



Informations de base	
<p><b>2021/0420(COD)</b></p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p>	Procédure terminée
<p>Réseau transeuropéen de transport</p> <p>Abrogation Règlement 2013/1315 <a href="#">2011/0294(COD)</a> Modification Règlement 2010/913 <a href="#">2008/0247(COD)</a> Modification Règlement 2021/1153 <a href="#">2018/0228(COD)</a></p> <p><b>Subject</b></p> <p>3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport</p> <p><b>Priorités législatives</b></p> <p><a href="#">Déclaration commune 2022</a> <a href="#">Déclaration commune 2023-24</a></p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		THALER Barbara (EPP)	28/04/2022
			RIQUET Dominique (Renew)	28/04/2022
			Rapporteur(e) fictif/fictive GARCÍA MUÑOZ Isabel (S&D) DALUNDE Jakob G. (Greens/EFA) ZLE Roberts (ECR) KOUNTOURA Elena (The Left)	
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>BUDG</b> Budgets		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs		DE MEO Salvatore (EPP)	14/02/2022

	<b>REGI</b> Développement régional	PANZA Alessandro (ID)	26/08/2022
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Mobilité et transports	VLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
14/12/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0812 	Résumé
07/03/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
13/04/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
13/04/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
14/04/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0147/2023	Résumé
17/04/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
19/04/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
14/02/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2024)000889 PE759.003	
24/04/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0317/2024	Résumé
24/04/2024	Résultat du vote au parlement		
13/06/2024	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
13/06/2024	Signature de l'acte final		
28/06/2024	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
<b>Référence de la procédure</b>	2021/0420(COD)
<b>Type de procédure</b>	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
<b>Sous-type de procédure</b>	Note thématique
<b>Instrument législatif</b>	Règlement
	Abrogation Règlement 2013/1315 <a href="#">2011/0294(COD)</a> Modification Règlement 2010/913 <a href="#">2008/0247(COD)</a> Modification Règlement 2021/1153 <a href="#">2018/0228(COD)</a>
<b>Autre base juridique</b>	Règlement du Parlement EP 165
<b>Consultation obligatoire d'autres institutions</b>	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
<b>État de la procédure</b>	Procédure terminée

Dossier de la commission	TRAN/9/08005
--------------------------	--------------

[Portail de documentation](#)





**Parlement Européen**

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Avis de la commission	<a href="#">IMCO</a>	<a href="#">PE730.131</a>	14/07/2022	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE736.593</a>	10/10/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.648</a>	16/11/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.702</a>	16/11/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.716</a>	17/11/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.715</a>	22/11/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE739.613</a>	01/12/2022	
Avis de la commission	<a href="#">REGI</a>	<a href="#">PE736.359</a>	05/12/2022	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.577</a>	25/01/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0147/2023</a>	14/04/2023	<a href="#">Résumé</a>
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		<a href="#">PE759.003</a>	09/02/2024	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0317/2024</a>	24/04/2024	<a href="#">Résumé</a>

**Conseil de l'Union**

Type de document	Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	<a href="#">GEDA/A/(2024)000889</a>	09/02/2024	
Projet d'acte final	<a href="#">00056/2024/LEX</a>	13/06/2024	

**Commission Européenne**

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	<a href="#">COM(2021)0812</a> 	14/12/2021	<a href="#">Résumé</a>
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2021)0435</a>	15/12/2021	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SWD(2021)0471</a> 	15/12/2021	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SWD(2021)0472</a> 	15/12/2021	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SWD(2021)0473</a> 	15/12/2021	
Document de base législatif complémentaire	<a href="#">COM(2022)0384</a>	27/07/2022	<a href="#">Résumé</a>
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2024)394</a>	08/08/2024	

**Parlements nationaux**

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé

Avis motivé	FR_SENATE	PE732.698	08/06/2022	
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2021)0812	01/03/2023	
Contribution	IT_CHAMBER	COM(2022)0384	01/03/2023	
Contribution	RO_SENATE	COM(2022)0384	21/03/2023	

#### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
ESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES6389/2021	23/03/2022	
CofR	Comité des régions: avis	CDR1228/2022	11/10/2022	

#### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	15/03/2022

## Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

### Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	13/12/2023	EC
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	ÖBB-Holding AG
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	28/11/2023	EESC
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/11/2023	Climanomics CIPRA Land Tirol
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	15/11/2023	ÖBB-Holding AG
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	13/11/2023	Wirtschaftskammer Kärnten CINEA
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	08/11/2023	Régie Autonome des Transports Parisiens
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	17/10/2023	Czech Ministry of Transport
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	11/10/2023	Wirtschaftskammer Kärnten
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	02/10/2023	EC
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	26/09/2023	Société nationale SNCF
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	20/09/2023	Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	11/09/2023	Hardt Hyperloop Hyperloop Development Program
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	05/07/2023	Rep Perm of Spain

THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	29/06/2023	Vereinigung der österreichischen Industrie - Industriellenvereinigung
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	20/06/2023	IV Tirol
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	19/06/2023	Asfinag Alpenstraßen GmbH
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/06/2023	Tägföretagen
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/06/2023	WKO Steiermark WKO Kärnten
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	15/06/2023	Fédération des Travaux Publics (FTP) de Lorraine
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/06/2023	Comisionado Corredor Atlántico
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	01/06/2023	European Cyclists' Federation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	26/05/2023	Doppelmayr
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	24/05/2023	Perm Rep of Austria
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	15/05/2023	Bundesvertretung Busunternehmer Österreich
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	11/05/2023	Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino Euregio Inntal
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2023	Perm Rep of Slovenia
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	04/05/2023	BMAW Perm Rep of Austria
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	03/05/2023	DB Cargo
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	28/04/2023	European Federation of Inland Ports WienCont Danube Commission
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	27/04/2023	Ferrari
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	19/04/2023	BMEIA
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/04/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	11/04/2023	Perm Rep of Croatia
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/03/2023	Terminal de la Comarca de la Litera
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	29/03/2023	Perm Rep of Latvia
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	28/03/2023	Kombiverkehr
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	23/03/2023	European Transport Safety Council
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	09/03/2023	RENFE
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	08/03/2023	UIP - International Union of Wagon Keepers
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	08/03/2023	SNCF
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	07/03/2023	Verbindungsbüro Salzburg
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	02/03/2023	CER MAV Hungarian State Railways
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	15/02/2023	ACI Europe

THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	15/02/2023	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	14/02/2023	Trenitalia France
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	14/02/2023	Société nationale SNCF
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	14/02/2023	Société nationale SNCF
CAMPOMENOSI Marco	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	08/02/2023	Edison Spa
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	06/02/2023	Airports Council International - European Region
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	06/02/2023	Counsellor for Transport Mission of Norway to the EU
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	02/02/2023	Conseil des Communes et Régions d'Europe (81142561702-61)
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	02/02/2023	Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	01/02/2023	Deutsche Bahn AG
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	31/01/2023	ÖBB
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	26/01/2023	Perm Rep Sweden
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/01/2023	European Transport Safety Council
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	24/01/2023	Fédération des Industries Ferroviaires
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/01/2023	European Transport Safety Council
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	17/01/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/01/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/01/2023	Permanent Representation of the Netherlands to the EU
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/01/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CAMPOMENOSI Marco	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/01/2023	CER
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	21/12/2022	iMONITRAF!
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	06/12/2022	viadonau
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	06/12/2022	World Road Transport Organisation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	05/12/2022	Ministry of Transport and Communication of the Republic of Lithuania
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	01/12/2022	Representation office of Nouvelle-Aquitaine
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/11/2022	Representantes Gobierno de Cantabria
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	29/11/2022	Ecologistas en Accion
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	25/11/2022	Cámara de Motril
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	23/11/2022	UNIFE

DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	23/11/2022	UNIFE
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	22/11/2022	Puerto de Castellón
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	22/11/2022	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	22/11/2022	UNIFE
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/11/2022	Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/11/2022	DB (Event DB Wettbewerbsbericht)
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	15/11/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	09/11/2022	Interferry Inc.
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	09/11/2022	Ministry of Infrastructure of Poland
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	09/11/2022	LHI Spedition ÖBB
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	08/11/2022	FEPORT
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	08/11/2022	LHI Spedition ÖBB
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	07/11/2022	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Österreich)
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	03/11/2022	European Cyclists' Federation 28451455737-18
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/10/2022	European Transport Safety Council
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	27/10/2022	Handelskammer Bozen ANITA
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	27/10/2022	DG MOVE
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	25/10/2022	European Cyclists' Federation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	25/10/2022	Vertretung der Europaregion Tirol-Südtirol-Trentino
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	20/10/2022	BusinessEurope
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/10/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/10/2022	Terminal Marítima de Zaragoza
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	18/10/2022	Region Jämtland Härjedalen
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	14/10/2022	World Road Transport Organisation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	13/10/2022	BCP Event (BCP, BBT, DB, ÖBB, RFI)
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/10/2022	CANSO - Civil Air Navigation Services Organisation
WARBORN Jörgen	Rapporteur(e)	TRAN	11/10/2022	STRING Network
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/10/2022	Scandria Alliance
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/09/2022	Stockholms Hamnar

DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	28/09/2022	Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA)
KOUNTOURA Elena	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	27/09/2022	UITP - International Association of Public Transport
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	19/09/2022	European Sea Ports Organisation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/09/2022	Grand-Est Europe
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	14/09/2022	UNIFE
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	07/09/2022	RENFE
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	06/09/2022	Inland Navigation Europe
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/09/2022	COMITE POUR LA LIAISON EUROPEENNE TRANSALPINE LYON-TURIN
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/09/2022	UITP - International Association of Public Transport
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	02/09/2022	MOFAIR
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	22/07/2022	LCA Logistik Center Austria Süd GmbH
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	12/07/2022	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/07/2022	Albertis
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/07/2022	Ministerio de Transportes del Estado Federal de Baden-Württemberg
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	06/07/2022	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	06/07/2022	Bellona Europa 29934726424-76
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/07/2022	Decathlon SE
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/07/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/07/2022	Alstom
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	04/07/2022	ÖBB-Holding AG 36636102190-34
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	29/06/2022	European Barge Union Inland Navigation Europe viadonau EFIP
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	29/06/2022	North Sweden European Office
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	29/06/2022	STRING
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	27/06/2022	Alstom Nederlandse Spoorwegen Société nationale SNCF Comité pour la Transalpine
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/06/2022	UNIFE
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	24/06/2022	European Cyclists' federation
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	24/06/2022	Bundesarbeitskammer Österreich



DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	22/06/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A. Rail Forum Europe
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	21/06/2022	Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) ESPO Port of Kokkala City of Kokkala
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	21/06/2022	Decathlon SE European Cyclists' Federation European Passengers' Federation FERRMED Kreab Transdev Group UNIFE ÖBB-Holding AG Community of European Railways and Infrastructure Managers (CER)
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	16/06/2022	BMLV
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	08/06/2022	Community of European Railway and Infrastructure Companies
DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	IMCO	07/06/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/05/2022	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND e.V.) 424540741196-66
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	20/05/2022	European Cyclists' Federation 28451455737-18
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	17/05/2022	STRING
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	16/05/2022	Consejería de Presidencia de la Región de Murcia
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	16/05/2022	Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	13/05/2022	EUSALP Mobility Conference - InfraConceptA
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/05/2022	Cámara de Comercio Motril Granada
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/05/2022	Hyperloop Transportation Technologies
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/05/2022	Transdev Group
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	11/05/2022	European Cyclists' Federation
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	10/05/2022	World Road Transport Organisation
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	10/05/2022	The Community of European Railway and Infrastructure Companies
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	03/05/2022	SNCF (97914681026-14)
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	27/04/2022	Asociación Logística Innovadora de Aragón
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	25/04/2022	Talgo
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	12/04/2022	Clean Air Task Force, Inc.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	05/04/2022	Oficina del Comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	30/03/2022	Feteia-Oltra
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	25/03/2022	Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)

DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	21/03/2022	European Cyclists' Federation
DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	15/03/2022	CONFCOMMERCIO - IMPRESE PER L'ITALIA
DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	15/03/2022	CER
DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	10/03/2022	FIEC
DE MEO Salvatore	Rapporteur(e) pour avis	IMCO	01/03/2022	FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.p.A.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	08/12/2021	Cámara de Comercio de Motril, Autoridad Portuaria de Motril y Cámara de Comercio de Granada
DALUNDE Jakop G.	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	20/10/2021	Community of European Railway and Infrastructure Companies
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	06/10/2021	Community of European Railway and Infrastructure Companies
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e) fictif/fictive	TRAN	16/04/2021	S.E Correos y Telégrafos S.A., S.M.E.

### Autres membres

Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
KATAINEN Elsi	04/12/2023	Kokkola city and port
BILBAO BARANDICA Izaskun	19/06/2023	Gobierno Vasco
DEPARNAY-GRUNENBERG Anna	04/05/2023	Main Line for Europe
BILBAO BARANDICA Izaskun	12/04/2023	RENFE
PEKKARINEN Mauri	29/03/2023	City of Kokkola Port of Kokkola
BILBAO BARANDICA Izaskun	07/03/2023	Puerto de Motril y Cámara de Comercio
BILBAO BARANDICA Izaskun	30/01/2023	Sector ferrocarril español
ERTUG Ismail	18/01/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies
BILBAO BARANDICA Izaskun	30/11/2022	Parlamento cantabria
BILBAO BARANDICA Izaskun	30/11/2022	Parlamento Cantabria
BILBAO BARANDICA Izaskun	08/11/2022	Ferrovioario dello Stato
KATAINEN Elsi	13/10/2022	Kuntaliitto
BILBAO BARANDICA Izaskun	12/10/2022	Gobierno de Cantabria
ERTUG Ismail	11/10/2022	Community of European Railway and Infrastructure Companies
BILBAO BARANDICA Izaskun	19/07/2022	Comisión Europea
BILBAO BARANDICA Izaskun	08/07/2022	European Commission
BILBAO BARANDICA Izaskun	29/06/2022	EAJ
CUFFE Ciarán	18/05/2022	Galway Harbour Company DAC
BILBAO BARANDICA Izaskun	10/05/2022	UNIFE
BERGKVIST Erik	22/04/2022	Österbotten Förbund
PETERSEN Morten	22/09/2021	CanEurope

<b>Acte final</b>

# Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 24/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 567 voix pour, 35 contre et 29 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, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

## Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen devra démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

**1) la durabilité** par: i) la promotion de la mobilité à émissions faibles et nulles; ii) une utilisation accrue de modes de transport plus durables, en particulier en développant un réseau ferroviaire interopérable de voyageurs à longue distance, notamment à grande vitesse, et un réseau de fret ferroviaire interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance pour le transport de passagers et de marchandises dans l'ensemble de l'Union; iii) une meilleure protection de l'environnement; iv) la réduction des externalités négatives, y compris celles liées à l'environnement, au climat, à la santé, à la congestion et aux accidents, par exemple au moyen de mesures d'incitation écologique;

**2) la cohésion** par: i) l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, en tenant particulièrement compte des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population; ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures, et la promotion de l'interopérabilité entre les systèmes numériques de tous les modes de transport, avec une capacité de réseau suffisante, entre les régions et entre les États membres;

**3) l'efficacité** par l'élimination des goulets d'étranglement infrastructurels et la mise en place des chaînons manquants, à la fois au sein des infrastructures de transport et aux points de connexion entre elles, sur les territoires des États membres et entre ceux-ci, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, et la connexion, le cas échéant, au réseau transeuropéen de transport dans les pays tiers;

**4) l'augmentation des avantages pour ses utilisateurs** en garantissant l'accessibilité pour les utilisateurs et en répondant à leurs besoins en matière de mobilité et de transport, en tenant compte en particulier des besoins des personnes en situation de vulnérabilité, notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et des personnes vivant dans des régions reculées.

Le réseau transeuropéen de transport sera progressivement développé en trois étapes: a) l'achèvement d'un réseau central d'ici au 31 décembre 2030; b) l'achèvement d'un réseau central étendu d'ici au 31 décembre 2040; et, c) l'achèvement d'un réseau global d'ici au 31 décembre 2050.

## Corridors de transport européens

Les **neuf corridors** de transport européens spécifiés dans les cartes figurant à l'annexe III du règlement sont les suivants: i) Atlantique; ii) Mer Baltique - mer Noire - mer Égée; iii) Baltique - Adriatique; iv) Méditerranée; v) Mer du Nord - Rhin - Méditerranée; vi) Mer du Nord - Baltique; vii) Rhin - Danube; viii) Scandinavie - Méditerranée; ix) Balkans occidentaux - Méditerranée orientale.

## Infrastructures de transport pour le réseau global

Les États membres devront veiller à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau global, à l'exception de certaines connexions i) soient **complètement électrifiées** en ce qui concerne les voies de la ligne; ii) permettent, sans autorisation spéciale, l'exploitation de trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m (y compris la ou les locomotives).

## Infrastructures de transport pour le réseau central et le réseau central étendu

Les États membres devront veiller à ce que, d'ici le 31 décembre 2040 :

- pour les tronçons ferroviaires reliant les terminaux de fret multimodaux de deux nœuds urbains ou le terminal de fret multimodal d'un nœud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75% de la longueur de chaque tronçon ferroviaire soient conçus pour une vitesse minimale de **100 km/h pour les trains de marchandises** sur les lignes de transport de marchandises du réseau central étendu;

- pour les tronçons ferroviaires reliant les plateformes multimodales pour le transport de passagers de deux nœuds urbains ou les plateformes multimodales pour le transport de passagers d'un nœud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75% de la longueur de chaque tronçon ferroviaire soient conçus pour une vitesse minimale de **160 km/h pour les trains de voyageurs** sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central étendu.

La gouvernance du fret ferroviaire devra tout mettre en œuvre pour garantir que, d'ici au 31 décembre 2030, le temps d'arrêt des trains de marchandises franchissant une frontière entre deux États membres **ne dépasse pas 25 minutes en moyenne** et que la plupart des trains franchissant au moins une frontière d'un corridor de transport européen arrivent à leur destination ou à la frontière extérieure de l'Union à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à 30 minutes.

Les États membres devront assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, d'aires de stationnement sûres et sécurisées, situées en moyenne à des **intervalles de 150 km**, offrant suffisamment d'espace de stationnement pour les véhicules utilitaires.

Les **grands aéroports** européens (qui accueillent plus de 12 millions de passagers par an) seront connectés au réseau ferroviaire transeuropéen.

## Mettre fin à la coopération avec la Russie et privilégier l'Ukraine

En raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de la position adoptée par la Biélorussie dans ce conflit, la coopération entre l'Union et la Russie et la Biélorussie dans le domaine de la politique relative au réseau transeuropéen de transport n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. Il est donc prévu de mettre fin au réseau transeuropéen de transport dans ces deux pays tiers. Par conséquent, l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie **n'est plus prioritaire** sur le territoire des États membres.

Le nouveau contexte géopolitique créé par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine a également montré l'importance de liaisons de transport sans discontinuité sur le territoire de l'Union et avec les pays voisins. L'existence d'un écartement des voies différent de **l'écartement nominal standard européen de 1.435 mm** entrave gravement l'interopérabilité des réseaux ferroviaires dans l'ensemble de l'Union et nuit même à la compétitivité des réseaux ferroviaires isolés. L'écartement nominal standard européen de 1.435 mm devra par conséquent être la norme applicable à la construction des nouvelles lignes ferroviaires du réseau central ou du réseau central étendu.

### **Mobilité militaire**

Les gouvernements de l'UE devront tenir compte des besoins militaires (poids et taille du transport militaire) lors de la construction ou de la modernisation d'infrastructures qui chevauchent les réseaux de transport militaire. Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur des règles, la Commission devra mener une étude sur les mouvements à grande échelle à court terme dans l'UE, afin de faciliter la planification de la mobilité militaire.

## **Réseau transeuropéen de transport**

2021/0420(COD) - 28/06/2024 - Acte final

OBJECTIF : création et développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport en vue de garantir une connectivité durable en Europe.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013.

CONTENU : le présent règlement révisé concernant les **orientations de l'UE pour le développement du réseau transeuropéen de transport** (RTE-T) vise à construire un réseau de transport fiable, sans discontinuité et de haute qualité, qui garantisse une connectivité durable à travers toute l'Europe sans interruptions physiques, goulets d'étranglement et chaînons manquants.

### **Objectifs du réseau transeuropéen de transport**

L'objectif général du développement du réseau transeuropéen de transport est de mettre en place, à l'échelle de l'Union, un **réseau unique de transport multimodal de haute qualité**. Il doit démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

**a) la durabilité**, notamment par la promotion de la mobilité à émissions faibles et nulles et une utilisation accrue de modes de transport plus durables, en particulier en développant un réseau ferroviaire interopérable de voyageurs à longue distance, notamment à grande vitesse, et un réseau de fret ferroviaire interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance pour le transport de passagers et de marchandises dans l'ensemble de l'Union;

**b) la cohésion**, notamment par l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, en tenant particulièrement compte des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

**c) l'efficacité**, notamment par l'élimination des goulets d'étranglement infrastructurels et la mise en place des chaînons manquants;

**d) l'augmentation des avantages pour ses utilisateurs** en garantissant l'accessibilité pour les utilisateurs en tenant compte en particulier des besoins des personnes en situation de vulnérabilité, notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

### **Développement progressif**

Le réseau transeuropéen de transport sera progressivement développé en trois étapes: a) l'achèvement d'un réseau central d'ici au 31 décembre **2030**; b) l'achèvement d'un réseau central étendu d'ici au 31 décembre **2040**; et c) l'achèvement d'un réseau global d'ici au 31 décembre **2050**.

### **Corridors européens**

Le règlement définit les corridors de transport européens de la plus haute importance stratégique sur la base de tronçons prioritaires du réseau transeuropéen de transport et de projets d'intérêt commun. Le nouveau règlement crée **neuf «corridors de transport européens»**: 1) Atlantique; 2) Mer Baltique - mer Noire - mer Égée; 3) Baltique - Adriatique; 4) Méditerranée; 5) Mer du Nord - Rhin - Méditerranée; 6) Mer du Nord - Baltique; 7) Rhin - Danube; 8) Scandinavie - Méditerranée; 9) Balkans occidentaux - Méditerranée orientale.

### **Projets d'intérêt commun**

Les projets d'intérêt commun contribueront au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport, en modernisant les infrastructures de transport existantes ou grâce à des mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace du réseau en termes de ressources. Ils devront être menés en conformité avec le droit de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides d'État, de marchés publics, de santé publique et d'accessibilité.

Les États membres décideront du degré de priorité à donner aux projets d'intérêt commun, en fonction d'exigences techniques et prioritaires réalistes visant à mettre en place des infrastructures unifiées, hautement performantes et pleinement interopérables, afin de contribuer à la décarbonation du secteur des transports et à sa multimodalité. Ces exigences, telles qu'elles sont énoncées dans le nouveau règlement, sont proportionnées aux avantages escomptés, aux fonctionnalités et aux investissements requis de la part des États membres.

### **Infrastructures de transport ferroviaire**

Le règlement reconnaît l'importance des chemins de fer dans la transition vers des modes de transport durables et contient de nouvelles exigences qui pourront contribuer au transfert modal et à une amélioration des performances du futur réseau ferroviaire transeuropéen. Des dispositions relatives i) au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), ii) au réseau central étendu et au réseau global, iii) à la conversion à l'

**écartement nominal standard européen des voies** (1.435 mm), iv) à l'augmentation du nombre de trains de marchandises d'une longueur de **740 mètres** et v) à la vitesse de ligne minimale de **160 km/h** pour les trains de voyageurs, sont prévues en vue de garantir une capacité suffisante et la fluidité des opérations de transport ferroviaire sans interruption sur l'ensemble du réseau RTE-T.

La gouvernance du fret ferroviaire devra tout mettre en œuvre pour garantir que, d'ici au 31 décembre 2030, le temps d'arrêt des trains de marchandises franchissant une frontière entre deux États membres **ne dépasse pas 25 minutes** en moyenne et que la plupart des trains franchissant au moins une frontière d'un corridor de transport européen arrivent à leur destination ou à la frontière extérieure de l'Union à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à 30 minutes.

### **Transport routier**

Le règlement stipule que toutes les routes du réseau central et du réseau central étendu seront spécialement conçues, construites ou modernisées pour le trafic automobile en prévoyant des **chaussées distinctes** pour les deux sens de circulation, séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens. Les États membres devront également assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu d'**aires de stationnement sûres et sécurisées**, situées en moyenne à des intervalles de 150 km, offrant suffisamment d'espace de stationnement pour les véhicules utilitaires.

### **Nœuds urbains**

Les États membres devront veiller à la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, et au plus tard le 31 décembre 2027 à l'adoption et au suivi d'un **plan de mobilité urbaine durable** (PMUD) pour chaque nœud urbain comprenant, entre autres, des mesures visant à intégrer les différents modes de transport et à passer à une mobilité durable, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles ou faibles et à réduire la pollution atmosphérique et sonore.

### **Infrastructures de transport aérien**

Le nouveau règlement soutient l'objectif consistant à améliorer la connectivité des aéroports avec les services de transport ferroviaire. Les aéroports des grandes villes européennes dont le volume annuel total de trafic de voyageurs est **supérieur à 12 millions de voyageurs** seront donc reliés au réseau ferroviaire transeuropéen, y compris, dans la mesure du possible, au réseau ferroviaire à grande vitesse, en prévoyant des services à longue distance au plus tard le 31 décembre 2040.

### **Gouvernance**

Les **coordonnateurs européens**, qui sont chargés par la Commission de coordonner les décisions et les actions des États membres et des autres parties prenantes concernées, continueront de donner le cap pour la mise en œuvre des corridors et des priorités horizontales du RTE-T et à associer un grand nombre de parties prenantes tout au long du processus d'achèvement du réseau RTE-T.

Enfin, en réponse aux conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et afin d'assurer une meilleure connectivité avec les principaux pays voisins, le nouveau règlement étend quatre corridors de transport européens du réseau RTE-T à **l'Ukraine et à la Moldavie**, tout en déclassant les connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 18.7.2024.

## **Réseau transeuropéen de transport**

2021/0420(COD) - 14/12/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser les lignes directrices relatives au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de les aligner sur les objectifs du pacte vert pour l'Europe et sur les objectifs de la loi européenne sur le climat.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le RTE-T est un réseau européen de voies ferrées, de voies navigables intérieures, de voies de navigation à courte distance et de routes. Il relie 424 grandes villes à des ports, des aéroports et des terminaux ferroviaires. Les émissions liées au transport représentent environ 25% du total des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert appelle donc à une réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports afin que l'Union devienne une économie climatiquement neutre d'ici à 2050, tout en s'efforçant d'atteindre l'ambition de zéro pollution.

La proposition de révision du RTE-T vise à soutenir le développement d'un réseau transeuropéen de transport fiable, continu et de grande qualité, qui assure une connectivité durable dans toute l'Union européenne sans interruption physique, goulets d'étranglement ou chaînons manquants d'ici 2050. Ce réseau contribuera au bon fonctionnement du marché intérieur, à la cohésion économique, sociale et territoriale du territoire de l'UE et aux objectifs de l'action verte européenne. Il devrait être développé progressivement par étapes, avec des échéances intermédiaires en 2030 et 2040.

CONTENU : le règlement proposé établit des orientations révisées pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport composé du réseau global, du réseau central et du réseau central étendu, ces deux derniers étant établis sur la base du réseau global. Il identifie: a) les corridors européens de transport de la plus haute importance stratégique sur la base des sections prioritaires du réseau transeuropéen de transport; b) les projets d'intérêt commun et précise les exigences à respecter pour le développement et la mise en œuvre de l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport.

Les principales modifications apportées par la proposition par rapport au règlement de 2013 concernent les points suivants :

- des **normes d'infrastructure élevées** pour tous les modes, appliquées sur l'ensemble du réseau;
- une nouvelle **échéance intermédiaire de 2040** pour accélérer l'achèvement de certaines normes et sections de réseau avant l'échéance de 2050, qui s'appliquera au réseau central étendu;

- des **synergies plus fortes entre la planification des infrastructures et l'exploitation des services de transport**. Parmi les exemples, on peut citer l'augmentation de la vitesse des trains sur le réseau RTE-T (160 kilomètres par heure pour les services de passagers et 100 kilomètres par heure pour le fret), des temps d'attente maximums aux frontières de 15 minutes pour le fret ferroviaire. Un autre exemple est la garantie d'un bon état de navigation par bassin fluvial sur les voies de navigation intérieure du réseau RTE-T;
- des exigences relatives au déploiement, sur l'ensemble du réseau RTE-T, de **l'infrastructure de chargement et de ravitaillement en carburant** nécessaire pour les carburants de substitution. Cela signifierait une capacité de recharge suffisante pour les voitures, les camionnettes et les camions à une distance de 60 kilomètres dans chaque direction d'ici 2025 sur le réseau central et d'ici 2030 pour le réseau central étendu et le réseau global;
- la mise à disposition **d'aires de stationnement sûres et sécurisées** pour les chauffeurs professionnels, équipées d'infrastructures de carburants alternatifs;
- l'utilisation de technologies innovantes telles que la 5G pour faire progresser la **numérisation des infrastructures de transport**, en augmentant encore l'efficacité et en améliorant la sûreté, la sécurité et la résilience du réseau;
- une résilience accrue du réseau RTE-T face aux catastrophes naturelles et d'origine humaine et un déploiement efficace et rapide des **services d'urgence et de secours**, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite;
- l'obligation pour 424 grandes villes du réseau RTE-T de se doter de **plans de mobilité urbaine durable d'ici 2025**, afin d'aligner leurs développements en matière de mobilité sur le réseau RTE-T;
- davantage de plates-formes de transbordement et de terminaux multimodaux de passagers dans les villes afin de **faciliter la multimodalité**, en particulier pour le dernier kilomètre d'un voyage de passagers ou de marchandises;
- relier les grands aéroports au rail, si possible à grande vitesse;
- rendre possible, sur l'ensemble du réseau, le **transport des camions par le train**.

## Annexes

La proposition révisé les annexes pour y inclure des cartes détaillées du réseau principal, du réseau central étendu et du réseau global, des listes de nœuds de transport et de nœuds urbains entrant dans le champ d'application du règlement, ainsi que la définition du tracé et les cartes des corridors de transport européens. Elle contient en outre des cartes indicatives pour les pays voisins.

## Implications budgétaires

Les coûts administratifs par rapport au scénario de référence ont été estimés comme étant modérés. Exprimés en valeur actuelle sur la période 2021-2050, les coûts administratifs pour les autorités publiques ont été estimés à 25,4 millions d'EUR (soit 15,8 millions d'EUR pour la Commission européenne et 9,6 millions d'EUR pour les autorités publiques des États membres).

En outre, la plus grande partie des investissements devrait provenir de financements publics (fonds publics nationaux, fonds européens) et s'élèverait à 244,2 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, exprimés en valeur actuelle sur la période 2021-2050.

# Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 27/07/2022 - Document de base législatif complémentaire

La Commission a présenté une **proposition modifiée** de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) 1315/2013.

Pour rappel, le règlement (UE) 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) définit un réseau multimodal à l'échelle européenne de voies ferrées, de voies navigables intérieures et de voies de navigation à courte distance qui sont reliées à des nœuds urbains, des ports maritimes et intérieurs, des aéroports et des terminaux dans toute l'Union européenne. Ce réseau constitue une base solide pour la construction des artères nécessaires à la fluidité des flux de transport de passagers et de marchandises en Europe et dans le reste du monde.

Pour aider à relever les défis croissants du changement climatique et la nécessité d'une plus grande résilience des infrastructures de transport de l'Union après les effets paralysants de la pandémie COVID-19, la Commission a adopté le 14 décembre 2021 une proposition législative qui révisé le règlement RTE-T de 2013. Toutefois, depuis l'adoption des orientations révisées, la résilience du réseau de transport européen a été mise à l'épreuve une fois de plus par l'impact dévastateur de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine.

Cette situation a redéfini le paysage géopolitique, faisant apparaître la vulnérabilité de l'UE à des événements perturbateurs imprévus au-delà des frontières de l'Union. Ses répercussions majeures sur les marchés mondiaux, comme la sécurité alimentaire mondiale, ont mis en évidence le fait que le marché intérieur de l'Union et son réseau de transport ne peuvent être considérés isolément lorsqu'il s'agit d'élaborer la politique de l'Union. De meilleures connexions avec les pays partenaires voisins de l'UE sont plus que jamais nécessaires.

CONTENU : la présente proposition modifiée vise à introduire les changements suivants dans la proposition législative du 14 décembre 2021 :

- en réponse immédiate à l'action demandée dans la communication sur les «voies de solidarité», une **extension de quatre corridors de transport européens vers l'Ukraine et la Moldavie** est proposée, sur la base des cartes indicatives du réseau central dans ces deux pays. Il s'agit notamment de l'extension du corridor Baltique-Mer du Nord jusqu'à Mariupol via Lviv et Kiev, de l'extension du corridor Baltique-Mer Noire-Mer Égée jusqu'à Odessa via Lviv et via Chiinu, ainsi que de l'extension des corridors Mer Baltique-Mer Adriatique et Rhin-Danube jusqu'à Lviv;
- compte tenu du contexte géopolitique actuel, une orientation vers le réseau transeuropéen de transport et son extension en Russie et au Belarus n'est plus valable ni souhaitable. Il est donc proposé de **supprimer les cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport en Russie et au Belarus de l'annexe IV**. Toutefois, dans le cas d'une transition démocratique au Belarus, la construction et l'amélioration des connexions transfrontalières du pays avec l'UE, conformément au plan économique global pour un Belarus démocratique, seraient une priorité absolue, y compris par la réintégration du pays dans le règlement ;

- l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et le Belarus ne constitue plus une priorité élevée sur le territoire des États membres de l'UE. Des connexions existent actuellement entre la Finlande, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne et ces deux pays tiers. Pour refléter la moindre priorité accordée à la construction et à la mise à niveau de ces connexions du "dernier kilomètre", il est proposé de **rétrograder les derniers kilomètres** de toutes les connexions transfrontalières actuellement sur le réseau central vers le réseau global pour lequel seule une date limite plus tardive de mise en œuvre de 2050 est prévue;

- enfin, plusieurs États membres disposent **d'un réseau ferroviaire dont l'écartement nominal des voies est différent de l'écartement nominal européen standard de 1.435 mm**. Les pays concernés sont l'Irlande (écartement de 1.600 mm), la Finlande (écartement de 1.524 mm), l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie (écartement de 1.520 mm) et le Portugal et l'Espagne (écartement de 1.668 mm). Ces différences d'écartement des voies ferrées limitent considérablement l'interopérabilité ferroviaire dans l'Union européenne, comme l'a montré la crise actuelle en Ukraine et les problèmes qu'elle rencontre pour exporter des céréales par voie ferroviaire en raison de l'écartement différent de ses voies. Il est donc proposé, pour tous les États membres ayant une connexion ferroviaire terrestre avec d'autres États membres, d'inclure l'obligation de développer toutes les nouvelles lignes ferroviaires RTE-T avec **un écartement nominal de voie standard européen de 1.435 mm** et également de développer un plan de migration vers cet écartement nominal standard européen pour toutes les lignes existantes des corridors de transport européens.

## Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 14/04/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Barbara THALER (PPE, AT) et Dominique RIQUET (Renew Europe, FR) 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, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) 1315/2013.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

### **Objectifs du réseau transeuropéen de transport**

Selon les députés, le réseau transeuropéen de transport devrait renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribuer à la création d'un espace européen unique de transport qui soit durable, efficace et résilient, qui accroisse les avantages pour ses utilisateurs et qui soutienne une croissance inclusive. Il devrait démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant à:

a) **la durabilité** par: (i) la contribution au déploiement de technologies de décarbonation, y compris par des infrastructures de **carburants alternatifs**, et l'optimisation des synergies; (ii) la promotion d'infrastructures pour les modes de mobilité actifs;

b) **l'efficacité** par: (i) **l'interopérabilité** des réseaux de transport européens, nationaux, régionaux et locaux grâce à des règles et normes techniques et opérationnelles européennes communes, des exigences en matière d'équipement technique, la certification du personnel, y compris l'utilisation d'une langue unique à l'échelle de l'Union pour le transport ferroviaire transfrontalier; (ii) l'optimisation de la capacité du réseau ferroviaire; (iii) des programmes d'entretien continus et efficaces; (iv) une plus grande coordination des travaux d'infrastructure entre les États membres pour les projets transfrontaliers; (v) l'élimination des tronçons présentant des goulets d'étranglement, en particulier pour les liaisons transfrontalières.

### **Réseau efficace en termes de ressources, résilient et protection de l'environnement**

Le réseau transeuropéen de transport devrait être planifié, développé et exploité de manière à utiliser efficacement les ressources, dans le respect des exigences environnementales nationales et de l'Union, par le biais de : (i) l'élaboration et l'application de règles européennes communes pour la mise en œuvre de **projets communs**, en particulier sur les tronçons transfrontaliers; (ii) l'optimisation de l'intégration et de l'interconnexion des infrastructures afin de favoriser la **multimodalité**; (iii) la prise en compte des **synergies** possibles avec d'autres réseaux, y compris les modes actifs, en particulier les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunications, y compris l'ensemble du réseau électrique, afin d'assurer la cohérence entre la planification de l'infrastructure de recharge et la planification des réseaux respectifs; (iv) les synergies avec le réseau **EuroVelo** ou le réseau identifié dans les exigences militaires de l'UE pour la mobilité militaire.

### **Transport durable**

Le rapport préconise des normes techniques et opérationnelles unifiées pour chaque mode de transport et souligne que le transport intermodal devrait être effectué principalement par le rail, les voies navigables intérieures ou le transport maritime à courte distance, tandis que les étapes initiales et/ou finales peuvent être effectuées par la route. Cela devrait se traduire par des chemins de fer entièrement électrifiés dans le réseau RTE-T principal, circulant avec au moins **des trains de voyageurs à 160 km/h et des trains de marchandises à 100 km/h**, qui pourraient franchir les frontières intérieures de l'UE en moins de 15 minutes d'ici à la fin de 2030.

### **Coopération avec les pays tiers**

Le rapport note que dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2035, une enveloppe budgétaire dédiée aux «transports extérieurs» devrait être créée dans le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE III), afin d'accroître la coopération avec les pays tiers en termes de projets transfrontaliers et de déploiement d'infrastructures. Cette nouvelle enveloppe financière sera d'au moins 30% du montant du programme actuel du MIE et devrait être fournie au titre de la rubrique 5 (Sécurité et défense) et de la rubrique 6 (Voisinage et monde) du CFP.

### **Priorités générales pour les corridors de transport européens**

Dans le cadre du développement des corridors européens de transport, la priorité générale devrait être accordée aux mesures nécessaires pour : (i) le déploiement de systèmes TIC sur tous les modes du réseau afin d'assurer une utilisation efficace de l'infrastructure; (ii) l'amélioration des connexions entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux d'infrastructure des pays voisins, ainsi que l'amélioration des infrastructures de transport transeuropéennes sur le territoire des pays voisins.

### **Exigences relatives aux nœuds urbains**

Compte tenu du rôle important joué par les nœuds urbains, les députés établissent des dispositions visant à garantir que les goulets d'étranglement en matière de capacité et la connectivité insuffisante au sein des nœuds urbains n'entravent pas la multimodalité le long du RTE-T, tout en tenant pleinement compte des divers défis de chaque nœud urbain et du principe de subsidiarité.

Enfin, les États membres sont invités à adopter des **plans de mobilité urbaine durable** d'ici à la fin de 2025 afin d'intégrer les différents modes de transport, y compris le vélo ou la mobilité active, de réduire la congestion et d'améliorer la sécurité routière. Ce plan devrait devenir l'une des conditions pour obtenir un financement de l'UE.