Informations de base

2015/2347(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Renforcer le maillage et l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale **Subject** 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport 4.70.05 Coopération régionale, coopération transfrontalière	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	PORĘBA Tomasz Piotr (ECR)	12/11/2015
	Rapporteur(e) fictif/fictive DELI Andor (PPE) ȚAPARDEL Claudia (S&D) TELIČKA Pavel (ALDE) KONEČNÁ Kateřina (GUE/NGL) ŠKRLEC Davor (Verts/ALE) PAKSAS Rolandas (EFDD) ARNAUTU Marie-Christine (ENF)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
REGI Développement régional	ZELLER Joachim (PPE)	07/01/2016

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	BULC Violeta

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé

21/01/2016	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
26/09/2016	Vote en commission		
06/10/2016	Dépôt du rapport de la commission	A8-0282/2016	Résumé
24/10/2016	Débat en plénière		
25/10/2016	Décision du Parlement	T8-0408/2016	Résumé
25/10/2016	Résultat du vote au parlement		
25/10/2016	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2015/2347(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/05376

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	REGI	PE576.884	21/04/2016	
Projet de rapport de la commission		PE578.757	03/05/2016	
Amendements déposés en commission		PE584.103	08/06/2016	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A8-0282/2016	06/10/2016	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T8-0408/2016	25/10/2016	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2017)54	29/03/2017	

Renforcer le maillage et l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale

2015/2347(INI) - 25/10/2016 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 532 voix pour, 142 contre et 16 abstentions, une résolution sur le renforcement du maillage et de l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale.

La résolution a insisté sur la nécessité **d'améliorer le maillage et l'accessibilité des infrastructures de transport** en provenance, à destination ou à l'intérieur des régions centrale et orientale de l'Union, en prenant en considération les besoins de l'économie et les principes du développement durable.

Aspects transversaux : les députés ont estimé que l'utilisation des fonds de l'Union devrait **refléter les besoins d'investissement réels pour l'achèvement du réseau central RTE-T** (réseau transeuropéen de transport) dans la région d'ici à 2030. De plus, l'Union européenne ne devrait pas seulement créer de nouvelles infrastructures, mais également **investir dans la modernisation** et l'achèvement des infrastructures de transport existantes.

La mise en place du réseau central devrait aussi **encourager le développement du réseau global**, notamment en ce qui concerne les connexions qui présentent un intérêt transfrontalier.

Le Parlement a rappelé l'objectif de la Commission, énoncé dans le livre blanc de 2011 sur les transports à l'horizon 2020, de faire passer vers le chemin de fer ou la navigation 30% du transport routier sur des distances supérieures à 300 km d'ici à 2030, et plus de 50% d'ici à 2050, ce qui permettrait aussi de délester sensiblement le trafic en Europe centrale et orientale.

La résolution a insisté sur la nécessité :

- d'une **planification coordonnée de projet par et entre les États membres**, tout en procédant à des évaluations réalistes des besoins dans le domaine des transports, conformes au livre blanc de l'Union européenne sur les transports et incluant une analyse coûts-avantages ainsi qu'une consultation des parties prenantes ;
- d'améliorer la **coordination entre les autorités européennes et nationales**, en particulier en ce qui concerne la réalisation de la partie centrale du RTE-T, tout en tenant compte des enjeux spécifiques aux États membres ;
- de faire un **meilleur usage des instruments pour la coopération régionale**, tels que la coopération territoriale européenne, Interreg et, surtout, le groupement européen de coopération territoriale (GECT), afin d'améliorer les transports transfrontaliers entre les régions et de supprimer les goulets d'étranglement ;
- de développer des **plateformes de transit** pour relier les transports de longue distance, régionaux et urbains, et promouvoir ainsi l'efficacité, l'intermodalité et l'essor des entreprises régionales ;
- de garantir, lors de l'exécution de projets d'infrastructures de transport, **des synergies et une complémentarité mutuelle entre les financements** au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), des fonds européens structurels et d'investissement (ESI), de l'instrument d'aide de préadhésion ainsi que d'instruments de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) ;
- d'utiliser les ressources du **Fonds européen pour les investissements stratégiques** (EFSI) et d'inciter les investisseurs à soutenir des plateformes de projets axées sur les projets d'infrastructures de transport en Europe centrale et orientale ;
- d'employer les fonds ESI pour améliorer la **capacité administrative** des organismes intermédiaires et des bénéficiaires ;
- d'accorder une attention égale aux **corridors de transport Est-Ouest et Nord-Sud** au sein du réseau européen RTE-T ;
- de veiller à l'intégration dans le RTE-T des **pays des Balkans occidentaux en voie d'adhésion**, ainsi qu'à la coopération en ce qui concerne les liaisons de transport avec l'Ukraine, la Moldavie et d'autres pays voisins.

Les États membres devraient recourir, le cas échéant, aux **partenariats public-privé**, qui peuvent être un moyen avantageux d'investir dans les infrastructures, notamment pour la réalisation de projets d'infrastructures complexes requérant d'importants investissements financiers.

De plus, la coopération dans le cadre des **stratégies macrorégionales de l'Union**, en utilisant un mécanisme de gouvernance novateur, pourrait contribuer à résoudre les problèmes relevant de la politique des transports que les États membres ne peuvent pas surmonter seuls.

Transport routier : la Commission et les États membres sont invités à répondre au besoin urgent d'amélioration du réseau d'infrastructures routières le long de la frontière orientale de l'Union, de l'Estonie à la Grèce en passant par la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie.

Ces efforts devraient s'appuyer sur la planification déjà effectuée de longue date dans le cadre du **projet Via Carpatia** qui devrait être incorporé au réseau central RTE-T. Les députés ont souligné que la construction de cet axe routier stimulerait l'investissement et la croissance des entreprises, et améliorerait la sécurité de l'ensemble de l'Union, notamment dans le contexte du conflit armé en Ukraine. Ils ont suggéré de tirer parti de la possibilité d'ouvrir le corridor Rhin-Danube vers le nord de l'Union au moyen de la Via Carpatia, laquelle devrait recevoir une **dotation budgétaire suffisante**.

Transport ferroviaire : le Parlement a demandé d'accorder la priorité à la construction, à la modernisation et à l'entretien des lignes ferroviaires pour assurer une croissance durable et harmonisée du transport ferroviaire et la cohésion des régions centrale et orientale de l'Union. Il a réitéré son soutien au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur tous les corridors du réseau central du RTE-T.

Les États membres devraient **(r)établir les liaisons manquantes et supprimer les goulets d'étranglement existants**, adopter des stratégies de développement du transport ferroviaire claires à long terme, et éliminer les obstacles aux projets de réseaux ferroviaires réalisés en recourant à des fonds de l'Union européenne.

Les députés ont souligné les avantages communs qui résulteraient du **projet Rail Baltica** en tant que projet prioritaire du corridor mer du Nord-Baltique et son importance stratégique pour tous les États membres concernés ainsi que pour la région, de la Finlande à l'Europe méridionale, en passant par l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Voies navigables : le Parlement a souligné l'importance du **transport fluvial** en tant que moyen financièrement avantageux et durable de contribuer au transport multimodal et à la logistique dans l'ensemble de l'Union.

Les députés ont mis en avant **le rôle du Danube en tant que voie navigable majeure** pour le transport dans la macrorégion du Danube. Ils ont invité les États riverains à garantir la **navigabilité sans interruption** sur le Danube tout en tenant compte des aspects environnementaux.

Ports maritimes et aéroports : le Parlement a souligné la possibilité de rendre le fret vers les ports de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Adriatique plus attractif dans le cadre des «autoroutes de la mer». Il a toutefois précisé que le développement de ports en mer Baltique, en mer Adriatique et en mer Noire ne devrait **pas être entravé par d'autres infrastructures sous-marines**.

Les ports situés dans le nord de la mer Adriatique devraient renforcer leur coopération à travers une coordination régionale en vue de promouvoir les flux de transport pour le commerce maritime dans le nord de la mer Adriatique et d'intégrer pleinement les ports italiens avec les ports slovènes (Koper) et croates (Rijeka). Les députés ont invité la Commission à **inclure le port de Rijeka dans le corridor Baltique-Adriatique** pour permettre la connexion complète des ports de la mer du Nord avec l'Europe centrale et la mer Baltique.

La Commission devrait également examiner la **connectivité aérienne** au sein des États membres et entre eux et prendre des mesures visant à améliorer les services de transport aérien au niveau de la qualité des services pour les consommateurs.

Les députés ont souligné le potentiel des **petits et moyens aéroports** ainsi que la contribution des aéroports régionaux à la croissance de l'attractivité des régions. Avant toute construction de nouvelles installations, il conviendrait toutefois d'évaluer la demande de trafic en réservant l'utilisation de fonds de l'Union aux **projets durables et viables** d'un point de vue économique.

Renforcer le maillage et l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale

2015/2347(INI) - 06/10/2016 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Tomasz Piotr PORĘBA (ECR, PL) sur le renforcement du maillage et de l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale.

Le rapport insiste sur la nécessité **d'améliorer le maillage et l'accessibilité des infrastructures de transport en provenance, à destination ou à l'intérieur des régions centrale et orientale de l'Union**, en prenant en considération les besoins de l'économie et les principes du développement durable.

Aspects transversaux : les objectifs du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) consistent à établir les liaisons manquantes, supprimer les goulets d'étranglement et assurer des connexions sans rupture pour les transports régionaux et à longue distance, notamment dans les régions transfrontalières, pour le trafic de voyageurs et le fret.

Les députés estiment que l'utilisation des fonds de l'Union devrait **refléter les besoins d'investissement réels pour l'achèvement du réseau central RTE-T dans la région d'ici à 2030**. De plus, l'Union européenne ne devrait pas seulement créer de nouvelles infrastructures, mais également investir dans la **modernisation** et l'achèvement des infrastructures de transport existantes.

Les députés se félicitent de l'achèvement des plans de travail relatifs au corridor principal du RTE-T pour 2015 et de l'adoption de nouvelles cartes visant à étendre le RTE-T aux pays des Balkans occidentaux. Ils soulignent que **la mise en place du réseau central devrait aussi encourager le développement du réseau global**, notamment en ce qui concerne les connexions qui présentent un intérêt transfrontalier et ont des retombées sur la consolidation des corridors.

Le rapport insiste sur la nécessité :

- de créer en priorité un **nouveau corridor européen** reliant directement la plateforme portuaire de Venise au Nord-Est de l'Europe, en renforçant le RTE-T actuel ;
- de la **planification coordonnée** de projet par et entre les États membres ;
- d'améliorer la **coordination entre les autorités européennes et nationales**, en particulier en ce qui concerne la réalisation de la partie centrale du RTE-T, tout en tenant compte des enjeux spécifiques aux États membres ;
- de faire un **meilleur usage des instruments pour la coopération régionale**, tels que la coopération territoriale européenne, Interreg et, surtout, le groupement européen de coopération territoriale (GECT), afin d'améliorer les transports transfrontaliers entre les régions et de supprimer les goulets d'étranglement;
- de développer des **plateformes de transit** pour relier les transports de longue distance, régionaux et urbains, et promouvoir ainsi l'efficacité, l' intermodalité et l'essor des entreprises régionales ;
- de garantir, lors de l'exécution de projets d'infrastructures de transport en Europe centrale et orientale, **des synergies et une complémentarité mutuelle entre les financements** au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), des fonds européens structurels et d' investissement (ESI), de l'instrument d'aide de préadhésion ainsi que d'instruments de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement ;
- d'utiliser les ressources du **Fonds européen pour les investissements stratégiques** (EFSI) et d'inciter les investisseurs à soutenir des plateformes de projets axées sur les projets d'infrastructures de transport en Europe centrale et orientale ;
- d'employer les fonds ESI pour améliorer la **capacité administrative** des organismes intermédiaires et des bénéficiaires ;
- d'accorder une attention égale aux **corridors de transport Est-Ouest et Nord-Sud** au sein du réseau européen RTE-T ;
- de veiller à l'intégration dans le RTE-T des **pays des Balkans occidentaux en voie d'adhésion**, ainsi qu'à la coopération en ce qui concerne les liaisons de transport avec l'Ukraine, la Moldavie et d'autres pays voisins.

Les États membres devraient recourir, le cas échéant, aux **partenariats public-privé**, qui peuvent être un moyen avantageux d'investir dans les infrastructures, notamment pour la réalisation de projets d'infrastructures complexes requérant d'importants investissements financiers.

De plus, la coopération dans le cadre des **stratégies macrorégionales de l'Union**, en utilisant un mécanisme de gouvernance novateur, pourrait contribuer à résoudre les problèmes relevant de la politique des transports que les États membres ne peuvent pas surmonter seuls,

Transport routier : la Commission et les États membres sont invités à répondre au besoin urgent d'amélioration du réseau d'infrastructures routières le long de la frontière orientale de l'Union, de l'Estonie à la Grèce en passant par la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie, la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie.

Ces efforts devraient s'appuyer sur la planification déjà effectuée de longue date dans le cadre du **projet Via Carpatia**. Les députés estiment qu'il convient de tirer parti de la possibilité d'ouvrir le corridor Rhin-Danube vers le nord de l'Union au moyen de la Via Carpatia, et que celle-ci devrait recevoir une **dotation budgétaire suffisante** et être incorporée au réseau central RTE-T.

Les États membres sont invités à continuer de moderniser les routes, à développer les liaisons manquantes, à construire des aires de stationnement sûres et accessibles, et à renforcer le maillage entre les réseaux régionaux et locaux et le RTE-T. La sécurité routière devrait être évaluée lors de la construction d'infrastructures routières.

Transport ferroviaire : le rapport souligne qu'il faut accorder la priorité à la construction, à la modernisation et à l'entretien des lignes ferroviaires pour assurer une croissance durable et harmonisée du transport ferroviaire et la cohésion des régions centrale et orientale de l'Union. Les États membres devraient **(r)établir les liaisons manquantes et supprimer les goulets d'étranglement existants**. La Commission devrait pour sa part continuer de soutenir les investissements dans le matériel roulant dans les pays d'Europe centrale et orientale.

Les députés soulignent les avantages communs qui résulteraient du **projet Rail Baltica** en tant que projet prioritaire du corridor mer du Nord-Baltique et son importance stratégique pour tous les États membres concernés ainsi que pour la région, de la Finlande (avec l'éventuelle extension en Botnie) à l' Europe méridionale, en passant par l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Voies navigables : le rapport souligne l'importance du **transport fluvial** en tant que moyen financièrement avantageux et durable de contribuer au transport multimodal et à la logistique dans l'ensemble de l'Union.

Les députés ont mis en avant **le rôle du Danube en tant que voie navigable majeure** pour le transport dans la macrorégion du Danube. Ils ont plaidé pour que le potentiel de la région pour le transport fluvial soit davantage exploité et invité les États riverains à garantir la **navigabilité sans interruption** sur le Danube tout en tenant compte des aspects environnementaux.

Ports maritimes et aéroports : le rapport souligne la possibilité de rendre le fret vers les ports de la mer Baltique, de la mer Noire et de la mer Adriatique plus attractif dans le cadre des «autoroutes de la mer». Il précise toutefois que le développement de ports en mer Baltique, en mer Adriatique et en mer Noire ne devrait **pas être entravé par d'autres infrastructures sous-marines**.

Les ports situés dans le nord de la mer Adriatique devraient renforcer leur coopération à travers une coordination régionale en vue de promouvoir les flux de transport pour le commerce maritime dans le nord de la mer Adriatique et d'intégrer pleinement les ports italiens avec les ports slovènes (Koper) et croates (Rijeka). La Commission est invitée à **inclure le port de Rijeka dans le corridor Baltique-Adriatique** pour permettre la connexion complète des ports de la mer du Nord avec l'Europe centrale et la mer Baltique.

La Commission devrait également examiner la **connectivité aérienne** au sein des États membres et entre eux et prendre des mesures visant à améliorer les services de transport aérien au niveau de la qualité des services pour les consommateurs.

Les députés voient dans les petits et moyens aéroports un fort potentiel pour améliorer l'accessibilité des transports en Europe centrale et orientale et soulignent la **contribution des aéroports régionaux** à la croissance de l'attractivité des régions. Ils soutiennent toutefois qu'il faut, avant toute construction de nouvelles installations, évaluer dûment la demande de trafic et les possibilités, et que l'utilisation de fonds de l'Union doit être strictement réservée aux projets viables d'un point de vue économique et durables.