

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 18/01/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Georgios KOUMOUTSAKOS (PPE, EL) et Ismail ERTUG (S&D, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objectifs et priorités : les députés proposent définir des **critères plus stricts** en ce qui concerne les projets d'intérêt commun en structurant mieux les objectifs et les priorités. Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devrait ainsi contribuer à une série d'objectifs et de priorités s'inscrivant dans les quatre catégories suivantes:

- a) **l'efficacité**, notamment par : i) l'élimination des goulots d'étranglement et le comblement des chaînons manquants ; ii) des connexions sans rupture entre les infrastructures de transport pour le trafic sur longue distance, d'une part, et le trafic régional et local, d'autre part, à la fois pour le trafic de voyageurs et de fret; iii) l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport régionaux et nationaux;
- b) **la durabilité**, en particulier par : i) la promotion de transports durables économes en énergie en vue de réduire de 60% les émissions de CO₂ dues au secteur des transports d'ici 2050, par rapport à celles de 1990; ii) la réduction de tout type de pollution due aux transports ;
- c) **l'augmentation des avantages pour tous les usagers** par: i) la satisfaction des besoins des usagers en termes de mobilité et de transport au sein de l'Union et avec les pays tiers; ii) des transports publics de grande qualité, abordables et accessibles pour tous les citoyens, y compris les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les passagers handicapés ;
- d) **la cohésion** par la contribution à l'accessibilité et à la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses.

Conditions d'éligibilité : le rapport suggère de resserrer les critères d'éligibilité de sorte que les projets d'intérêt commun réalisent mieux les objectifs du RTE-T. Les projets d'intérêt commun devraient **présenter une viabilité économique sur le fondement d'une analyse des coûts et avantages socio-économiques**. En ce qui concerne la coopération avec **les pays tiers**, les projets devraient : i) favoriser des systèmes de gestion du trafic dans ces pays qui soient cohérents avec la politique de l'Union ; ii) promouvoir le transport maritime et les autoroutes de la mer, sans soutien financier aux ports des pays tiers. ; iii) faciliter le transport par voie navigable avec des pays tiers.

Valeur ajoutée de l'UE : les députés précisent que celle-ci doit découler de **choix politiques** et/ou de l'intervention financière de l'Union ou d'un État membre. Elle doit engendrer une amélioration **mesurable** des connexions de transport et des flux de transport entre les États membres en ce qui concerne la durabilité, l'efficacité, la compétitivité et la cohésion.

La notion d' «**analyse coûts-avantages socio-économiques**» est également introduite, à savoir une **évaluation ex ante quantifiée** tenant compte de l'ensemble des coûts et avantages sociaux, économiques

et environnementaux, et constituant une indication de la contribution au bien-être. Compte tenu des incidences à long terme des infrastructures de transport sur le climat, les députés proposent que les **évaluations de l'impact sur le climat** soient intégrées dans l'analyse coûts-avantages socio-économiques.

Autoroutes de la mer : le rapport suggère de demander une mise à jour du projet des autoroutes de la mer qui représentent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport et devraient tendre à la réalisation d'un **espace européen de transport maritime sans barrières**.

Au plus tard deux ans après la désignation du coordonnateur pour les autoroutes de la mer, celui-ci devrait soumettre un **plan détaillé** de mise en œuvre des autoroutes de la mer reposant sur les expériences et les développements liés au transport maritime de l'Union et au trafic prévu sur la autoroutes de la mer. Le plan de mise en œuvre devrait comprendre des **orientations claires pour la création de nouvelles autoroutes de la mer**, y compris avec des pays tiers, tenant compte du trafic prévu et de sa cohérence dans le réseau central et global.

Identification du réseau central : selon les députés, la définition du réseau central doit pouvoir tenir compte de l'élargissement imminent de l'Union à d'autres pays et, partant, de la nécessité de planifier les couloirs stratégiques à la lumière de ces développements.

Le réseau central devrait contribuer à **traiter le problème de l'accroissement de la mobilité** et à répondre aux besoins croissants **d'accessibilité** des transports des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des passagers handicapés. Il devrait aussi garantir la **cohésion territoriale** dans toute l'Union.

Nœuds du réseau central : les députés proposent que les nœuds du réseau central définis à l'annexe II incluent: i) les **ports** de navigation intérieure, terminaux rail/route; ii) les **aéroports** pour le fret et les passagers. Ils suggèrent d'ajouter un certain nombre de liaisons au réseau central et au réseau global.

Coordination des corridors de réseau central : le **coordonnateur européen** devrait veiller à ce que les plans d'infrastructure nationaux tiennent compte du développement du corridor. Il devrait consulter les autorités municipales et locales, les autorités régionales s'il y a lieu et les autorités locales des transports afin de mieux cerner la demande en matière de services de transport. Il devrait disposer d'un volume suffisant de ressources pour contribuer activement à des compromis entre les exigences de projets et les intérêts des autorités régionales et locales concernées et la société civile.

D'une manière générale, les États membres devraient veiller à ce que **les intérêts des autorités régionales et locales ainsi que de la société civile** locale concernés par un projet d'intérêt commun soient dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction d'un projet.

Transparence, suivi, information et coordination interne : le rapport demande que via le système d'informations géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (**TENtec**), les États membres **informent de manière transparente la Commission** de l'évolution de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et des investissements consentis à cette fin. Ces informations devraient inclure les **données statistiques détaillées relatives à l'aide financière utilisée** pour chaque projet d'intérêt commun et pour chaque mode de transport à la fois dans le réseau central et global au niveau de l'Union et des États membres. Dans ce contexte, l'aide financière sous forme de prêts et d'instruments financiers fournis par la Banque européenne d'investissement devrait être prise en considération.

Par ailleurs, les députés estiment que **le rapport sur l'état d'avancement que la Commission doit préparer devrait contenir davantage d'informations détaillées et d'éléments**. Il devrait indiquer et présenter le caractère évolutif du RTE-T et fournir des informations détaillées sur la coordination interne de la Commission de l'ensemble des formes d'aide financière en faveur du RTE-T.

