Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1888

12.7.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/1888 DE LA COMMISSION

du 10 juillet 2024

relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» et «Atlantique» et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/1118

[notifiée sous le numéro C(2024) 4754]

(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) nº 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 nº 661/2010/UE ([1]), et notamment son article 47, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) La décarbonation des transports est un objectif majeur pour l'Union. La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» ([2]) a confirmé et renforcé les ambitions de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique. Dans ce contexte, favoriser les transports de marchandises et de voyageurs par voie navigable, comme le souligne la stratégie de mobilité durable et intelligente ([3]), est une politique importante de l'Union en matière de transports et une priorité de longue date pour la mise en œuvre du réseau RTE-T.

(2) Grâce à l'achèvement du réseau Seine-Escaut, le bassin de la Seine sera directement relié par une voie navigable intérieure continue à grand gabarit au bassin de l'Escaut dans le nord de la France, en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi qu'à d'autres grands bassins fluviaux européens tels que le Rhin et la Meuse. Il en résultera un réseau de voies navigables intérieures continu, efficace et cohérent de grande capacité reliant les nombreux ports maritimes et intérieurs de cette vaste région transfrontalière européenne.

(3) En reliant la France, la Belgique, les Pays-Bas et, au-delà, l'Allemagne, le réseau Seine-Escaut présente une dimension transfrontalière évidente.

(4) Le réseau Seine-Escaut et les bassins hydrographiques de la Seine, de l'Escaut et de la Meuse connexes sont des liaisons transfrontières présélectionnées comme faisant partie du corridor du réseau central «Mer du Nord-Méditerranée», et le tronçon Le Havre-Paris fait partie du corridor du réseau central «Atlantique» dans le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil ([4]). La déclaration sur la mise en œuvre du corridor de réseau central RTE-T «Mer du Nord-Méditerranée» (déclaration de Tallinn) du 17 octobre 2013, signée par les ministres belge, néerlandais et français des transports et par le commissaire pour les transports, a souligné la détermination des parties concernées à le mettre en œuvre. En outre, le plan de travail pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» met en avant la nécessité d'achever le projet Seine-Escaut en tant que base pour établir un corridor de transport multimodal pleinement opérationnel.

(5) L'un des principaux objectifs du projet est de garantir que les itinéraires principaux Seine-Escaut soient au moins de classe CEMT Va et d'assurer de bonnes conditions de navigation.

([1]) JO L 348 du 20.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj.
([2]) *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»* [COM(2019) 640 final].
([3]) *Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente: mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»* [COM(2020) 789 final].
([4]) Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

(6) Toutes les composantes du projet Seine-Escaut sont essentielles à son achèvement. Parmi elles, le canal Seine-Nord Europe constitue le principal maillon manquant, sans lequel le réseau Seine-Escaut ne peut pas être concrétisé.

(7) Le projet Seine-Escaut est un projet transfrontalier complexe associant la Belgique (régions flamande et wallonne) et la France et impliquant des travaux visant à la fois à créer de nouvelles infrastructures et à améliorer les infrastructures existantes, en ayant une incidence minimale sur la navigation. Une coordination suffisante constitue dès lors un enjeu de taille. Afin de soutenir la mise en œuvre coordonnée et en temps utile du projet, il convient d'adopter des dispositions décrivant les actions nécessaires et fixant le calendrier de leur réalisation. Elles permettraient d'atteindre les objectifs transfrontaliers et de transfert modal inscrits dans le plan de travail pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée», ainsi que d'achever le projet Seine-Escaut le plus tôt possible et, en tout cas, au plus tard en 2030.

(8) Il importe également de définir clairement les actions nécessaires pour poursuivre la mise en œuvre et mener à bien le projet Seine-Escaut et le calendrier de cette mise en œuvre afin de prévoir et d'optimiser pleinement la disponibilité du financement régional, national et européen, ainsi que du financement privé. Le cofinancement de l'Union exerce un effet de levier sur les décisions nationales et régionales de mise en œuvre des actions.

(9) La Belgique (les régions flamande et wallonne) et la France ont déjà réalisé d'importants travaux (études et travaux d'infrastructure) qui contribuent à la réalisation du projet Seine-Escaut. La plupart d'entre eux ont été cofinancés par l'Union européenne, dans le cadre de différents programmes de financement. Les activités sont actuellement menées dans le cadre de toutes les conventions de subvention connexes du mécanisme pour l'interconnexion en Europe signées depuis 2014.

(10) Les principales études relatives au projet Seine-Escaut ayant été menées à bien, une nouvelle étape importante et très visible de ce projet a clairement été franchie depuis l'adoption de la décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la Commission ([5]). Les travaux sont en cours sur de nombreux sites, dont le secteur 1 du Canal Seine-Nord Europe, la reconstruction des barrages et la modernisation des écluses sur la haute Seine et la basse Seine, ainsi que sur la Lys transfrontière.

(11) Parmi les principaux résultats obtenus à ce jour figurent notamment i) la mise au gabarit CEMT Va du Haut-Escaut en Wallonie, depuis janvier 2020, comprenant l'adaptation de la traversée de Tournai en Va à sens unique pour l'adapter au gabarit CEMT Va; ii) la mise en service de nouvelles écluses de classe CEMT Vb à St-Baafs-Vijve et Harelbeke à partir d'août 2020, améliorant ainsi la navigabilité de la Lys, liaison constitutive de la voie Seine-Escaut en Flandre; iii) la réouverture du canal transfrontalier Condé-Pommeroeul au gabarit CEMT Va en novembre 2023.

(12) Conformément à l'article 5 de la décision d'exécution (UE) 2019/1118, un réexamen a été effectué afin de mettre à jour le calendrier des actions restantes.

(13) La dimension transfrontalière du projet requiert la mise en place de structures de gouvernance spécifiques. La Belgique (régions flamande et wallonne) et la France coopèrent étroitement depuis des années, notamment dans le cadre de la commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, mise en place en septembre 2009. Cette commission intergouvernementale reçoit le soutien opérationnel du groupement européen d'intérêt économique Seine-Escaut (GEIE Seine-Escaut) qui rassemble Voies Navigables de France (VNF), la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), le Service public de Wallonie (SPW) et De Vlaamse Waterweg NV. La Société du canal Seine-Nord Europe, responsable de la construction du canal Seine-Nord, a été créée en mai 2017. Ces entités spécialisées forment une structure de gestion intégrée qui supervise et coordonne l'achèvement du projet Seine-Escaut. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» et un représentant de la Commission devraient participer régulièrement en tant qu'observateurs aux réunions de la commission intergouvernementale et aux réunions du GEIE Seine-Escaut. En outre, le coordonnateur européen et un représentant de la Commission devraient participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil de surveillance de la SCSNE.

([5]) Décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la Commission du 27 juin 2019 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors du réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» et «Atlantique» (JO L 176 du 1.7.2019, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1118/oj).

(14) Afin de permettre à la Commission de suivre l'évolution de la mise en œuvre du projet, les États membres concernés devraient fournir à la Commission des rapports réguliers sur le sujet, concernant les tronçons situés sur leurs territoires respectifs, et lui notifier les retards éventuels rencontrés. La Commission intergouvernementale a présenté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre le 27 janvier 2022. Le présent examen rend également compte des progrès accomplis, ainsi que des propositions nécessaires à l'adaptation et à la poursuite de l'élaboration du calendrier global. La pandémie de COVID en 2020-2022 a eu, sur les conditions de mise en œuvre du projet, des incidences considérables qui ont principalement entraîné l'adaptation du calendrier prévu à l'article 2.

(15) Il convient que le calendrier de mise en œuvre établi par la présente décision ne porte pas atteinte au respect des exigences définies dans le droit international et de l'Union, notamment les dispositions visant à protéger l'environnement et la santé humaine. Ce calendrier devrait permettre de planifier et d'optimiser pleinement la disponibilité des financements, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

(16) Les États membres concernés devraient se conformer à la législation environnementale de l'Union, en particulier aux dispositions de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil ([6]) concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil ([7]) relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, de la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil ([8]) concernant la conservation des oiseaux sauvages, de la directive 92/43/CEE du Conseil ([9]) concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages et de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil ([10]) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

(17) Sans préjudice de l'article 47, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (UE) n° 1315/2013, il convient de prévoir dans la présente décision des dispositions en vue d'un réexamen.

(18) Étant donné que les actions nécessaires à l'achèvement du projet transfrontalier Seine-Escaut sont désormais énoncées dans la présente décision, il convient d'abroger la décision d'exécution (UE) 2019/1118.

(19) Les mesures prévues dans la présente décision ont été approuvées par la Belgique et la France.

(20) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 52 du règlement (UE) n° 1315/2013,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objet

La présente décision décrit les actions nécessaires et le calendrier de leur mise en œuvre dans le cadre du projet transfrontalier Seine-Escaut, ainsi que les dispositions connexes en matière de gouvernance.

([6]) Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 26 du 28.1.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/92/oj).

([7]) Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (JO L 197 du 21.7.2001, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2001/42/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/147/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/43/oj).

([10]) Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj).

Article 2

Actions et calendrier

La Belgique et la France veillent à ce que les actions suivantes soient mises en œuvre en temps utile:

a) Seine Amont, de Nogent-sur-Seine à Paris: amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2030

— amélioration des conditions de navigation, y compris la reconstruction des barrages (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux) d'ici à décembre 2028, la réhabilitation des écluses (telles qu'Evry et Vigneux) et l'allongement et l'approfondissement de l'écluse Ablon d'ici à décembre 2029,

— mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2027,

— amélioration des installations de navigation et des services pour les utilisateurs d'ici à décembre 2027,

— achèvement des études préparatoires d'ici à décembre 2025, travaux préparatoires visant à moderniser le tronçon entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (28 km, y compris la construction d'un nouveau canal de 10 kilomètres) au gabarit CEMT Va d'ici décembre 2028, et début des principaux travaux d'ici décembre 2030;

b) Seine-Aval, de Suresnes au Havre: modernisation et amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2027

— réhabilitation des écluses (telles que Méricourt Bougival, Suresnes, Andrésy, Notre-Dame-de-la-Garenne, Amfreville) et allongement de l'une des écluses de Méricourt d'ici à décembre 2026,

— modernisation des barrages (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy, Denouval) d'ici à décembre 2027, y compris le renforcement de la digue à Croissy-sur-Seine d'ici à décembre 2025,

— mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2027,

— amélioration des installations de navigation et des services pour les utilisateurs d'ici à décembre 2027,

— construction de la passerelle de Poses-Amfreville d'ici à décembre 2026;

c) Oise, de Conflans-Sainte-Honorine à Compiègne: mise au gabarit CEMT Vb et amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2028

— mise au gabarit CEMT Vb de l'Oise entre Creil et Compiègne (projet MAGEO: dragage, redéfinition des berges et protection des piles de pont, création du site de compensation hydraulique de Verneuil et des caractéristiques environnementales) d'ici à décembre 2028,

— reconstruction du pont de Mours d'ici à décembre 2028,

— mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2027;

d) canal Seine-Nord Europe, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac: construction et mise en service, au gabarit CEMT Vb et permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux d'ici à décembre 2030

1) secteur 1 de Compiègne à Passel (18,6 km), comprenant la construction de l'écluse de Montmacq:

— achèvement des travaux d'ici à décembre 2029,

— mise en service du tronçon de voie navigable au plus tard en juin 2030;

2) secteur 2 de Passel à Allaines (46 km) traversant 33 communes, secteur 3 d'Allaines à Etricourt-Manancourt (15 km) traversant trois communes et secteur 4 d'Etricourt-Manancourt à Aubencheul-au-Bac (28 km) traversant 11 communes, comprenant la construction des écluses de Noyon, Catigny, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger et l'écluse de jonction avec le canal du Nord, jusqu'au sud de l'écluse d'Allaines, du bassin réservoir de Louette et du pont-canal de 1,33 km traversant la vallée de la Somme:

— autorisation environnementale unique d'ici à août 2024,

— début des travaux principaux d'ici à septembre 2025,

— achèvement des travaux d'ici à juin 2030,

— mise en service du tronçon de voie navigable au plus tard en décembre 2030;

e) axe Dunkerque-Escaut, comprenant le canal de Dunkerque de Valenciennes à l'Escaut et à la dorsale wallonne, ainsi que la Deûle en direction de Gand: dans le but de calibrer progressivement le canal pour le mettre au gabarit CEMT Va (bidirectionnel) et Vb (unidirectionnel), et d'améliorer les conditions de navigation, d'ici à décembre 2027

1) sur tous les tronçons:

— une première phase d'études préliminaires visant à augmenter la capacité des écluses (par doublement et/ou allongement) d'ici à juin 2025,

— mise en place du contrôle à distance des écluses d'ici à décembre 2025,

— réaliser, d'ici à septembre 2027, des études pour déterminer les mesures d'adaptation de la hauteur des ouvrages d'ingénierie de l'axe Dunkerque-Escaut pour le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux,

— garantir progressivement des conditions de navigation adéquates pour les navires d'un gabarit CEMT Va d'ici à décembre 2027;

2) tronçon d'Arleux à Deulemont:

— mise au gabarit CEMT Va (double sens) et Vb (sens unique) de la Deûle d'ici à juin 2024,

— allongement de l'écluse Quesnoy-sur-Deûle d'ici décembre 2026;

3) tronçon de Bauvin à Dunkerque:

— défenses de berges du canal Aire Neufossé (phases 1 et 2) d'ici à décembre 2026 et défenses de berges et réhabilitation de la ligne d'eau des biefs des Fontinettes d'ici à décembre 2027,

— études pour la réhabilitation de la tête aval et des terre-pleins de l'écluse des Fontinettes, d'ici à décembre 2030;

f) dorsale wallonne, de Pommerœul à Namur: mise au gabarit CEMT Va d'ici à décembre 2030

— sur tous les tronçons: mise en place du contrôle à distance des barrages et des écluses d'ici à décembre 2030

1) tronçon de Pommerœul à Seneffe: mise au gabarit CEMT Va, comprenant l'adaptation du canal Nimy-Blaton-Péronnes et la construction de l'écluse d'Obourg (CEMT classe Va), à côté de l'actuelle (CEMT classe IV), l'achèvement des travaux étant prévu d'ici à décembre 2030;

2) tronçon de Seneffe à Charleroi: mise au gabarit CEMT Va et construction de nouvelles écluses respectivement à Marchienne, Gosselies et Viesville (CEMT Va) à côté des écluses existantes (CEMT IV), achèvement d'ici à décembre 2030;

3) tronçon de Charleroi à Namur:

— amélioration des possibilités de franchissement et des conditions de navigation, avec la finalisation des études d'ici à décembre 2024 et l'achèvement des travaux d'ici à 2030;

g) Haut-Escaut:

1) en Région wallonne (Belgique): augmentation de la capacité moyennant un doublement des écluses et sécurisation des sites des écluses par l'adaptation des écluses d'Hérinnes et de Kain, avec la finalisation des études d'ici à décembre 2026 et l'achèvement des travaux d'ici à décembre 2030;

2) en Région flamande (Belgique): finalisation des études en vue d'une mise au gabarit CEMT Vb des écluses d'ici à juin 2024 et élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier d'ici à juin 2025;

h) Lys: mise au gabarit CEMT Vb (sens unique) et Va (double sens), permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux, d'ici à décembre 2030, comprenant:

1) en Région flamande (Belgique), entre Gand et Wervik:

— recalibrage au gabarit Vb, comprenant le relèvement des ponts permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux:

— sur le tronçon Deinze-St-Baafs-Vijve d'ici à décembre 2026,

— sur le tronçon St-Baafs-Vijve-Harelbeke d'ici à décembre 2028,

— sur les tronçons Harelbeke-Menen et Menen-Wervik d'ici à décembre 2030;

2) en Région wallonne (Belgique), dans la commune de Comines: sécurisation de la navigation, en particulier grâce à la modernisation du barrage et de l'écluse à Comines, d'ici à décembre 2030;

3) en France, entre Deûlémont et Comines: mise au gabarit CEMT Vb d'ici à décembre 2025;

i) réseau de liaison en Flandre:

1) études pour la modernisation des tronçons flamands des voies navigables intérieures directement reliés à la liaison principale Seine-Escaut, d'ici à décembre 2024:

— mise au gabarit CEMT Va, permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux, des liaisons avec les ports maritimes de Zeebrugge (canal Gand-Bruges) et Anvers (Escaut maritime supérieur), d'ici à décembre 2024,

— mise au gabarit CEMT Va des canaux de Roeselare-Lys et Bossuit-Courtrai, d'ici à décembre 2024;

2) élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier, y compris une évaluation détaillée des priorités, pour les modernisations nécessaires des tronçons précités, d'ici à décembre 2025;

j) réseau de liaison en Wallonie:

de Péronnes à Pommeroeul, sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes: réalisation d'études, notamment en vue d'une modernisation par la mise au gabarit CEMT IV complète d'ici à décembre 2030 et élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier des modernisations nécessaires d'ici à décembre 2030;

k) Seneffe-Anvers,

1) sur les tronçons flamands et wallons: réalisation d'études, notamment en vue d'une mise au gabarit CEMT IV complète d'ici à décembre 2024 et élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier des modernisations nécessaires d'ici à décembre 2025;

2) sur le tronçon wallon:

— modernisation et sécurisation des sites du plan incliné de Ronquières et de l'écluse d'Ittre d'ici à décembre 2030,

— mise en place du contrôle à distance pour l'écluse d'Ittre d'ici à décembre 2030;

l) actions générales:

1) élaboration d'un cadre stratégique, coordonné entre les différentes parties, afin de promouvoir le déploiement complet d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, conformément aux cadres d'action nationaux présentés par la Belgique et la France dans le cadre de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ([11]), d'ici à décembre 2024, en vue d'une mise en œuvre progressive d'ici à décembre 2030;

2) mise en œuvre de services de gestion du trafic et des transports transfrontaliers intégrés et efficaces sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, y compris la mise en œuvre intégrale des SIF conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ([12]), d'ici à décembre 2028;

3) développement de plateformes logistiques multimodales sur le réseau Seine-Escaut d'ici à décembre 2030.

Article 3

Gouvernance

1. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» et un représentant de la Commission sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil de surveillance de la Société du canal Seine-Nord Europe.

2. L'état d'avancement des actions visées à l'article 2 est régulièrement examiné dans le cadre de la commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, ainsi que du GEIE Seine-Escaut. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» et un représentant de la Commission sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions de la commission intergouvernementale au moins deux fois par an et aux réunions du GEIE Seine-Escaut au moins trois fois par an.

Article 4

Rapports

La Belgique et la France font rapport au moins une fois par an à la Commission et au coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée» sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions visées à l'article 2 et notifient tout retard rencontré, en précisant les causes du retard et en indiquant les mesures correctives adoptées. À cette fin, les États membres peuvent utiliser, le cas échéant, le contenu des rapports annuels d'avancement qui doivent être remis au titre des conventions de subvention du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

Article 5

Réexamen

Le 31 décembre 2027 au plus tard, la Commission, à la suite d'une demande introduite par la Belgique et la France, ou de sa propre initiative, procède à un réexamen des actions et du calendrier visés à l'article 2, avec l'assistance du coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord-Méditerranée».

([11]) Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/94/oj).

([12]) Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

Article 6

Abrogation

La décision d'exécution (UE) 2019/1118 est abrogée.

Article 7

Le Royaume de Belgique et la République française sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 10 juillet 2024.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission