheldt în nordul Franței, în Belgia și în Țările de Jos, precum și la alte bazine hidrografice europene importante, precum Rinul și Maas. Aceasta va duce la crearea unei rețele neîntrerupte, eficace și coerente de căi navigabile interioare de mare capacitate, care va face legătura între numeroasele porturi maritime și fluviale ale acestei regiuni transfrontaliere europene extinse.

(4) Prin conectarea Franței, a Belgiei, a Țărilor de Jos și, mai departe, a Germaniei, rețeaua Sena-Scheldt are o dimensiune transfrontalieră clară.

(5) Proiectul Sena-Scheldt este identificat în prealabil în cadrul coridorului Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale, iar tronsonul Le Havre-Paris este identificat în prealabil în cadrul coridorului Atlantic al rețelei centrale. Declarația privind implementarea coridorului Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei TEN-T centrale (Declarația de la Tallinn) din 17 octombrie 2013, semnată de miniștrii transporturilor din Belgia, Țările de Jos și Franța și de comisarul pentru transporturi, a evidențiat în continuare angajamentul părților în cauză de a-l implementa. În plus, planul de lucru pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale subliniază necesitatea de a asigura finalizarea proiectului Sena-Scheldt, acesta urmând să constituie baza pentru instituirea unui coridor de transport multimodal pe deplin funcțional.

(6) Unul dintre principalele obiective ale proiectului este garantarea că principalele tronsoane ale Sena-Scheldt fac parte cel puțin din clasa Va a CEMT, precum și asigurarea unor condiții bune de navigație.

(7) Toate componentele proiectului Sena-Scheldt sunt esențiale pentru finalizarea acestuia. Printre acestea, canalul Sena-Europa de Nord reprezintă principala legătură-lipsă, fără de care rețeaua Sena-Scheldt nu poate fi realizată.

(8) Proiectul Sena-Scheldt este un proiect transfrontalier complex, care implică Belgia (regiunile Flandra și Valonia) și Franța și care presupune lucrări ce vizează atât crearea de noi infrastructuri, cât și îmbunătățirea infrastructurii existente cu impact minim asupra navigației. Prin urmare, o coordonare suficientă este o provocare importantă. Pentru a sprijini implementarea coordonată și la timp a acestui proiect, este necesar să se adopte dispoziții care să stabilească o descriere a acțiunilor necesare, precum și calendarul de implementare a acestora. Acest lucru ar contribui la realizarea obiectivelor transfrontaliere ale planului de lucru pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale, precum și la finalizarea proiectului Sena-Scheldt la cea mai apropiată dată posibilă și, în orice caz, până cel târziu în 2030.

(9) Identificarea clară a acțiunilor necesare pentru finalizarea proiectului Sena-Scheldt și a calendarului de implementare a acestora este, de asemenea, importantă pentru planificarea și optimizarea deplină a disponibilității finanțării europene, naționale și regionale, precum și a finanțării private. Cofinanțarea UE are un efect de pârghie asupra procesului decizional național și regional în ceea ce privește implementarea acțiunilor.

([1]) JO L 348, 20.12.2013, p. 1.

(10) Belgia (regiunile Flandra și Valonia) și Franța au întreprins deja lucrări importante (studii și lucrări de infrastructură) care contribuie la realizarea proiectului Sena-Scheldt. Majoritatea acestora au fost cofinanțate de Uniunea Europeană, în cadrul unor diferite programe. În prezent, se desfășoară activități în cadrul unui acord de grant al Mecanismului pentru interconectarea Europei (2014-EU-TM-0373-M, „Seine-Escaut 2020"), care implică finanțarea de către Uniune a până la 50 % din costurile eligibile.

(11) Dimensiunea transfrontalieră a proiectului necesită instituirea unor structuri de guvernanță specifice. Belgia (regiunile Flandra și Valonia) și Franța cooperează îndeaproape de mai mulți ani, în special în cadrul Comisiei interguvernamentale pentru pregătirea și finalizarea proiectului Sena-Scheldt, instituită în septembrie 2009. Această comisie interguvernamentală beneficiază de sprijinul operațional al Grupului European de Interes Economic Sena-Scheldt (GEIE Sena-Scheldt), care reunește următoarele entități: *Voies Navigables de France* (VNF), *Société du canal Seine-Nord Europe* (SCSNE), Serviciul public din Valonia (SPW) și *De Vlaamse Waterweg NV*. *Société du Canal Seine-Europa*, responsabilă cu construcția canalului Sena-Nord, a fost înființată în mai 2017. Aceste entități specializate reprezintă o structură de gestionare integrată care supraveghează și coordonează finalizarea proiectului Sena-Scheldt. Coordonatorul european pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale și un reprezentant al Comisiei ar trebui să participe periodic, în calitate de observatori, la reuniunile comisiei interguvernamentale și ale GEIE Sena-Scheldt. În plus, coordonatorul european și un reprezentant al Comisiei ar trebui să participe, în calitate de observatori, la reuniunile consiliului de supraveghere (*conseil de surveillance*) al SCSNE. Franța poate avea în vedere alte aranjamente adecvate pentru a menține Comisia implicată în mod corespunzător în acest consiliu de supraveghere.

(12) Pentru a monitoriza evoluția implementării proiectului, statele membre ar trebui să prezinte Comisiei rapoarte periodice în acest sens referitoare la tronsoanele situate pe teritoriile lor respective, precum și să notifice orice întârzieri întâmpinate.

(13) Calendarul de implementare stabilit de prezenta decizie nu ar trebui să aducă atingere îndeplinirii cerințelor definite în dreptul internațional și în dreptul Uniunii, inclusiv dispozițiilor privind protecția mediului și a sănătății umane. Acest calendar ar trebui să permită planificarea și optimizarea deplină a disponibilității fondurilor, fără a aduce atingere angajamentului financiar al unui stat membru sau al Uniunii. Acesta nu ar trebui, în niciun caz, să compromită standardele ridicate ale Uniunii în materie de protecție a mediului și de participare a publicului.

(14) Fără a aduce atingere articolului 47 alineatul (2) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, este necesar ca prezenta decizie să prevadă o clauză de revizuire.

(15) Măsurile prevăzute în prezenta decizie au fost aprobate de Belgia și Franța.

(16) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 52 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectul

Prezenta decizie stabilește o descriere a acțiunilor și calendarul de implementare pentru proiectul transfrontalier Sena-Scheldt, precum și dispozițiile conexe în materie de guvernanță.

Articolul 2

Acțiuni și calendar

Belgia și Franța asigură implementarea la timp a următoarelor acțiuni:

(a) Sena-Amont, de la Nogent-sur-Seine la Paris: îmbunătățirea condițiilor de navigație, până în decembrie 2030

— îmbunătățirea condițiilor de navigație, inclusiv reconstruirea barajelor (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux), până în decembrie 2027, și reabilitarea ecluzelor secundare (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne), până în decembrie 2023;

— instalarea sistemului de comandă de la distanță a ecluzelor și barajelor, până în decembrie 2024;

— îmbunătățirea instalațiilor de navigare și a serviciilor pentru utilizatori, până în decembrie 2027;

(b) Sena-Aval, de la Suresnes la Le Havre: modernizarea și îmbunătățirea condițiilor de navigație, până în decembrie 2027

— extinderea și reabilitarea ecluzelor (cum ar fi Méricourt și Bougival), până în decembrie 2026;

— modernizarea barajelor (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy), până în decembrie 2027, inclusiv consolidarea digului de la Croissy-sur-Seine, până în decembrie 2022;

— instalarea sistemului de comandă de la distanță a ecluzelor și barajelor, până în decembrie 2024;

— îmbunătățirea instalațiilor de navigare și a serviciilor pentru utilizatori, până în decembrie 2027;

— construirea pasarelei Poses-Amfreville, până în decembrie 2022, și construirea de pasaje pentru pești, până în decembrie 2030;

(c) Oise, de la Conflans-Sainte-Honorine la Compiègne: promovarea în clasa Vb a CEMT și îmbunătățirea condițiilor de navigare, până în decembrie 2028

— promovarea râului Oise în clasa Vb a CEMT (MAGEO: reabilitarea malurilor și construirea de piloni de pod între Creil și Compiègne, dragare, construirea cheiului Venette), până în iunie 2027;

— reconstruirea podului din Mours, până în decembrie 2025;

— instalarea sistemului de comandă de la distanță a ecluzelor și barajelor, până în decembrie 2028;

(d) canalul Sena-Europa de Nord, de la Compiègne la Aubencheul-au-Bac: construirea și punerea în funcțiune, promovarea în clasa Vb a CEMT și permiterea trecerii navelor prevăzute cu trei niveluri de containere, până în decembrie 2028

1. sectorul 1, de la Compiegne la Passel, inclusiv construirea ecluzei Montmacq:

— amenajarea teritoriului, până în septembrie 2020;

— obținerea autorizației unice de mediu până în septembrie 2020;

— începerea principalelor lucrări, până în octombrie 2020;

— finalizarea lucrărilor, până în decembrie 2026;

— intrarea în funcțiune, până în iunie 2027;

2. sectorul 2, de la Passel la Allaines (49 km), care traversează 33 de comune, sectorul 3, de la Allaines la Etricourt-Manancourt (11 km), care traversează trei comune și sectorul 4, de la Etricourt-Manancourt la Aubencheul-au-Bac (30 km), care traversează 11 comune, inclusiv construirea ecluzelor Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger și Moislains (ecluza de joncțiune cu Canal du Nord), a bazinului de retenție al râului Louette și a podului peste canal (*pont-canal*) de 1,33 km care traversează Valea Somme:

— amenajarea teritoriului, până în decembrie 2022;

— obținerea autorizației unice de mediu, până în octombrie 2022;

— începerea principalelor lucrări, până în decembrie 2023;

— finalizarea lucrărilor, până în iunie 2028;

— intrarea în funcțiune, până în decembrie 2028;

(e) axa Dunkerque-Scheldt, care include canalul Dunkerque de la Valenciennes la Scheldt și la dorsala valonă, precum și Deûle în direcția Ghent: promovarea în clasele Va (sens dublu) și Vb (sens unic) ale CEMT și îmbunătățirea condițiilor de navigare, până în decembrie 2027

1. pe toate tronsoanele:

— studii de creștere a capacității ecluzelor (prin dublare și/sau extindere), până în decembrie 2023;

— instalarea sistemului de comandă de la distanță a ecluzelor, până în decembrie 2025;

— securizarea condițiilor de navigație pentru navele din clasa V a CEMT, până în decembrie 2027;

2. tronsonul de la Arleux la Anzin: modernizarea și reabilitarea ecluzei Denain, până în decembrie 2022;

3. tronsonul de la Arleux la Halluin:

— promovarea râului Deûle în clasele Va (sens dublu) și Vb (sens unic) ale CEMT, până în decembrie 2022;

— modernizarea și reabilitarea ecluzelor (inclusiv Don și Grand-Carré), până în decembrie 2020, și extinderea ecluzei de la Quesnoy-sur-Deûle, până în decembrie 2026;

4. tronsonul de la Bauvin la Dunkerque:

— protejarea malurilor canalului Aire Neufossé (etapele 1 și 2), până în decembrie 2026, și protejarea malurilor și reabilitarea liniei de plutire a biefurilor de la Fontinettes, până în decembrie 2023;

— modernizarea și reabilitarea ecluzei Fontinettes, până în decembrie 2019;

(f) canalul Condé-Pommerœul: redeschiderea cu clasa Va a CEMT, până în decembrie 2022

(g) dorsala valonă, de la Pommerœul la Namur: promovarea în clasa Va a CEMT, până în decembrie 2028

1. de la Pommerœul la Seneffe: promovarea în clasa Va a CEMT, inclusiv adaptarea canalului Nimy-Blaton-Péronnes și dublarea ecluzei din Obourg, cu finalizarea studiilor până în decembrie 2022 și cu finalizarea lucrărilor până în decembrie 2027;

2. de la Seneffe la Charleroi: promovarea în clasa Va a CEMT și dublarea ecluzelor (Marchienne, Gosselies și Viesville), cu efectuarea de lucrări pregătitoare până în decembrie 2022 și cu finalizarea lucrărilor până în decembrie 2027;

3. de la Charleroi la Namur:

— adaptarea ecluzei Auvelais, până în decembrie 2022;

— îmbunătățirea posibilităților de traversare, cu finalizarea studiilor până în decembrie 2022 și cu finalizarea lucrărilor până în 2028;

(h) Scheldt-ul superior

1. în regiunea Valonia (Belgia):

— promovarea în clasa Va a CEMT, inclusiv adaptarea traversării Tournai la clasa Va (sens unic) și ajustarea „Pont des Trous” și „Pont-à-Pont”, până în decembrie 2022;

— creșterea capacității și securizarea amplasamentului ecluzei, prin adaptarea ecluzelor de la Hérinnes și Kain, cu finalizarea studiilor până în decembrie 2023 și a lucrărilor până în decembrie 2030;

2. în regiunea Flandra (Belgia): finalizarea studiilor pentru promovarea ecluzelor în clasa Vb a CEMT, până în decembrie 2022, și elaborarea unui plan tehnic și financiar de implementare, până în decembrie 2023;

(i) Lys: promovarea în clasele Vb (sens unic) și Va (sens dublu) ale CEMT, permițând trecerea navelor prevăzute cu trei niveluri de containere, până în decembrie 2027, inclusiv:

1. în regiunea Flandra (Belgia), între Ghent și Wervik:

— toate ecluzele adaptate la clasa Vb a CEMT, inclusiv ecluzele de la St-Baafs-Vijve și Harelbeke, până în decembrie 2021;

— calibrare pentru clasa Vb a CEMT, inclusiv ridicarea podurilor care permit trecerea navelor prevăzute cu 3 niveluri de containere, până în decembrie 2022 pe canalul de deviere al râului Lys și până în decembrie 2027 pe celelalte tronsoane;

2. în regiunea Valonia (Belgia), în comuna Comines: promovarea în clasa Vb a CEMT, inclusiv traversarea de la Comines, până în decembrie 2027, și securizarea navigației, în special prin înlocuirea barajului din Comines, până în decembrie 2030;

3. în Franța, între Deûlémont și Comines: promovarea în clasa Vb a CEMT, până în decembrie 2024;

(j) rețeaua de legătură din Flandra:

1. studii pentru modernizarea tronsoanelor flamande de căi navigabile interioare care se conectează direct la legătura principală Sena-Scheldt, până în decembrie 2022:

— promovarea în clasa Va a CEMT, permițând trecerea navelor prevăzute cu trei niveluri de containere, a legăturilor cu porturile maritime Zeebrugge (canalul Ghent-Bruges) și Anvers (Seascheldt-ul superior);

— promovarea în clasa Va a CEMT a canalelor Roeselare-Lys și Bossuit-Kortrijk;

2. elaborarea unui plan tehnic și financiar de implementare, inclusiv a unei evaluări prioritare detaliate, pentru modernizările necesare ale tronsoanelor de mai sus, până în decembrie 2023;

(k) Seneffe-Anvers, pe tronsoanele flamande și valone: efectuarea de studii, în special pentru promovarea într-o clasă IV a CEMT completă, până în decembrie 2022, și elaborarea unui plan tehnic și financiar de implementare a lucrărilor de modernizare necesare, până în decembrie 2023;

(l) acțiuni generale:

1. elaborarea unui cadru de politică coordonat între diferitele părți, pentru promovarea implementării integrale a infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul întregii rețele Sena-Scheldt, în conformitate cu cadrele de politică naționale prezentate de Belgia și Franța în contextul Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]), până în decembrie 2022, în vederea unei implementări treptate până în decembrie 2030;

2. implementarea unor servicii transfrontaliere integrate și eficiente de gestionare a traficului și a transportului de-a lungul întregii rețele Sena-Scheldt, inclusiv implementarea integrală a RIS în conformitate cu Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]), până în decembrie 2028;

3. dezvoltarea de platforme logistice multimodale pe rețeaua Sena-Scheldt, până în decembrie 2028.

Articolul 3

Guvernanță

(1) Coordonatorul european pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale și un reprezentant al Comisiei Europene sunt invitați să participe ca observatori la reuniunile consiliului de supraveghere (*conseil de surveillance*) al *Société du canal Seine-Nord Europe*.

(2) Progresul acțiunilor menționate la articolul 2 este discutat periodic în cadrul Comisiei interguvernamentale pentru pregătirea și finalizarea proiectului Sena-Scheldt, precum și în cadrul GEIE Sena-Scheldt. Coordonatorul european pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale și un reprezentant al Comisiei Europene sunt invitați să participe ca observatori la reuniunile comisiei interguvernamentale, cel puțin de două ori pe an, precum și la reuniunile GEIE Sena-Scheldt, cel puțin de trei ori pe an.

Articolul 4

Raportare

Belgia și Franța raportează cel puțin o dată pe an Comisiei și coordonatorului european pentru coridorul Marea Nordului-Marea Mediterană al rețelei centrale cu privire la progresele înregistrate în ceea ce privește implementarea acțiunilor menționate la articolul 2 și notifică orice întârziere întâmpinată, specificând cauzele întârzierii și indicând măsurile corective adoptate. În acest scop, statele membre respective pot utiliza, după caz, conținutul rapoartelor anuale privind progresele înregistrate, care trebuie prezentate în temeiul acordurilor de grant din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei.

Articolul 5

Reexaminare

Până cel târziu la 31 decembrie 2023, în urma unei cereri din partea Belgiei și Franței sau din proprie inițiativă, Comisia efectuează o revizuire a acțiunilor și a calendarului menționat la articolul 2, cu sprijinul coordonatorului european pentru coridorul Marea Nordului - Marea Mediterană al rețelei centrale.

([2]) Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

([3]) Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei și Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 27 iunie 2019.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei