Informations de base

2011/0294(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Réseau transeuropéen de transport: développement Abrogation Décision 661/2010/EU 2009/0110(COD) Abrogation 2021/0420(COD) **Subject** 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	KOUMOUTSAKOS Georgios (PPE) ERTUG Ismail (S&D)	15/12/2011 15/12/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive BILBAO BARANDICA Izaskun (ALDE) CRAMER Michael (Verts /ALE) ZĪLE Roberts (ECR) KOHLÍČEK Jaromír (GUE /NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	ANTONESCU Elena Oana (PPE)	15/12/2011
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	COFFERATI Sergio Gaetano (S&D)	24/01/2012
REGI Développement régional	VLASÁK Oldřich (ECR)	23/11/2011

Conseil de l'Union européenne	**Formation du Conseil**	**Réunions**	**Date**
	Transports, télécommunications et énergie	3134	2011-12-12
	Transports, télécommunications et énergie	3278	2013-12-05
	Transports, télécommunications et énergie	3171	2012-06-07
Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
19/10/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0650	Résumé
15/11/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
12/12/2011	Débat au Conseil		Résumé
07/06/2012	Débat au Conseil		Résumé
18/12/2012	Vote en commission,1ère lecture		
18/01/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0012/2013	Résumé
18/11/2013	Débat en plénière		
19/11/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0464/2013	Résumé
19/11/2013	Résultat du vote au parlement		
05/12/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/12/2013	Signature de l'acte final		
11/12/2013	Fin de la procédure au Parlement		
20/12/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0294(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Décision 661/2010/EU 2009/0110(COD) Abrogation 2021/0420(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 172

Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/07667

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE489.704	19/07/2012	
Amendements déposés en commission		PE494.841	04/10/2012	
Amendements déposés en commission		PE494.842	08/10/2012	
Amendements déposés en commission		PE496.673	11/10/2012	
Avis de la commission	ENVI	PE487.783	15/10/2012	
Avis de la commission	REGI	PE492.666	29/10/2012	
Avis de la commission	IMCO	PE489.699	30/10/2012	
Amendements déposés en commission		PE500.436	08/11/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0012/2013	18/01/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0464/2013	19/11/2013	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2013)006016	12/06/2013	
Projet d'acte final	00042/2013/LEX	11/12/2013	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0650	19/10/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1212	19/10/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1213	19/10/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)87	30/01/2014	
Document de suivi	COM(2017)0327	19/06/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2019)0211	06/05/2019	Résumé
	COM(2020)0433		

Document de suivi		26/08/2020	
Document de suivi	COM(2021)0818	14/12/2021	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement/Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	IE_HOUSES-OF-OIREACHTAS	COM(2011)0650	26/01/2012	
Contribution	IT_SENATE	COM(2011)0650	20/02/2012	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0650	24/02/2012	
Contribution	DE_BUNDESRAT	COM(2011)0650	05/03/2012	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2011)0650	08/03/2012	
Contribution	RO_CHAMBER	COM(2011)0650	26/03/2012	
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2011)0650	25/07/2012	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0492/2012	22/02/2012	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0008/2012	03/05/2012	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2013/1315
JO L 348 20.12.2013, p. 0001 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2014/2538(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/2571(DEA)	Examen d'un acte délégué

2018/2934(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/3038(DEA)	Examen d'un acte délégué
2017/2556(DEA)	Examen d'un acte délégué
2022/2783(DEA)	Examen d'un acte délégué

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 12/12/2011

Le Conseil a pris note d'un rapport sur **l'état des travaux** relatifs aux nouvelles orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce n'est que récemment que les instances préparatoires du Conseil ont commencé à examiner les orientations proposées par la Commission.

Les États membres sont d'une manière générale **en faveur de la proposition visant à créer une structure à deux niveaux** comprenant, d'une part, un réseau central, dont la mise en place est prioritaire, et, d'autre part, un réseau global. En revanche, les autres aspects des orientations proposées doivent faire l'objet d'un examen plus approfondi.

Les **principales préoccupations** des États membres sont les suivantes :

- **Les conséquences budgétaires sont jugées problématiques** par plusieurs États membres, en particulier en ce qui concerne les coûts à engager pour respecter les exigences prévues dans les orientations pour les différents modes de transport, **notamment par rail**. Ils ont préconisé une approche plus flexible prévoyant la possibilité d'obtenir des dérogations dans des circonstances particulières.
- Plusieurs délégations ont souligné la nécessité de **garantir le droit des États membres à décider des projets** devant être réalisés sur leur territoire.
- Si le **concept de corridor** du réseau central énoncé dans la proposition a recueilli le soutien de plusieurs États membres, plusieurs autres délégations ont émis des critiques ou souligné le besoin de clarification. En effet, la question est également couverte par la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, ce qui serait source d'insécurité juridique.
- **La gouvernance des corridors** a été mentionnée comme un point important de la poursuite des travaux, et la nécessité d'éviter un accroissement de la charge administrative a été soulignée.
- Plusieurs États membres ont émis des réserves sur la proposition de la Commission consistant à renforcer le **rôle des coordinateurs européens** dans le contexte de la mise en œuvre du réseau central au moyen de corridors de réseau central et de l'introduction de la notion de **plateformes de corridors**. Certains États membres ont également indiqué qu'il importait d'éviter d'augmenter inutilement le nombre de structures administratives et les coûts afférents.
- Plusieurs États membres ont souligné l'importance des liaisons de transport avec les **pays voisins non membres de l'UE**.
- Enfin ce qui concerne les **actes délégués**, une grande majorité d'États membres ont fait part de leur préférence pour une approche prudente. Ils estiment que la compétence pour adopter des actes délégués devrait être conférée à la Commission pour une période limitée, cinq ans par exemple, à compter de la date d'entrée en vigueur du règlement.

Parmi les autres points soulevés, il convient de noter **les délais contraignants** proposés par la Commission pour la mise en place du réseau central et du réseau global, ainsi que la décision prise par la Commission de donner aux orientations **la forme juridique d'un règlement**, qui s'adresse directement à toutes les parties potentiellement intéressées, y compris les autorités régionales et locales ainsi que les intervenants privés, plutôt que d'une décision, adressée seulement aux États membres, comme c'est le cas des orientations actuellement en vigueur.

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 07/06/2012

Le Conseil a approuvé une **orientation générale partielle** sur un projet de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), futur instrument de financement des réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications. Le projet de règlement définit les conditions, les méthodes et les procédures relatives à la contribution financière de l'Union aux projets de RTE-T, tandis que les stratégies de développement, les priorités et les mesures de mise en œuvre concernant chacun des secteurs sont définies dans des orientations sectorielles qui seront adoptées séparément. Le Conseil a déjà dégagé une **orientation générale sur les orientations pour le secteur des transports en mars 2012** (orientations relatives au RTET: doc. *8047/12*).

Le MIE a pour objectif global de contribuer à la création, à travers toute l'Europe, de réseaux interconnectés hautement performants et respectueux de l'environnement, et contribuera ainsi à la croissance économique et à la cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union. **Dans le domaine des transports,** le MIE soutiendra des projets visant à : i) supprimer les goulets d'étranglement et à établir les liaisons manquantes; ii) garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme; iii) améliorer l'intégration et l'interconnexion des différents modes de transport et renforcer l'interopérabilité.

La principale question en suspens concerne les demandes de plusieurs délégations visant à **étendre les possibilités de financement des projets concernant le transport routier au moyen de subventions**. Alors que le volet du MIE consacré aux transports met nettement l'accent sur le financement du rail et des voies navigables, il permet également, dans certaines conditions, de financer des projets de transport routier au moyen de subventions.

À l'issue des débats, le Conseil a convenu **d'ajouter les États membres possédant un réseau ferroviaire isolé dépourvus de transports ferroviaires de fret longue distance** aux cas pour lesquels des subventions peuvent être accordées aux projets de transport routier. De plus, il a été décidé de prévoir, dans tous les États membres, un **cofinancement des travaux liés à des tronçons routiers transfrontaliers**, à un taux pouvant atteindre 10%. Toutefois, toutes ces possibilités de financement sont soumises aux conditions générales régissant les subventions aux projets RTE T.

Outre le financement de projets routiers et dans le but de dégager un large accord sur un texte de compromis final, le Conseil a porté **de 20 à 30% le taux de cofinancement pour le développement des autoroutes de la mer** et a ajouté **l'interconnexion des ports maritimes** aux indicateurs permettant d'atteindre l'objectif d'une interconnexion et d'une interopérabilité renforcées.

De plus, afin de tenir compte des demandes des délégations, **certaines modifications concernant des tronçons ferroviaires ou routiers ou des ports ont été apportées à la liste des corridors du réseau central** figurant à l'annexe du règlement. En outre, un considérant précisera que l'achèvement du réseau central de transport suppose non seulement la création de nouvelles infrastructures mais aussi la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes.

Le budget à allouer aux réseaux transeuropéens dans le cadre du MIE dépendra de l'issue des négociations sur le prochain cadre pluriannuel. La Commission a proposé 50 milliards EUR pour la période 2014 2020, dont 31,7 milliards EUR (y compris 10 milliards EUR réservés dans le Fonds de cohésion) alloués au secteur des transports.

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 19/10/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : création et développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la planification, le développement et le fonctionnement des réseaux transeuropéens de transport contribuent à la réalisation d'importants objectifs de l'Union, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale. Ils ont également pour objectif spécifique de permettre la mobilité ininterrompue et durable des personnes et des biens et d'assurer l'accessibilité pour toutes les régions de l'Union. Ces objectifs spécifiques doivent être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation optimale des ressources.

L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et des voyageurs, **il est nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport et l'utilisation de cette capacité**, voire, le cas échéant, de l'étendre, en éliminant les goulets d'étranglement et en comblant les chaînons manquants au sein des États membres et entre eux.

Cinq problématiques majeures doivent être abordées au niveau de l'UE :

1. les **chaînons manquants**, notamment aux tronçons transfrontaliers, sont un des principaux obstacles à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins ;
2. la **qualité et la disponibilité des infrastructures** diffèrent au sein et entre les États membres tant en termes de qualité que de disponibilité (goulets d'étranglement) ;
3. les infrastructures de transport entre les différents modes sont **fragmentées** ;
4. les **investissements** dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les transports de 60% d'ici 2050;
5. les États membres conservent **des règles et des exigences de fonctionnement différentes**, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui accroît encore les goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transports.

Les présentes nouvelles orientations, qui remplaceront la décision 661/2010/UE, visent à établir **un réseau transeuropéen de transport complet et intégré comprenant tous les États membres et les régions**, à partir duquel tous les modes de transport pourront se développer de manière équilibrée et exploiter au mieux leurs avantages respectifs, ce qui optimisera la valeur ajoutée du réseau pour l'Europe.

Compte tenu des défis que rencontrera la politique du RTE-T, également recensés dans le livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», ces orientations définiront également une stratégie à long terme pour la politique du RTE-T jusqu'en 2030/2050.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact pointe les objectifs qui devraient contribuer à résoudre le problème de la fragmentation du réseau. Il s'agit, d' une part, d'améliorer la coordination au niveau de la planification européenne et d'autre part, d'élaborer une structure de gouvernance solide afin d' assurer la bonne mise en œuvre d'une configuration de réseau optimale.

Deux options politiques découlent de ces objectifs:

- ***option 1***, combiner une approche de planification essentiellement basée sur la politique actuelle, partiellement modifiée suite aux expériences accumulées, à une approche de coordination renforcée de la mise en œuvre;
- ***option 2***, combiner une approche plus active de la coordination au niveau de la planification, grâce à l'identification d'une configuration optimisée du «noyau» stratégique du RTE-T, à la même approche de coordination renforcée de la mise en œuvre. La Commission estime que cette deuxième option, en raison de la coordination renforcée tant au niveau de la planification que de la mise en œuvre qu'elle prévoit, aurait une incidence positive générale plus marquée.

BASE JURIDIQUE : **article 172** du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui constitue la base juridique d'une intervention de l'UE pour soutenir l'établissement et le développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

CONTENU : le règlement proposé remplacera et abrogera la décision n° 661/2010/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Il vise à créer et développer un RTE-T complet, composé d'infrastructures destinées au transport ferroviaire, fluvial, routier, maritime et aérien, afin d'assurer le fonctionnement harmonieux du marché interne et de renforcer la cohésion économique et sociale.

Pour concrétiser ces objectifs, **deux domaines d'action** sont envisagés :

Domaine d'action 1 - la «planification de conception» : la mise en œuvre d'une **approche à deux niveaux** constituée d'un réseau global et d'un réseau central permettra de développer progressivement le RTE-T.

- Le niveau de base du RTE-T est le **réseau global**, dont toutes les infrastructures existantes et programmées devront respecter les exigences des orientations. Le réseau global devra être établi au plus tard **le 31 décembre 2050**.
- Le **réseau central**, quant à lui, couvre le réseau global et comprend ses sections les plus stratégiques. Il se concentre sur les composants du RTE-T qui apportent le plus de valeur à la structure européenne: les chaînons manquants au niveau transfrontalier, les goulets d'étranglement et nœuds multimodaux principaux. Ce réseau central devra être établi au **plus tard le 31 décembre 2030**.

Domaine d'action 2 - les instruments de mise en œuvre : la Commission a développé un concept de **corridors de réseau central**, qui tient compte également des corridors de fret ferroviaires. Ces corridors seront l'instrument-cadre qui servira à la mise en œuvre coordonnée du réseau central.

- Les corridors de réseau central couvriront en principe trois modes de transport et traverseront au moins trois États membres. Ils devraient également permettre une connexion avec un port maritime, si possible.
- En termes d'activité, les corridors de réseau central créeront une plateforme pour la gestion des capacités, les investissements, l'établissement et la coordination d'installations de transbordement multimodales et le déploiement de systèmes de gestion du trafic interopérables.

La proposition comprend également **les éléments-clés suivants**:

Orientations : celles-ci forment le cadre permettant d'identifier des projets d'intérêt commun. Ces projets doivent contribuer à développer et établir le RTE-T : i) en créant, entretenant, réhabilitant et rénovant des infrastructures, grâce à des mesures visant à promouvoir une utilisation rationnelle des infrastructures et ii) en permettant la mise en place de services de transport de fret durables et efficaces. L'Union européenne, dans une volonté de coopération avec les pays tiers et voisins, pourra promouvoir des projets d'intérêt mutuel.

Réseau global : il est défini par:

- des cartes;
- des composants d'infrastructures;
- des exigences en matière d'infrastructures;
- des priorités en matière de promotion de projets d'intérêt commun;
- des terminaux de fret, des gares de voyageurs, des ports intérieurs, des ports maritimes et des aéroports relieront les modes de transport afin de permettre le transport multimodal;
- des nœuds urbains forment des éléments fondamentaux du réseau global car ils constituent des points de jonction entre les différentes infrastructures de transport.

Réseau central :

- les orientations établissent des exigences spécifiques pour le réseau central, qui viennent s'ajouter aux exigences relatives au réseau global (par ex.: la disponibilité de carburants alternatifs). La Commission contrôlera et évaluera les avancées en matière de mise en œuvre du réseau central.
- les corridors de réseau central sont un instrument permettant la mise en œuvre du réseau central. Ils doivent se baser sur l'intégration et l'interopérabilité modale et contribuer à une bonne coordination du développement et de la gestion;
- les coordinateurs européens faciliteront la mise en œuvre coordonnée des corridors, en collaboration avec les plateformes de corridors que devront établir les États membres concernés;
- chaque plateforme de corridor établira un plan de développement pluriannuel comprenant des plans d'investissement et de mise en œuvre, qui servira de structure de gestion. La Commission se basera sur ces informations pour adopter des actes (décisions) d'exécution pour chaque corridor.

Enfin, la proposition prévoit une **révision régulière des annexes** à l'aide d'actes délégués afin d'actualiser les cartes du réseau global. Elle envisage également une révision du réseau central en 2023.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'entraînera aucun coût supplémentaire au niveau du budget de l'UE.

Á noter que dans le cadre de sa communication relative au cadre financier pluriannuel 2014-2020, la Commission a annoncé la création d'un nouvel instrument au niveau de l'UE, le «mécanisme pour l'interconnexion en Europe» qui financera les infrastructures prioritaires européennes dans les domaines des transports, de l'énergie et de la technologie numérique à haut débit.

Ce mécanisme bénéficiera d'un financement unique de 50 milliards EUR pour la période 2014-2020, dont **31,7 milliards EUR seront affectés aux transports**. De ce montant, 10 milliards EUR seront consacrés aux investissements destinés aux infrastructures de transport au sein des États membres repris dans le Fonds de cohésion.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 19/06/2017 - Document de suivi

Conformément au règlement (UE) nº 1315/2013, la Commission a présenté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2014 et 2015.

Le rapport analyse l'état de mise en œuvre technique du RTE-T ainsi que les efforts réalisés en termes d'investissements financiers dans le RTE-T. Il dresse **un bilan plutôt positif des progrès déjà réalisés** sur le réseau central et le réseau global du RTE-T. En effet, des portions considérables du RTE-T indiquent déjà un niveau élevé de conformité avec les exigences du règlement RTE-T.

Niveau de conformité du réseau: le rapport indique que l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T atteint **entre 75% et 100% pour la moitié des indicateurs actuellement disponibles**, tandis que pour l'autre moitié ce résultat est toujours inférieur à 75%.

- **Rail**: les données disponibles indiquent que **l'écartement standard des voies** de 1435 mm est appliqué sur 77% du réseau ferroviaire central et sur 76% du réseau ferroviaire global. Concernant **l'électrification**, environ 81% du réseau RTE-T est conforme aux exigences du RTE-T. En revanche, **l'ERTMS** n'était appliqué que sur 9,5% des sections de corridors de réseau central à la fin de 2015, ce qui montre le besoin d' accroître les investissements. En 2023, le plan européen de déploiement de l'ERTMS sera à nouveau mis à jour pour déterminer les dates de mise en œuvre exactes de la partie restante des corridors entre 2024 et 2030.
- **Route**: les résultats indiquent que 74,5% du réseau central est actuellement conforme à la norme, tandis que seulement 58,1% des routes du réseau global le sont. Dans le cadre de la directive 2014/94/UE sur les carburants alternatifs, la Commission analyse actuellement les cadres d'action nationaux pour le développement du marché des carburants alternatifs et de leurs infrastructures.
- **Ports et voies navigables**: le réseau central est déjà conforme à 95% aux exigences de la classe **CEMT IV**, conforme à 79,6% quant à la mise en œuvre des systèmes d'information fluviale au service de la navigation (**SIF**) et à 68% au **critère de tirant d'eau** autorisé de 2,5 m. 100% des ports maritimes sont connectés au rail, mais la connexion des ports aux voies navigables de classe CEMT IV est loin d'être conforme.
- **Aéroports**: le niveau de conformité de la **connexion des aéroports au rail** est toujours inférieur à 75%. En 2015, 23 des 38 aéroports du réseau central (60,5%) qui sont soumis à cette obligation d'être reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard en 2050 étaient déjà connectés au rail.

Investissements dans la mise en œuvre de projets: au cours des années 2014 et 2015, le total des investissements réalisés, grâce aux ressources financières des institutions de l'UE (c.-à-d. RTE-T/Mécanisme d'interconnexion européen, FEDER/Fonds de cohésion et prêts de la BEI), dans les infrastructures du réseau central et du réseau global du RTE-T a représenté **30,67 milliards EUR** dans l'ensemble des 28 États membres. En plus de cela, environ 1,1 milliard EUR d'aide financière de l'UE a été alloué dans le cadre de conventions de subventions pour des projets d'étude en 2014 et en 2015.

Pour ce qui est de la répartition modale, c'est **le rail** qui a absorbé le volume d'investissement le plus élevé avec **51,5%** des dépenses totales en 2014 et 2015.

La part des investissements dans les infrastructures routières a atteint 30,6% du total des dépenses, suivie de 9,2% pour les ports et les autoroutes de la mer, 5,5% pour les aéroports (SESAR compris), 2,1% pour les infrastructures multimodales et 1,1% pour les voies navigables.

Globalement, la Commission considère que dans la plupart des cas **des améliorations et des investissements importants sont toujours nécessaires** pour atteindre les objectifs du règlement RTE-T, notamment en ce qui concerne les voies navigables. Alors que les besoins en infrastructures de transport sont estimés à environ 130 milliards EUR par an à l'échelon européen, les niveaux moyens d'investissement au sein de l'UE sont largement **inférieurs à 100 milliards EUR** depuis le début de la crise.

Conclusions: le rapport conclut que les deux premières années de mise en œuvre de la nouvelle approche stratégique montrent qu'un large éventail d' instruments différents a été mis en place avec succès afin de réaliser le RTE-T.

Dans les futurs rapports, **le niveau des investissements** à l'échelon des États membres devra être analysé dans le détail en termes de priorités d' investissement et de besoins financiers en lien avec la conformité technique du réseau.

Les progrès accomplis dans la mise en œuvre de projets à cette fin doivent désormais être contrôlés de manière continue afin de garantir que le réseau central, y compris ses corridors de réseau central, sera achevé d'ici à 2030, et le réseau global d'ici à 2050.

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 06/05/2019 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu du règlement (UE) nº1315/2013 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº661/2010/UE.

Le règlement (UE) nº1315/2013 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº661/2010/UE définit une stratégie à long terme pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) complet, comprenant les infrastructures ferroviaires, maritimes et aériennes, les routes, les voies navigables intérieures et les terminaux rail-route.

Article 49, paragraphe 4 – Adaptations de la liste et des cartes basées sur des données statistiques

L'annexe I du règlement (UE) nº1315/2013 contient des cartes du réseau global et du réseau central qui définissent le champ d'application dudit règlement et recensent des projets d'intérêt commun. L'annexe II de ce même règlement établit la liste des nœuds du réseau central et du réseau global. La Commission a été habilitée à adopter des actes délégués permettant d'adapter les cartes et les listes annexées audit règlement en ce qui concerne les seuils quantitatifs que les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et les terminaux rail-route doivent respecter pour faire partie du RTE-T. La Commission a adopté, le 7 décembre 2016, le règlement délégué (UE) 2017/849.

La Commission peut également adapter les cartes des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que des voies navigables en se limitant strictement à reproduire les avancées dans l'achèvement du réseau.

Article 49, paragraphe 6 – Adaptations des cartes indicatives des pays voisins

L'annexe III du règlement (UE) nº1315/2013 contient des cartes indicatives pour certains pays voisins. Le règlement prévoit la possibilité d'adopter des actes délégués en vue de modifier ces cartes ou d'inclure des cartes de futurs pays voisins, sur la base d'accords à haut niveau concernant les réseaux d'infrastructures de transport conclus entre l'Union et les pays voisins concernés. La Commission a exercé cette délégation dans les cas suivants:

- le 17 janvier 2014, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) nº473/2014 qui concerne les lignes du réseau ferroviaire et routier, ainsi que les ports, les aéroports et les terminaux rail-route du réseau global dans les pays tiers suivants: Biélorussie, Ukraine, Moldavie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan et Russie.

- le 4 février 2016, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2016/7584 qui concerne l' identification des connexions du réseau central sur les cartes du réseau global pour les réseaux ferroviaire et routier, ainsi que les ports et aéroports situés dans les pays tiers suivants: Albanie, Bosnie-Herzégovine, Kosovo, République de Macédoine du Nord, Monténégro et Serbie.

- le 9 novembre 2018, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2019/254 qui concerne la révision de l'extension indicative des cartes du RTE-T global ainsi que l'identification des connexions du réseau central sur les cartes du réseau global dans les pays tiers suivants: l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la République de Moldavie et l'Ukraine.

Préalablement à l'adoption de tous les actes délégués précités, la Commission a consulté des experts des États membres et les représentants du Parlement européen.

À l'avenir, la Commission prévoit d'exercer ses pouvoirs délégués pour les adaptations ultérieures des annexes I, II et III du règlement (UE) nº1315/2013.

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 goulets 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 CO_2 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.

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 goulets 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.

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 11/12/2013 - Acte final

OBJECTIF : définir une stratégie à long terme pour la création et le développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n ° 661/2010/UE.

CONTENU : le règlement établit de **nouvelles orientations définissant une stratégie à long terme pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) complet**, conçu pour couvrir tous les États membres et les régions, ainsi que tous les modes de transport (ferroviaire, maritime, routier, aérien et voies navigables intérieures). Le nouveau règlement, remplace les orientations adoptées en 1996, modifiées en 2004 et qui ont fait l' objet d'une refonte en 2010 (décision n° 661/2010/UE).

Objectifs : le réseau transeuropéen de transport doit renforcer :

- **la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union**, par l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, et la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres ;
- **l'efficacité**, notamment par l'élimination des goulets d'étranglement et la mise en place des chaînons manquants, l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux; l'intégration et l'interconnexion optimales de tous les modes de transport; la promotion de transports efficaces d'un point de vue économique et de grande qualité ;
- **la durabilité**, notamment 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.

Structure à deux niveaux : le développement progressif du réseau transeuropéen de transport passe par la mise en œuvre d'une structure à deux niveaux composée 1) du réseau global et 2) du réseau central, ce dernier s'appuyant sur le réseau global.

- **Le réseau global** se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue social et environnemental de telles infrastructures. Les orientations fixées dans le règlement définissent les exigences que devra respecter le réseau global afin de promouvoir le développement d'un réseau de haute qualité dans toute l'Union **d'ici 2050**.
- **Le réseau central**, décrit dans les cartes figurant à l'annexe I du règlement, se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport et reflète l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal. Il doit stimuler le développement de l'ensemble du réseau global et devrait être établi **au plus tard le 31 décembre 2030**.

Corridors de réseau central : ces corridors sont un instrument permettant de faciliter la **mise en œuvre coordonnée** du réseau central et sont principalement axés sur: a) l'intégration modale; b) l'interopérabilité; et c) un développement coordonné des infrastructures, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement. Ils doivent permettre aux États membres de coordonner et de synchroniser leur approche en ce qui concerne les investissements en infrastructures.

Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central, du système de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des autoroutes de la mer, la Commission devra désigner, en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen et du Conseil, un ou plusieurs « **coordonnateurs européens** ».

Le règlement 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 le 22 décembre 2014**, chaque coordonnateur européen devra 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 sera soumis pour information au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Projets d'intérêt commun : le règlement identifie des projets d'intérêt commun et précise les exigences à satisfaire pour la gestion des infrastructures du réseau transeuropéen de transport.

Les projets d'intérêt commun doivent :

- contribuer au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles **infrastructures** de transport, en réhabilitant et en modernisant les infrastructures de transport existantes et grâce à des mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace du réseau en termes de ressources.

- présenter **valeur ajoutée européenne** ainsi qu'une **viabilité économique** sur la base d'une analyse des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux.

La mise en œuvre des projets d'intérêt commun dépendra de leur degré de maturité, du respect des procédures juridiques nationales et de l'Union, et de la disponibilité de ressources financières.

Mise à jour et information : les États membres devront 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. Cela inclut la communication, dans la mesure du possible, des données annuelles via le système d'informations interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec).

Rôle des acteurs publics et privés : les projets d'intérêt commun intéressent tous les acteurs directement concernés. En conséquence, le règlement prévoit que les procédures nationales à l'égard des autorités régionales et locales ainsi que de la société civile concernées par un projet d'intérêt commun doivent être respectées, au cours de la phase de planification et de construction d'un projet.

Réexamen : la Commission effectuera, au plus tard le **31 décembre 2023**, un réexamen de la mise en œuvre du réseau central. Outre ce réexamen, la Commission évaluera, en coopération avec les États membres, si de nouvelles sections, telles que certains anciens projets prioritaires transfrontaliers énumérés dans la décision n° 661/2010/UE, doivent être incluses dans le réseau central.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 21.12.2013.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués pour permettre l'actualisation des cartes du réseau global et du réseau central figurant à l'annexe I. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une durée de **cinq ans** à compter du 21 décembre 2013. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.