DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1118 DE LA COMISIÓN

de 27 de junio de 2019

relativa al proyecto transfronterizo Sena–Escalda en los corredores de la red básica mar del Norte-Mediterráneo y Atlántico

[notificada con el número C(2019) 4561]

(Los textos en lenguas francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE ([1]), y en particular su artículo 47, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) La descarbonización del transporte, en particular creando las condiciones adecuadas para que se produzca un ambicioso cambio modal del tráfico de mercancías de larga distancia a unos modos de transporte energéticamente eficientes, constituye un objetivo estratégico clave de la Unión Europea. El Acuerdo de París ha confirmado y reforzado las ambiciones de la UE en la lucha contra el cambio climático.

(2) En este contexto, el fomento del transporte por vías navegables interiores para el acarreo de mercancías es una prioridad clara de la política de transportes de la UE y, desde hace tiempo, una prioridad de la política de la RTE-T.

(3) Cuando se complete la red Sena-Escalda, la cuenca del Sena estará conectada directamente con la cuenca del Escalda a través de una vía navegable interior continua de gran calibre en el norte de Francia, Bélgica y los Países Bajos, y también con otras importantes cuencas fluviales europeas como las del Rin y el Mosa. Esto creará una red continua, eficaz y coherente de vías navegables interiores de alta capacidad que conectará los numerosos puertos marítimos e interiores de esta gran región transfronteriza europea.

(4) Al conectar Francia, Bélgica, los Países Bajos e incluso Alemania, la red Sena-Escalda posee una clara dimensión transfronteriza.

(5) El proyecto Sena-Escalda está identificado previamente en el corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo, y la sección Le Havre-París está identificada previamente en el corredor de la red básica Atlántico. La Declaración sobre la ejecución del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo de la RTE-T (Declaración de Tallin), de 17 de octubre de 2013, firmada por los ministros de transporte belga, francés y neerlandés y por el comisario de Transportes, remarcó aún más el compromiso de las partes interesadas para hacer realidad este corredor. Por otra parte, el plan de trabajo para el corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo hace hincapié en la necesidad de garantizar la realización del proyecto Sena-Escalda como base para el establecimiento de un corredor de transporte multimodal plenamente operativo.

(6) Uno de los principales objetivos del proyecto es hacer que los itinerarios principales Sena-Escalda sean como mínimo de la clase Va de la CEMT, así como garantizar unas buenas condiciones de navegación.

(7) Todos los componentes del proyecto Sena-Escalda son esenciales para su realización. Entre ellos, el canal Sena-Norte de Europa es el principal eslabón pendiente, sin el cual no puede llevarse a cabo la red Sena-Escalda.

(8) El proyecto Sena-Escalda es un proyecto transfronterizo complejo en el que participan Bélgica (regiones de Flandes y Valonia) y Francia y que incluye obras destinadas tanto a crear infraestructuras nuevas como a mejorar las existentes, con un impacto mínimo en la navegación. Por lo tanto, una dificultad importante reside en lograr que exista una coordinación suficiente. Para respaldar la ejecución coordinada y oportuna del proyecto, es preciso adoptar disposiciones que describan las acciones necesarias y el calendario para su ejecución. Esto ayudaría a lograr los objetivos transfronterizos del plan de trabajo para el corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo y a completar el proyecto Sena-Escalda lo antes posible y, en cualquier caso, no más tarde de 2030.

(9) Para planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de financiación europea, nacional y regional, así como de financiación privada, también es importante definir con claridad las acciones necesarias para realizar el proyecto Sena-Escalda, y fijar el calendario para su ejecución. La cofinanciación de la UE tiene un efecto multiplicador en la toma de decisiones a nivel nacional y regional para la ejecución de las acciones.

([1]) DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

(10) Bélgica (regiones de Flandes y Valonia) y Francia ya han llevado a cabo trabajos importantes (estudios y obras de infraestructura) que contribuyen a la realización del proyecto Sena-Escalda, en su mayoría cofinanciados por la Unión Europea, en el marco de diferentes programas. Las actividades se llevan a cabo actualmente con arreglo a un acuerdo de subvención del Mecanismo «Conectar Europa» (2014-EU-TM-0373-M, «Seine-Escaut 2020»), con una financiación de la Unión de hasta el 50 % de los costes subvencionables.

(11) La dimensión transfronteriza del proyecto exige crear estructuras de gobernanza específicas. Bélgica (regiones de Flandes y Valonia) y Francia cooperan estrechamente desde hace años, concretamente en el marco de la comisión intergubernamental para la preparación de la realización del proyecto Sena-Escalda, establecida en septiembre de 2009. Esta comisión intergubernamental cuenta con el apoyo operativo de la Agrupación Europea de Interés Económico Sena-Escalda (AEIE Sena-Escalda), en la que confluyen Voies Navigables de France (VNF), la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), el servicio público de Valonia (SPW) y De Vlaamse Waterweg NV. La Société du Canal Seine-Nord Europe, encargada de la construcción del canal Sena-Norte, se creó en mayo de 2017. Estas entidades específicas constituyen una estructura de gestión integrada que supervisa y coordina la realización del proyecto Sena-Escalda. Convendría que el coordinador europeo del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo y un representante de la Comisión participaran regularmente como observadores en las reuniones de la comisión intergubernamental y de la AEIE Sena-Escalda. Asimismo, convendría que el coordinador europeo y un representante de la Comisión participaran como observadores en las reuniones del consejo de supervisión (*conseil de surveillance*) de la SCSNE. Francia puede prever otros mecanismos adecuados para que la Comisión participe debidamente en este consejo de supervisión.

(12) Para hacer un seguimiento de los avances en la ejecución, los Estados miembros deberían presentar a la Comisión los correspondientes informes periódicos sobre las secciones situadas en sus respectivos territorios, y notificar los retrasos que se produzcan.

(13) El calendario de ejecución que expone la presente Decisión debe entenderse sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos definidos en el Derecho internacional y de la Unión, en especial las disposiciones para proteger el medio ambiente y la salud humana. Este calendario ha de permitir planificar y optimizar plenamente la disponibilidad de financiación, sin prejuzgar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión. En ningún caso debe ir en menoscabo de las normas estrictas de la Unión en materia de protección del medio ambiente y participación pública.

(14) Sin perjuicio del artículo 47, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, conviene que la presente Decisión contenga una cláusula de revisión.

(15) Las medidas previstas en la presente Decisión han sido aprobadas por Bélgica y Francia.

(16) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité al que se refiere el artículo 52 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

La presente Decisión describe las acciones y el calendario de ejecución del proyecto transfronterizo Sena-Escalda, así como las correspondientes disposiciones de gobernanza.

Artículo 2

Acciones y calendario

Bélgica y Francia velarán por la ejecución oportuna de las acciones siguientes:

a) Sena-aguas arriba, de Nogent-sur-Seine a París: perfeccionamiento de las condiciones de navegación, a más tardar en diciembre de 2030

   — perfeccionamiento de las condiciones de navegación, en particular reconstrucción de las presas (Beaulieu, Livon y Vives-Eaux), a más tardar en diciembre de 2027, y rehabilitación de las esclusas secundarias (Coudray, Vives-Eaux, La Cave y Champagne), a más tardar en diciembre de 2023;

   — establecimiento del control remoto de las esclusas y las presas, a más tardar en diciembre de 2024;

   — mejora de las instalaciones para la navegación y los servicios destinados a los usuarios, a más tardar en diciembre de 2027;

b) Sena-aguas abajo, de Suresnes a Le Havre: reformas y perfeccionamiento de las condiciones de navegación, a más tardar en diciembre de 2027

— alargamiento y rehabilitación de las esclusas (por ejemplo, Méricourt y Bougival), a más tardar en diciembre de 2026;

— modernización de las presas (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes y Andrésy), a más tardar en diciembre de 2027, en particular refuerzo del dique de Croissy-sur-Seine, a más tardar en diciembre de 2022;

— establecimiento del control remoto de las esclusas y las presas, a más tardar en diciembre de 2024;

— mejora de las instalaciones para la navegación y los servicios destinados a los usuarios, a más tardar en diciembre de 2027;

— construcción de la pasarela de Poses-Amfreville, a más tardar en diciembre de 2022, y construcción de pasos para peces, a más tardar en diciembre de 2030;

c) Oise, de Conflans-Sainte-Honorine a Compiègne: reforma para pasar a la clase Vb de la CEMT y perfeccionamiento de las condiciones de navegación, a más tardar en diciembre de 2028

— reforma del río Oise para pasar a la clase Vb de la CEMT (MAGEO: rescate de bancos y pilastras de puentes entre Creil y Compiègne, dragado y creación del desembarcadero de Venette), a más tardar en junio de 2027;

— reconstrucción del puente de Mours, a más tardar en diciembre de 2025;

— establecimiento del control remoto de las esclusas y las presas, a más tardar en diciembre de 2028;

d) canal Sena-Norte de Europa, de Compiègne a Aubencheul-au-Bac: construcción y puesta en funcionamiento con la clase Vb de la CEMT y con capacidad para tres capas de contenedores, a más tardar en diciembre de 2028

1) sector 1 desde Compiègne hasta Passel, en particular construcción de la esclusa de Montmacq:

— ordenación territorial, a más tardar en septiembre de 2020;

— autorización ambiental única, a más tardar en septiembre de 2020;

— inicio de las obras principales, a más tardar en octubre de 2020;

— finalización de las obras, a más tardar en diciembre de 2026;

— entrada en funcionamiento, a más tardar en junio de 2027;

2) sector 2 desde Passel hasta Allaines (49 km), atravesando 33 municipios; sector 3 desde Allaines hasta Etricourt-Manancourt (11 km), atravesando 3 municipios; y sector 4 desde Etricourt-Manancourt hasta Aubencheul-au-Bac (30 km), atravesando 11 municipios; en particular, construcción de las esclusas de Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger y Moislains (la esclusa de unión con el Canal du Nord), del embalse de Louette y de un puente canal de 1,33 km que atraviese el valle del Somme:

— ordenación territorial, a más tardar en diciembre de 2022;

— autorización ambiental única, a más tardar en octubre de 2022;

— inicio de las obras principales, a más tardar en diciembre de 2023;

— finalización de las obras, a más tardar en junio de 2028;

— entrada en funcionamiento, a más tardar en diciembre de 2028;

e) eje Dunquerque-Escalda, en particular el canal de Dunquerque desde Valenciennes hasta el Escalda y la dorsal valona, y el Deûle en dirección a Gante: reforma para pasar a la clase Va (bidireccional) y a la clase Vb (unidireccional) de la CEMT, y perfeccionamiento de las condiciones de navegación, a más tardar en diciembre de 2027

1) en todas las secciones:

— estudios para aumentar la capacidad de las esclusas (por duplicado o alargamiento), a más tardar en diciembre de 2023;

— establecimiento del control remoto de las esclusas, a más tardar en diciembre de 2025;

— aseguramiento de las condiciones de navegación para los buques de la clase V de la CEMT, a más tardar en diciembre de 2027;

2) sección de Arleux a Anzin: modernización y rehabilitación de la esclusa de Denain, a más tardar en diciembre de 2022;

3) sección de Arleux a Halluin:

— reforma del Deûle para pasar a la clase Va (bidireccional) y a la clase Vb (unidireccional) de la CEMT, a más tardar en diciembre de 2022;

— modernización y rehabilitación de las esclusas (en particular Don y Grand-Carré), a más tardar en diciembre de 2020, y alargamiento de la esclusa de Quesnoy-sur-Deûle, a más tardar en diciembre de 2026;

4) sección de Bauvin a Dunquerque:

— defensas de las riberas del canal de Aire Neufossé (fases 1 y 2), a más tardar en diciembre de 2026, y defensas de las riberas y rehabilitación de la línea de flotación en los tramos entre esclusas (*biefs*) de Fontinettes, a más tardar en diciembre de 2023;

— modernización y rehabilitación de la esclusa de Fontinettes, a más tardar en diciembre de 2019;

f) canal Condé-Pommerœul: reapertura con la clase Va de la CEMT, a más tardar en diciembre de 2022

g) dorsal valona, de Pommerœul a Namur: reforma para pasar a la clase Va de la CEMT, a más tardar en diciembre de 2028

1) de Pommerœul a Seneffe: reforma para pasar a la clase Va de la CEMT, en particular adaptación del canal Nimy-Blaton-Péronnes y duplicación de la esclusa de Obourg, con finalización de los estudios a más tardar en diciembre de 2022 y terminación de las obras a más tardar en diciembre de 2027;

2) de Seneffe a Charleroi: reforma para pasar a la clase Va de la CEMT y duplicación de las esclusas (Marchienne, Gosselies y Viesville), con trabajos preparatorios a más tardar en diciembre de 2022 y finalización a más tardar en diciembre de 2027;

3) de Charleroi a Namur:

— adaptación de la esclusa de Auvelais, a más tardar en diciembre de 2022;

— aumento de las posibilidades de cruce, con finalización de los estudios a más tardar en diciembre de 2022 y terminación de las obras a más tardar en 2028;

h) alto Escalda:

1) en la región de Valonia (Bélgica):

— reforma para pasar a la clase Va de la CEMT, en particular adaptación del paso de Tournai convirtiéndolo en un Va unidireccional y ajuste del «Pont des Trous» y el «Pont-à-Pont», a más tardar en diciembre de 2022;

— incremento de la capacidad y aseguramiento de los sitios de las esclusas, mediante la adaptación de las esclusas de Hérinnes y Kain, con finalización de los estudios a más tardar en diciembre de 2023 y terminación de las obras a más tardar en diciembre de 2030;

2) en la región de Flandes (Bélgica): finalización de los estudios con vistas a la reforma de las esclusas para pasar a la categoría Vb de la CEMT a más tardar en diciembre de 2022, y elaboración de un plan de ejecución técnico y financiero a más tardar en diciembre de 2023;

i) Lys: reforma para pasar a la clase Vb (unidireccional) y a la clase Va (bidireccional) de la CEMT, con capacidad para tres capas de contenedores, a más tardar en diciembre de 2027, en particular:

1) en la región de Flandes (Bélgica), entre Gante y Wervik:

— adaptación de todas las esclusas a la clase Vb de la CEMT, en particular las de St-Baafs-Vijve y Harelbeke, a más tardar en diciembre de 2021;

— calibración de la clase Vb de la CEMT, en particular elevación de puentes para admitir tres capas de contenedores, a más tardar en diciembre de 2022, en el canal de desviación de Lys, y a más tardar en diciembre de 2027, en las demás secciones;

2) en la región de Valonia (Bélgica), en el municipio de Comines: reforma para pasar a la clase Vb de la CEMT, en particular del paso de Comines, a más tardar en diciembre de 2027, y aseguramiento de la navegación, especialmente con la sustitución de la presa de Comines, a más tardar en diciembre de 2030;

3) en Francia, entre Deûlémont y Comines: reforma para pasar a la clase Vb de la CEMT, a más tardar en diciembre de 2024;

j) red de conexión en Flandes:

1) estudios para la reforma de las secciones de las vías navegables interiores de Flandes que conectan directamente con el enlace principal Sena-Escalda, a más tardar en diciembre de 2022:

— reforma para pasar a la clase Va de la CEMT, con capacidad para tres capas de contenedores, de las conexiones con los puertos marítimos de Zeebrugge (Canal Gante-Brujas) y Amberes (alto estuario del Escalda);

— reforma para pasar a la clase Va de la CEMT de los canales Roeselare-Lys y Bossuit-Kortrijk;

2) a más tardar en diciembre de 2023, elaboración de un plan de ejecución técnico y financiero, con una evaluación detallada de prioridades, para las reformas necesarias en las secciones mencionadas;

k) Seneffe-Amberes, en las secciones flamenca y valona: realización de estudios, a más tardar en diciembre de 2022, en particular con vistas a la reforma para cumplir todos los requisitos de la clase IV de la CEMT, y elaboración de un plan de ejecución técnico y financiero para las reformas necesarias, a más tardar en diciembre de 2023;

l) acciones generales:

1) a más tardar en diciembre de 2022, elaboración de un marco de actuación, coordinado entre las diferentes partes, a fin de promover el pleno despliegue de una infraestructura para combustibles alternativos a lo largo de toda la red Sena-Escalda, en consonancia con los marcos de actuación nacionales presentados por Bélgica y Francia en el contexto de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, con vistas a su implantación gradual antes del fin de diciembre de 2030;

2) implantación de servicios integrados y eficientes de gestión del tráfico y el transporte transfronterizos a lo largo de toda la red Sena-Escalda, incluida la implantación a plena escala de los SIF de conformidad con la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), a más tardar en diciembre de 2028;

3) desarrollo de plataformas logísticas multimodales en la red Sena-Escalda, a más tardar en diciembre de 2028.

Artículo 3

Gobernanza

1. Se invitará al coordinador europeo del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo y a un representante de la Comisión Europea a participar como observadores en las reuniones del consejo de supervisión (*conseil de surveillance*) de la Société du canal Seine-Nord Europe.

2. Los avances de las acciones mencionadas en el artículo 2 se debatirán periódicamente en el marco de la comisión intergubernamental para la preparación de la realización del proyecto Sena-Escalda, así como en el marco de la Agrupación Europea de Interés Económico Sena-Escalda (AEIE Sena-Escalda). Se invitará al coordinador europeo del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo y a un representante de la Comisión Europea a participar como observadores en las reuniones de la comisión intergubernamental al menos dos veces al año, y en las reuniones de la AEIE Sena-Escalda al menos tres veces al año.

Artículo 4

Presentación de informes

Bélgica y Francia informarán, al menos una vez al año, a la Comisión y al coordinador europeo del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo sobre los avances en la ejecución de las acciones contempladas en el artículo 2 y notificarán cualquier retraso que se produzca, precisando sus causas e indicando las medidas correctoras adoptadas. Con este fin, ambos Estados miembros podrán utilizar, cuando proceda, el contenido de los informes de situación anuales que se presenten conforme a los acuerdos de subvención del Mecanismo «Conectar Europa».

Artículo 5

Revisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, a petición de Bélgica y de Francia o por iniciativa propia, la Comisión llevará a cabo una revisión de las acciones y del calendario mencionados en el artículo 2, con la asistencia del coordinador europeo del corredor de la red básica mar del Norte-Mediterráneo.

([2]) Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

([3]) Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Decisión son el Reino de Bélgica y la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 27 de junio de 2019.

Por la Comisión
Violeta BULC
Miembro de la Comisión