

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 19/11/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 546 voix pour, 104 contre et 41 abstentions, une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Champ d'application : le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devrait comprendre **des infrastructures de transport et des applications télématiques**, ainsi que des mesures permettant la mise en place et la gestion de services de transport durables et efficaces. Les infrastructures du **transport par voies navigables** seraient couvertes par le règlement.

Objectifs et priorités : le RTE-T devrait démontrer la **valeur ajoutée européenne** en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

a) la cohésion par : i) 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 ; ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres ; iii) des infrastructures assurant une couverture équilibrée de toutes les régions européennes;

b) l'efficacité, notamment par : i) l'élimination des goulets d'étranglement et le comblement des chaînons manquants ; ii) l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux; iii) l'intégration et l'interconnexion optimales de tous les modes de transport ; iv) l'application efficace en termes de coût de concepts technologiques et opérationnels innovants ;

c) la durabilité par la promotion de systèmes de transport à faible émission de carbone, dans le but de parvenir à une réduction substantielle des émissions de CO₂ d'ici à 2050 ;

d) 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) la garantie de normes de sécurité de grande qualité pour le transport des voyageurs et de fret; iii) la promotion de la mobilité, même en cas de catastrophe naturelle ou d'origine humaine, et en assurant l'accessibilité aux services de secours et de sauvetage; iv) l'accessibilité pour les personnes âgées et les voyageurs handicapés.

Planification du RTE-T : pour la planification et le développement du réseau, les États membres devraient tenir compte **des caractéristiques particulières des différentes parties de l'Union**, telles que les particularités touristiques et topographiques des régions concernées.

De plus, **les intérêts des autorités régionales et locales**, ainsi que ceux de la **société civile** locale concernés par un projet d'intérêt commun, devraient être dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets.

Critères d'éligibilité des projets d'intérêt commun : les projets d'intérêt commun devraient présenter **une viabilité économique** sur la base d'une analyse des coûts et avantages sociaux, économiques,

climatiques et environnementaux. Les États membres devraient en outre évaluer au préalable **l'accessibilité** de l'infrastructure et des services qui lui sont associés.

En ce qui concerne la coopération avec les pays tiers, les projets devraient : i) être raccordés au réseau central aux points de passage des frontières et concerner les infrastructures nécessaires pour assurer des flux de circulation continus, des contrôles frontaliers ou la surveillance des frontières; 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.

Autoroutes de la mer : le texte amendé précise que les autoroutes de la mer, qui représentent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport, devraient contribuer 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.

Applications télématiques : les applications télématiques - pour les voies ferroviaires: l'ERTMS ; pour les voies navigables: les SIF ; pour le transport routier: le STI - devraient permettre de simplifier les procédures administratives et faire l'objet, dans la mesure du possible, d'un **déploiement dans l'ensemble de l'Union**, afin de permettre l'existence d'un ensemble de capacités élémentaires d'interopérabilité dans tous les États membres.

Réseau central : le réseau central, décrit dans les **cartes figurant à l'annexe I**, devrait refléter l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal. Il devrait contribuer à traiter le problème de l'accroissement de la mobilité et à assurer un niveau de sécurité élevé tout en contribuant au développement d'un système de transport à faibles émissions de carbone.

Les nœuds du réseau central devraient comprendre également les ports intérieurs, les terminaux rail-route et les aéroports pour le fret et les voyageurs.

Pour mettre en place le réseau central de manière coordonnée dans les meilleurs délais, les États membres concernés devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour que les projets d'intérêt commun soient **finalisés au plus tard en 2030**. La Commission devrait procéder à une évaluation de la mise en œuvre du réseau central au plus tard le 31 décembre 2023.

Infrastructures de transport ferroviaire : les infrastructures du réseau central devraient respecter les exigences suivantes : i) électrification complète des voies ; ii) pour les lignes de fret, possibilité de faire circuler des trains d'une longueur de 740 m; iii) déploiement complet du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) ; iv) écartement nominal des voies de 1435 mm pour les nouvelles lignes ferroviaires.

La situation particulière des **réseaux ferroviaires isolés** devrait être reconnue par le biais de dérogations à certaines exigences relatives aux infrastructures.

Corridors de réseau central : ceux-ci devraient permettre de développer l'infrastructure du réseau central de manière à éliminer les goulots d'étranglement, à améliorer les liaisons transfrontalières et à accroître l'efficacité et la durabilité. Ils devraient contribuer à la cohésion grâce à une coopération territoriale renforcée. L'approche par corridors devrait être **transparente et sans équivoque** et la gestion de ces corridors ne devrait pas entraîner de charges ou de coûts administratifs supplémentaires.

Le texte amendé précise **le rôle des coordonnateurs européens** qui revêt une importance majeure pour le développement des corridors et la coopération le long de ceux-ci. Au plus tard un an après l'entrée en

vigueur du règlement, chaque coordonnateur européen devrait présenter aux États membres concernés **un plan de travail** analysant le développement du corridor. Après avoir été approuvé par les États membres concernés, le plan de travail serait soumis pour information au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Mise à jour et information : les États membres devraient informer la Commission, d'une manière régulière, complète et transparente, de l'évolution de la mise en œuvre des projets et des investissements consentis à cette fin. Dans ce contexte, des données annuelles devraient être communiquées via le système d'informations interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec). Ces données devraient comprendre toutes les informations concernant les projets d'intérêt commun bénéficiaires de financements de l'Union.