

Informations de base	
1994/0098(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Décision	Procédure terminée
Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires Abrogation 2009/0110(COD) Modification 1997/0358(COD) Modification 2001/0229(COD) Subject 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	TRAN	Transports et tourisme	PIECYK Willi (PSE)	26/07/1994
	TRAN	Transports et tourisme	PIECYK Willi (PSE)	26/07/1994
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	BUDG	Budgets	PORTO Manuel (ELDR)	07/09/1994
	ECON	Economique, monétaire et politique industrielle	JARZEMBOWSKI Georg (PPE)	04/10/1994
	REGI	Politique régionale	LANGENHAGEN Brigitte (PPE)	13/09/1994
	ENVI	Environnement, santé publique et protection des consommateurs	DYBKJÆR Lone (ELDR)	05/10/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions	Date
	Affaires générales		1902	1996-01-29
	Affaires générales		1943	1996-07-16
	Transports, télécommunications et énergie		1907	1996-03-11
	Transports, télécommunications et énergie		1834	1995-03-14
	Transports, télécommunications et énergie		1870	1995-09-28

--	--

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
05/04/1994	Informations supplémentaires		Résumé
07/04/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0106 	Résumé
21/07/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/02/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0048 	Résumé
14/03/1995	Débat au Conseil		Résumé
19/04/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
19/04/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0096/1995	
17/05/1995	Débat en plénière		Résumé
19/06/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0298 	Résumé
28/09/1995	Publication de la position du Conseil	09313/2/1995	Résumé
11/10/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/11/1995	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/11/1995	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0292/1995	
12/12/1995	Débat en plénière		Résumé
29/01/1996	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
11/03/1996	Débat au Conseil		Résumé
29/05/1996	Réunion formelle du Comité de conciliation		
17/06/1996	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
19/06/1996	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3613/1996	
08/07/1996	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A4-0232/1996	
16/07/1996	Débat en plénière		Résumé
16/07/1996	Décision du Conseil, 3ème lecture		Résumé
23/07/1996	Signature de l'acte final		
23/07/1996	Fin de la procédure au Parlement		
09/09/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1994/0098(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)

Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Décision
Modifications et abrogations	Abrogation 2009/0110(COD) Modification 1997/0358(COD) Modification 2001/0229(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 129D-p1
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/4/07528

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0096/1995 JO C 151 19.06.1995, p. 0003	19/04/1995	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0239/1995 JO C 151 19.06.1995, p. 0172-0234	18/05/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0292/1995 JO C 339 18.12.1995, p. 0005	21/11/1995	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0602/1995 JO C 017 22.01.1996, p. 0035-0058	13/12/1995	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A4-0232/1996 JO C 261 09.09.1996, p. 0005	08/07/1996	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T4-0395/1996 JO C 261 09.09.1996, p. 0050-0058	17/07/1996	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	09313/2/1995 JO C 331 08.12.1995, p. 0001	28/09/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1994)0106  JO C 220 08.08.1994, p. 0001	07/04/1994	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0048  JO C 097 20.04.1995, p. 0001	22/02/1995	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0298 	19/06/1995	Résumé
	SEC(1995)1429		

Communication de la Commission sur la position du Conseil		09/10/1995	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1996)0016 	24/01/1996	Résumé
Document de suivi	SEC(2004)0220 	19/02/2004	
Document de suivi	COM(2007)0094 	13/03/2007	Résumé
Document de suivi	SEC(2007)0313 	13/03/2007	
Document de suivi	COM(2009)0005 	20/01/2009	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)0018 	20/01/2009	Résumé
Document de suivi	C(2009)05706	22/07/2009	
Document de suivi	C(2010)3558	08/06/2010	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0176/1994 JO C 210 14.08.1995, p. 0034	28/09/1994	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1305/1994 JO C 397 31.12.1994, p. 0023	23/11/1994	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3613/1996	19/06/1996	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

[Décision 1996/1692](#)
[JO L 228 09.09.1996, p. 0001](#)

[Résumé](#)

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 23/07/1996 - Acte final

OBJECTIF : établir les orientations couvrant les objectifs, les priorités et les grandes lignes d'action envisagées dans le domaine du réseau transeuropéen de transport. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. CONTENU : les orientations arrêtées constituent un cadre général de référence destiné à encourager les actions des Etats membres et, le cas échéant, de la Communauté visant à réaliser des projets d'intérêt commun

ayant pour objet d'assurer la cohérence, l'interconnexion et l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport ainsi que l'accès à ce réseau. Le réseau sera mis en place progressivement à l'horizon 2010, à l'échelle communautaire, en intégrant les réseaux d'infrastructure de transports terrestre, maritime et aérien, conformément aux schémas décrits sur les cartes figurant en annexe de la décision. Les grandes lignes d'action de la CE portent notamment sur : - l'établissement et la révision des schémas de réseau; - l'identification de projets d'intérêt commun; - l'aménagement du réseau existant; - la promotion de l'interopérabilité du réseau; - la combinaison optimale des modes de transport (intermodalité); - la complémentarité des interventions financières; - des actions de recherche et de développement; - une coopération et la conclusion d'accords avec les pays tiers concernés par le développement du réseau. Les priorités de l'action portent notamment sur : - la création et le développement d'interconnexions permettant de supprimer les goulets d'étranglement, d'achever les tronçons manquants et de compléter les grands axes; - la création et le développement des infrastructures pour l'accès au réseau permettant de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté; - la combinaison et l'intégration des différents modes de transport; - l'intégration de la dimension environnementale dans la mise en oeuvre et le développement du réseau; - la réalisation progressive de l'interopérabilité des éléments du réseau; - l'optimisation des capacités et de l'efficacité des infrastructures existantes; - l'établissement et l'aménagement de noeuds d'interconnexion et des plates-formes intermodales; - l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité du réseau; - le développement et la mise en place de systèmes de gestion et de contrôle du trafic et l'information de l'utilisateur. Lors du développement et de la réalisation des projets, les Etats membres doivent tenir compte de la protection de l'environnement en réalisant des évaluations de l'impact sur l'environnement des projets d'intérêt commun. La Commission présentera tous les cinq ans, et pour la première fois avant le 01/07/1999, un rapport indiquant dans quelle mesure les orientations doivent être révisées. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 10/09/1996.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 16/07/1996

A la suite de l'accord sur un projet commun intervenu en Comité de conciliation le 17 juin 1996, le Conseil a approuvé le 15 juillet, par procédure écrite, la décision sur les orientations communautaires. Etant donné que cet acte relève de la co-décision et que le Parlement européen, de son côté, a aussi confirmé le projet commun lors de sa session plénière de ce 17 juillet 1996, la décision est ainsi définitivement arrêtée.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 14/03/1995

Le Conseil, dans l'attente de l'avis du Parlement dans le cadre de la procédure de codécision, a procédé à un débat d'orientation sur la proposition de décision concernant les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen des transports. Cette proposition vise l'ensemble des infrastructures de transport -terrestre, maritime et aérien- dans une perspective d'intégration intermodale. Les orientations proposées devraient donc remplacer les trois décisions "modales" adoptées par le Conseil le 29 octobre 1993 (réseaux routier, fluvial et de transport combiné) et comprennent aussi les voies ferrées, les ports, les aéroports ainsi que les systèmes d'information et de gestion pour l'ensemble du réseau. Au terme du débat, le Conseil a chargé le comité des représentants permanents de poursuivre activement les travaux sur la proposition de décision en vue de parvenir le plus rapidement possible à une position commune, à la lumière de l'avis du Parlement européen. Le conseil, se référant aux conclusions du Conseil européen d'Essen concernant les réseaux transeuropéens, et sans préjuger de la décision ci-dessus : - a souligné l'importance qu'il attache à un développement cohérent et rapide du réseau transeuropéen de transport et en particulier à la réalisation des 14 projets prioritaires approuvés par le Conseil européen; - a rappelé également l'importance des systèmes de gestion des transports, notamment dans le transport aérien.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 28/09/1995 - Position du Conseil

La position commune du Conseil correspond substantiellement à la proposition modifiée de la Commission. Elle comporte toutefois un certain nombre de modifications dont les principales consistent à ne pas introduire dans la décision la disposition spécifique consacrée aux impératifs de la protection de l'environnement, ni la nouvelle annexe III comportant une liste de projets d'infrastructures prioritaires à entreprendre au cours des cinq prochaines années. En outre, elle ne reprend pas certains amendements du PE concernant les projets d'infrastructure destinés à être représentés sur les cartes figurant à l'annexe I du projet de décision. Par ailleurs, le Conseil a introduit de nouvelles dispositions qui visent à : - compléter les caractéristiques du réseau routier; - inclure dans le réseau ferroviaire à grande vitesse une catégorie de lignes spécialement aménagées afin de permettre la prise en compte de situations particulières; - modifier, en ce qui concerne les aéroports, l'appellation des trois types de composantes; - abroger la décision 78/174/CEE instituant le comité des infrastructures de transport; - supprimer ou ajouter sur les cartes certaines liaisons relatives aux réseaux routier, ferroviaire, de transport combiné et de voies navigables; - ajouter, dans la catégorie des projets d'infrastructures portuaires concernant les accès maritimes ou fluviaux des ports, les dépenses d'équipement relatives aux travaux effectués pour briser les glaces pendant l'hiver; - modifier les spécifications des projets, en ce qui concerne les aéroports. Pour le reste, le Conseil a retenu les amendements du Parlement européen concernant notamment : - les objectifs et la nature des orientations établies par la décision; - le renvoi de la définition des exigences essentielles en matière d'interopérabilité et de télématique à une législation séparée; - la mise en place du réseau conformément aux schémas décrits sur les cartes figurant à l'annexe I et aux spécifications prévues à l'annexe II et ajoutant aux objectifs détaillés le renforcement de la cohésion économique et sociale; - la définition des composantes du réseau en tant qu'infrastructures de transport et systèmes de gestion; - l'ajout de trois nouvelles grandes lignes d'action; - l'ajout de certaines priorités de l'action communautaire; - la coopération avec les pays tiers en matière de réseaux transeuropéens de transport; - les critères à respecter pour qu'un projet soit considéré comme étant d'intérêt commun; - la compatibilité des projets d'intérêt commun avec les règles du traité en matière de concurrence; - la suppression des articles se référant aux conditions particulières de chaque réseau modal; - en ce qui concerne les caractéristiques du réseau ferroviaire, la référence aux technologies actuelles ou nouvelles pour l'équipement des lignes spécialement construites pour la grande vitesse; - l'ajout de nouvelles dispositions concernant la gestion du trafic, en ce qui concerne le réseau des voies navigables et les

ports; - la mention de la navigation côtière, en ce qui concerne les ports maritimes; - le réseau de positionnement de navigation; - l'institution auprès de la Commission d'un "comité du réseau transeuropéen de transport" qui ne relève pas de la décision du Conseil sur la comitologie; - la révision des orientations (rapport de la Commission à présenter tous les 5 ans, à compter du 01.07.1999).

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 20/01/2009 - Document de suivi

Le présent rapport évalue le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la base des orientations RTE-T établies dans la décision n° 1692/96/CE, qui constituent le cadre de référence général pour la mise en œuvre du réseau et la détermination de projets d'intérêt commun. Les orientations couvrent les infrastructures de transport suivantes: les réseaux routier, ferroviaire et de navigation intérieure, les autoroutes de la mer, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et d'autres points d'interconnexion intermodaux, ainsi que les systèmes de gestion de la circulation et les systèmes de navigation.

Le rapport couvre la période 2004-2005. Les données concernant les investissements font référence à l'UE-15, à l'UE-25 à partir du 1^{er} mai 2004 et à l'UE-27 à partir du 1^{er} janvier 2007. Pour chaque projet et pour chaque État membre, le rapport contient une analyse des fonds alloués à la mise en œuvre du RTE-T en 2004 et en 2005, l'accent étant mis sur les projets prioritaires.

Le montant total des investissements dans le RTE-T sur la période 2004-2005 avoisine **101,74 milliards EUR**. Le secteur public est de loin le plus gros bailleur de fonds: sa participation s'élève à 76,9% et dépasse même 91% si l'on tient compte des prêts de la BEI. La répartition des dépenses d'investissement pour la période 2004-2005 est la suivante: chemins de fer (57%), routes (27%), aéroports (9%), ports (5%) et voies navigables (2%).

Le rapport conclut qu'en moyenne annuelle, le montant total des investissements de l'Union européenne dans le RTE-T sur la période 2004-2005 est **en hausse par rapport à la période précédente** (2000-2003), durant laquelle le niveau moyen des dépenses avait déjà atteint près de 51 milliards EUR, chiffre largement supérieur aux années précédentes.

De plus, la part moyenne des dépenses totales d'investissement en pourcentage du PIB de l'Union européenne est passée **de 0,43% sur la période 2002-2003 à 0,47% sur la période 2004-2005**. L'une des raisons en est la hausse des subventions, les dix nouveaux États membres ayant pu en bénéficier dès le 1er mai 2004.

Toutefois, une analyse plus détaillée des investissements montre que la part moyenne des dépenses totales d'investissement en pourcentage du PIB de certains pays, notamment dans l'UE-15 (Danemark, France, Allemagne), était nettement inférieure à la moyenne de l'Union européenne.

En ce qui concerne le financement, les fonds publics nationaux restent de loin la principale source de financement des investissements dans le réseau transeuropéen des transports. Afin de canaliser les ressources communautaires limitées et de faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets, notamment des projets transfrontaliers, la Commission a désigné des «coordonnateurs européens», en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen. Les coordonnateurs européens, qui agissent au nom de la Commission, devraient accélérer la mise en œuvre des projets d'intérêt commun.

Dans l'ensemble, **l'achèvement des 30 projets prioritaires relatifs au transport international à l'horizon 2020 est en bonne voie**. Avec un volume d'investissement annuel d'environ **50 milliards EUR**, les infrastructures de transport peuvent être grandement améliorées. Néanmoins, le retard accumulé dans l'élimination des goulots d'étranglement, notamment sur des tronçons transfrontaliers, n'a pas encore été résorbé: il convient dès lors d'améliorer la situation dans ce domaine.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 13/03/2007 - Document de suivi

Le présent rapport donne une évaluation du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) selon les orientations RTE-T établies dans la décision n° 1692/96/CE. Ces orientations constituent un cadre de référence général pour la création du réseau et recensent les projets d'intérêt commun qui doivent être réalisés d'ici à 2010. Les modes de transport concernés par les orientations sont le réseau routier, le réseau ferroviaire, le réseau de voies navigables, les autoroutes de la mer, les ports de navigation maritime et intérieure, les aéroports et d'autres points d'interconnexion intermodaux, ainsi que les systèmes de gestion du trafic et de navigation.

Le rapport porte sur les années 2002 et 2003. Les données relatives aux investissements renvoient aux «anciens» et aux «nouveaux» États membres ainsi qu'à la Bulgarie et à la Roumanie. En outre, une distinction partielle est établie entre les groupes UE 15, UE-10 et UE-2, qui forment ensemble l'UE à 27.

L'analyse de l'investissement total dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 en 2002 et 2003 indique une hausse des investissements moyens annuels par rapport à 2000 et 2001. L'investissement total dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 s'est élevé à 38,5 milliards d'euros en 2002 et à 43,8 milliards d'euros en 2003. L'investissement dans les modes de transport se répartit comme suit: chemins de fer (46%), routes (33%), aéroports (12%), ports (6%) et voies navigables (2%).

Toutefois, après discussions avec des représentants des États membres, il est clair que l'estimation des investissements réalisés dans le réseau RTE-T, exprimée en prix constants, peut être trompeuse. Ainsi, l'Italie a investi plus de 22 milliards d'euros dans le réseau RTE T, étant donné que les années 2002 et 2003 ont été caractérisées par une politique d'investissements massifs. Sur cette même période, l'investissement moyen annuel a presque doublé par rapport aux six années précédentes. En outre, ces 22 milliards d'euros représentent plus de 25% du total des investissements dans l'UE à 27. En tenant compte de cette donnée et en analysant de plus près les investissements, il s'avère que le total des investissements par

pays a diminué par rapport à la croissance du PIB – notamment dans l'UE-15. Ainsi, le Danemark n'a consacré que 0,09% de son PIB au développement du réseau RTE-T, contre près de 1,46% pour la Slovaquie.

En ce qui concerne le financement, il apparaît que les fonds publics nationaux demeurent la principale source de financement des investissements dans le réseau RTE-T. Afin d'optimiser les ressources communautaires limitées et de faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets, notamment les projets transfrontaliers, la Commission a désigné des «coordonnateurs européens», en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen. Le coordonnateur européen, qui agira au nom de la Commission, devrait accélérer la mise en œuvre des projets d'intérêt commun.

L'achèvement à l'horizon 2020 des 30 projets prioritaires relatifs au trafic international est en bonne voie. Ainsi, le volume d'investissement annuel en 2002 et 2003 s'est élevé à 40 milliards d'euros environ. En outre, l'élimination des goulets d'étranglement, notamment sur des tronçons transfrontaliers, a pris du retard. Des améliorations s'imposent donc à cet égard.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 24/01/1996 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Parmi les 111 amendements adoptés par le PE en seconde lecture, la Commission a émis un avis positif sur 39 d'entre eux et négatif sur 72. Elle a notamment rejeté les amendements tendant à modifier la position commune telle qu'elle avait été acceptée. Les principaux amendements incorporés dans la proposition modifiée concernent essentiellement les points suivants : * Considérants : - ajouter une référence spécifique à l'environnement; - promotion des modes de transport qui nuisent le moins à l'environnement; - ajouter une référence à la nécessité d'évaluer les projets en fonction des possibilités alternatives; - mettre l'accent sur l'effet des investissements sur la création d'emplois; * Objectifs : - préciser que le réseau doit concourir à la réalisation des objectifs communautaires, et ajouter une référence à la concurrence; - remplacer "infrastructures de qualité" par "infrastructures de grande qualité"; - ajouter une référence spécifique aux dommages environnementaux; - préciser que le réseau doit être interopérable à l'intérieur des modes de transport et entre ceux-ci; * Grandes lignes d'action : - préciser "à proximité des grandes agglomérations" pour la création de centres d'interconnexion; - inclure dans les grandes lignes d'action, toutes autres actions qui s'avèrent nécessaires; * Priorités : - les priorités de l'action portent sur la création (et le développement) de liaisons ainsi que sur l'amélioration de l'accès au réseau; - nouveau paragraphe faisant référence à des projets présentant un intérêt économique particulier; * Projets d'intérêt commun : - nouveau paragraphe faisant référence aux projets prioritaires (visés à l'annexe III) et qui devraient débiter dans les 5 ans; - obligation pour les Etats membres de donner effet aux schémas du réseau et de faciliter la réalisation des projets; * Nouvel article concernant les exigences environnementales, au niveau communautaire et au niveau national; * Ports maritimes et infrastructures de transport maritime : - nouveau titre de la section 5 et nouvelle formulation de l'article relatif aux ports; - nouvel article concernant les ports maritimes et la navigation côtière (description de la navigation côtière à courte distance). * Réseau des voies navigables : inclusion d'un paragraphe concernant le réseau d'information et de gestion de la navigation intérieure. * Annexe I - Schémas des réseaux : - Réseau routier : la Commission a accepté les amendements visant a) à ajouter cinq liaisons intéressant l'Allemagne, l'Irlande et le Royaume-Uni; b) à supprimer quatre liaisons intéressant la Grèce, la Finlande, le Portugal et la Suède; - Réseau ferroviaire : a) en ce qui concerne les lignes conventionnelles, ajout de cinq liaisons intéressant l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni; b) en ce qui concerne les lignes à aménagement planifié pour la grande vitesse, ajout de quatre liaisons intéressant l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Italie; - Voies navigables : ajout d'une liaison intéressant l'Italie; - Transport combiné (corridors ferroviaires) : ajout d'une liaison intéressant la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 29/01/1996

Le Conseil a constaté qu'il ne pouvait pas accepter les amendements apportés par le Parlement européen à sa position commune du 28 septembre 1995 relative aux orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Il a donc décidé qu'il y a lieu de convoquer le comité de conciliation conformément à l'article 189 B, paragraphe 3, du Traité.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 11/03/1996

Le Conseil se prononce pour ouvrir rapidement la procédure de conciliation. Il est soucieux de trouver un accord avec le Parlement européen sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. En particulier, une disponibilité a été constatée pour atteindre un compromis avec le Parlement en matière des dispositions concernant la protection de l'environnement. Le Conseil a demandé au Comité des Représentants permanents de continuer ses travaux et notamment de se pencher sur les questions restées ouvertes.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 28/09/1994 - Comité des régions: avis

Le Comité des régions accueille favorablement la proposition de décision, qui apporte une contribution à un modèle de développement européen dans lequel la protection de l'environnement, la croissance, la compétitivité et l'emploi se situent dans une relation mutuelle, saine et productive. Il considère la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport respectueux de l'environnement comme un facteur clé de l'accroissement de la compétitivité des économies européennes. Par ailleurs, il souligne la nécessité d'associer les collectivités territoriales (et tout particulièrement les régions de transit) au processus de décision en ce qui concerne la mise en réseau de l'ensemble de l'infrastructure ainsi que l'harmonisation simultanée des techniques et de la gestion des transports. Enfin, le Comité souhaite qu'au cours du processus ultérieur de décision et de fixation des priorités, la Commission et

le Conseil prennent en considération les propositions et les intérêts des régions et leur garantisse un accès à toutes les informations, créant ainsi les conditions d'une véritable codécision.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 07/04/1994 - Document de base législatif

Cette proposition de décision vise à arrêter les orientations à mettre en oeuvre, dans le secteur des transports, conformément aux dispositions du chapitre XII de l'Union Européenne, relatives aux réseaux transeuropéens. Le réseau transeuropéen de transports, tel qu'envisagé, se présente sous les traits suivants: -routes: 58 000 km à construire, moderniser ou réaligner; -chemins de fer: 70 000 km de lignes dont 23 000 km de lignes à grande vitesse et lignes classiques modernisées parcourables à 200 km/h ou plus; -voies navigables: 12 000 km de voies; -transport combiné: développement de corridors et plates-formes intermodales bien équipées, pour assurer un transbordement efficace des marchandises entre le rail, la route, la voie navigable et le transport maritime; -aéroports: 250 présentent un intérêt communautaire; -système européen de radionavigation, basé sur des satellites: il aidera le réseau à fonctionner correctement, et en toute sécurité. Les investissements nécessaires pour développer ce réseau sont de l'ordre de 400 mrd d'écus, au cours des 15 prochaines années. Les financements publics seront complétés par des partenariats public/privé, dont les modalités sont à l'étude, au sein d'un groupe de travail dirigé par le commissaire Christophersen.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 19/06/1995 - Proposition législative modifiée

La deuxième proposition modifiée de la Commission a retenu intégralement 67 amendements du Parlement européen et en a retenu partiellement 35 (le PE avait adopté 159 amendements en première lecture). Les principales modifications introduites par la Commission portent sur les points suivants : - les réseaux transeuropéens doivent prendre en compte l'objectif de protection de la nature et des paysages; - il convient d'encourager l'utilisation des modes de transport les moins nuisibles à l'environnement; - l'évaluation des projets doit comprendre une analyse comparative des alternatives pour l'infrastructure concernée; - les investissements prévus pour les réseaux transeuropéens de transport doivent avoir un effet sur l'emploi; - la cohérence et la conformité avec la législation communautaire doit être assurée; - les orientations sont conçues comme un cadre de référence pour la réalisation des projets d'intérêt commun en fonction de leur faisabilité technique et financière. Elles s'adressent en premier lieu aux autorités publiques mais également au secteur privé; - il est précisé que le réseau est mis en place progressivement à l'horizon 2010, à l'échelle communautaire; - les objectifs du réseau sont précisés : ce dernier doit par exemple encourager la cohésion économique et sociale, offrir aux passagers des infrastructures de grande qualité, être interopérable à l'intérieur de chaque mode de transport et entre ceux-ci, relier entre elles, sans goulets d'étranglement, les grandes zones urbaines et les régions de la CE; - les éléments du réseau (infrastructures de transports, systèmes de gestion du trafic et systèmes de positionnement et de navigation) sont définis et détaillés. Les questions de l'interopérabilité du réseau, y inclus les services télématiques, sont renvoyées à une législation séparée; - les grandes lignes d'action comportent un ajout relatif à la création de centres d'interconnexions dans la périphérie des grandes agglomérations; - les priorités de l'action sont restructurées et complétées : en premier lieu, figure l'optimisation de la capacité et de l'efficacité de l'infrastructure existante avant la réalisation d'une infrastructure nouvelle. L'idée de l'intégration systématique des modes de transport se retrouve également en plusieurs endroits. Enfin, une priorité est ajoutée, à savoir la réalisation de projets présentant un intérêt économique particulier en tenant compte des incidences sur l'environnement et la cohésion économique et sociale; - la notion de viabilité économique potentielle est précisée en fonction des coûts et bénéfices socio-économiques; - une nouvelle annexe III comportant une liste non exhaustive de projets devant débiter dans les cinq prochaines années est introduite dans la décision; - un nouvel article est consacré spécifiquement aux impératifs environnementaux. Ces aspects doivent être pris en considération lors de toutes les phases du développement du réseau, de la planification, à la conception et à la réalisation; - le titre de la section concernant le réseau de voies navigables a été réaménagé et complété : un nouveau paragraphe intègre dans le texte les ports fluviaux en suivant l'exemple des ports maritimes; - en ce qui concerne les ports (caractéristiques du réseau), le texte met davantage en relief la dimension d'infrastructure des ports maritimes; il précise la fonction des ports dans la navigation côtière qui comporte un potentiel non épuisé pour le développement du réseau transeuropéen de transport harmonieux et respectueux de l'environnement. - un article habilite la Commission à constater - sur demande - qu'un projet remplit les critères relatifs à l'intérêt commun. Cette constatation n'ouvre aucun droit à une intervention de la Communauté; - la fonction du comité du réseau est conçue de manière purement consultative sans pouvoir d'exécution. Il sert notamment à l'échange d'informations entre la Commission et les Etats membres sur le développement du réseau; - les orientations feront l'objet d'une révision tous les cinq ans et pour la première fois le 01.07.1999. Il faut noter que les cartes ont été modifiées afin de mieux distinguer les "liaisons existantes" et les liaisons manquantes ou à améliorer. De même, l'annexe II a été modifiée de sorte qu'elle énonce les critères et spécifications techniques pour les projets d'intérêt commun, notamment en ce qui concerne les points nodaux et les systèmes de gestion du trafic. Enfin, il faut noter que la Commission a rejeté les amendements parlementaires visant à : - inclure, comme grande ligne d'action, la recherche en fonction d'analyses de coûts-bénéfices dans la région concernée de la création d'emplois durables; - supprimer les caractéristiques principales du réseau routier proposé; - demander l'évaluation des projets sur la base de leur compatibilité avec les réseaux non communautaires; - exiger que tout concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen soit conforme aux exigences de l'environnement; - intégrer les liaisons aériennes dans le réseau du transport combiné et supprimer l'inclusion du matériel roulant dans ce réseau; - demander un rapport annuel, région par région, sur les effets induits en termes d'emplois et de progression des revenus; - demander que la Commission propose dans un délai de deux ans des normes environnementales minimales pour chaque mode de transport ainsi qu'un réseau communautaire de pipe-lines pour produits.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 23/11/1994 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission. Son avis est structuré autour d'un certain nombre d'axes dont les principaux sont les suivants: - Le Comité constate qu'un concept global est indispensable ne fût-ce que pour fixer les priorités futures en matière de transports, d'environnement et d'énergie, le degré d'intervention de l'Etat et les contraintes auxquelles devra être soumise l'économie de marché. Dans ce

contexte, le Comité estime qu'il faut éviter tout ingérence publique, vérifier la viabilité économique des réseaux et travailler à leur interconnexion, afin d'arriver à une intégration à l'échelle européenne; - Le Comité considère essentiel de définir des formes de partenariat et des méthodes de travail nouvelles, de soumettre régulièrement le processus à une révision motivée et procéder à l'intégration des éléments de réseaux existants, qui serviront de base au développement du réseau global. - Etant donné que le financement ne pourra pas être entièrement couvert par les budgets publics, le Comité souligne la nécessité de mobiliser des capitaux privés et les instruments communautaires de financement (notamment, la possibilité pour l'UE de souscrire des emprunts sur les marchés des capitaux privés devrait être examinée). - Subsidiarité : le Comité exprime son accord sur le fait que les Etats membres doivent définir eux-mêmes les modalités et le calendrier de la mise en place des infrastructures indispensables au réseau. - Le Comité considère que les mesures de recherche et développement, dont l'importance est capitale pour l'élaboration d'un concept global, doivent tenir en compte les exigences en matière d'interopérabilité et d'interconnexion et utiliser la synergie entre les travaux des Etats membres, de l'UE et des autres organisations internationales. L'industrie et les autorités compétentes notamment doivent disposer d'une meilleure information sur la situation des flux de trafic. A ce propos, le Comité a déjà proposé de mettre en place une banque de données sur les transports, afin de pouvoir recenser et étudier les différents développements que pourra connaître la demande de transport. - Développement ultérieur: le Comité pense que la première tâche particulière à envisager dans le cadre du développement d'un concept global pour le réseau transeuropéen multimodal est de définir les critères et des mesures spécifiques visant à l'interopérabilité des différents modes de transport au niveau communautaire. Les travaux suivants devraient à son avis être exécutés en priorité : - fixation des priorités dans le cadre du concept global envisagé et évaluation unitaire des projets sous l'aspect de leur impact environnemental, de leur faisabilité économique et de leur importance pour l'intégration européenne; - création immédiate de cercles institutionnels associant des acteurs publics et privés, afin de dégager les solutions les mieux adaptées et les moyens les plus prometteurs, pour réaliser les projets le plus économiquement possible et d'écarter les obstacles allant à l'encontre des intérêts de l'Union européenne; - examen des avantages et des faiblesses du cadre réglementaire actuel afin de créer un cadre conforme aux orientations du projet global; - développement de formes de financement qui incluent et encouragent l'association d'acteurs privés. Le Comité considère en outre que le réseau doit être ouvert au trafic mondial dès sa mise en oeuvre et qu'il convient donc de définir dès maintenant les objectifs, les priorités et les conditions de cette perspective.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 09/10/1995 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission accepte la position commune, nombre d'amendements substantiels du PE et repris par la Commission dans sa proposition modifiée ayant été retenus. Cependant, pour un certain nombre d'amendements souhaités par le PE et la Commission et non intégrés dans la position commune, notamment la question de l'environnement et les projets prioritaires, la Commission maintient sa proposition.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 18/05/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Wilhelm Ernst Piecyk, le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission. Les amendements du PE introduisent de nouvelles dispositions qui visent en particulier à demander des études d'impact sur l'environnement (protection de la nature et des paysages) lors de la réalisation de projets d'intérêt commun, et qui insistent sur l'amélioration, la cohérence et l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport, sur la création d'emplois durables proportionnels au volume des investissements, sur la sécurité du transport maritime et sur le système de contrôle du trafic aérien. En outre, le Parlement européen a ajouté aux 14 projets prioritaires, plusieurs projets qui complètent les cartes des différents réseaux : - Réseau routier : le PE a ajouté plus de 15 nouveaux projets concernant la Belgique, l'Allemagne, l'Irlande, les Pays-Bas, la Finlande, la France, l'Espagne et surtout le Royaume-Uni; - Réseau ferroviaire : le PE a notamment inscrit dans le réseau: la liaison ferroviaire Anvers-Ruhr avec des embranchements vers Rotterdam et Zeebrugge; une série de projets en Allemagne et au Royaume-Uni; une ligne à grande vitesse Madrid-Valence-Barcelone; deux lignes ferroviaires en Sicile; l'amélioration de la ligne Berlin-Moscou; la liaison à grande vitesse Porto-Vigo; un projet de traversée des Pyrénées centrales; la liaison Dunkerque-tunnel sous la Manche; - Voies navigables : le PE a demandé que la carte pour l'Italie comporte le réseau Plaine du Pô-Vénétie, et a ajouté le réseau Igoumenitsa-Patras-Chypre-Afrique du Nord; - Transport combiné : le PE a ajouté des schémas intéressant le Royaume-Uni, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et la Finlande; - Ports : le PE a ajouté des projets concernant le Danemark, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les îles Canaries, les Açores et Madère; - Aéroports : le PE demande que le Port d'Anvers soit classé comme port maritime, l'ajout de l'aéroport de Stanstead et que le statut de composante communautaire soit conféré à l'aéroport de Shannon.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 17/07/1996 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 13/12/1995 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. PIECYK (PSE, D), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil en votant de nombreux amendements. Les principaux amendements concernent essentiellement les aspects suivants : - une politique des réseaux respectueuse de l'environnement orientée vers le partage des crédits : 40% pour les infrastructures ferroviaires, 15% pour le transport combiné, 25 % maximum pour la route, ainsi que pour le renforcement du transport par voie fluviale et maritime; - les projets prioritaires sont mentionnés dans la directive (présentation des "premières priorités" parmi lesquelles figurent le complexe aéroportuaire Malpensa-Linate, plus les listes d'autres projets importants à l'échelle communautaire ou assurant la liaison avec des pays tiers) ; - la prise en compte des impératifs environnementaux sur le plan de la conception, du

développement et du parachèvement, au niveau communautaire et au niveau national; - tous les 5 ans et pour la première le 01.07.1999, la Commission devra soumettre un rapport précisant s'il y a lieu d'adapter les orientations en fonction de l'évolution de l'économie et des transports et en fonction des conclusions de l'appréciation stratégique de l'impact du réseau sur l'environnement.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 20/01/2009 - Document de suivi

Le document de travail des services de la Commission accompagne le rapport de la Commission qui évalue le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la base des orientations RTE-T établies dans la décision n° 1692/96/CE, qui constituent le cadre de référence général pour la mise en œuvre du réseau et la détermination de projets d'intérêt commun. Le document couvre la période 2004-2005.

La Partie 1 concerne la **mise en œuvre générale**. En particulier, elle traite des principaux développements sur le RTE-T par mode et par secteur (c'est-à-dire la route, le rail, les voies navigables, les ports, les aéroports et le transport combiné).

La Partie 2 porte sur les **questions horizontales**, à savoir l'interopérabilité, la recherche et le développement et la protection de l'environnement.

La partie 3 comporte une évaluation générale du développement des RTE-T au cours de la période en question et une section plus détaillée sur les **projets prioritaires** RTE-T.

La partie 4 porte sur le **financement** communautaire et fournit une vue d'ensemble du financement des RTE-T, en mettant l'accent sur l'appui financier apporté par l'UE au cours de la période de référence.

Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 22/02/1995 - Proposition législative modifiée

La Commission, suite aux recommandations du Conseil européen d'Essen et aux demandes du Parlement européen, a modifié sa proposition de la façon suivante : - modification de l'annexe I de la proposition initiale en vue de tenir compte de l'élargissement à l'Autriche, à la Finlande et à la Suède; - ajout d'une disposition complémentaire à l'article 10 relatif au réseau ferroviaire permettant de prendre en considération les nouvelles technologies dans le domaine de la grande vitesse (par exemple, sous réserve de conditions d'interopérabilité suffisantes des systèmes tels que le TRANSRAPID); - introduction d'une annexe III comprenant la liste des projets devant démarrer dans les cinq prochaines années. La liste des projets a une valeur indicative concernant les investissements d'infrastructure des cinq premières des 15 années à venir lors de l'établissement du réseau transeuropéen de transport tel que défini dans les orientations. La liste comprend : - les 14 projets dont le Conseil européen d'Essen a confirmé le caractère prioritaire et la maturité (TGV Berlin-Munich-Verone; TGV Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres; TGV Sud; TGV Paris-Est-Sud Allemagne; Ligne de Betuwe; TGV Lyon-Turin-Milan-Venise-Trieste; Autoroute Patras-Thessalonique; Autoroute Lisbonne-Valladolid; Liaison ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer; Aéroport de Malpensa; Liaison ferroviaire/routière entre le Danemark et la Suède; Triangle nordique; Projet routier Irlande-Royaume-Uni-Bénélux; Ligne principale de la côte ouest); - 21 autres projets importants qui complètent les 14 projets susmentionnés en vue d'un développement structuré du réseau transeuropéen de transport; - 5 projets pilotes qui permettent d'introduire dans le réseau de transport des services de gestion des transports.