










# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement <a href="#">2021/0420(COD)</a>	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Réseau transeuropéen de transport Modification Règlement 2010/913 <a href="#">2008/0247(COD)</a> Abrogation Règlement 2013/1315 <a href="#">2011/0294(COD)</a> Modification Règlement 2021/1153 <a href="#">2018/0228(COD)</a>	
Sujet 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	
Priorités législatives <a href="#">Déclaration commune 2023-24</a> <a href="#">Déclaration commune 2022</a>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a>		28/04/2022
		 <a href="#">THALER Barbara</a>	28/04/2022
		 <a href="#">RIQUET Dominique</a>	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 <a href="#">GARCÍA MUÑOZ Isabel</a>	
		 <a href="#">DALUNDE Jakob G.</a>	
		 <a href="#">CAMPOMENOSI Marco</a>	
		 <a href="#">ZÍLE Roberts</a>	
		 <a href="#">KOUNTOURA Elena</a>	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ENVI</b> <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a>	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>BUDG</b> <a href="#">Budgets</a>	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>REGI</b> <a href="#">Développement régional</a>		26/08/2022
		 <a href="#">PANZA Alessandro</a>	
	<b>IMCO</b> <a href="#">Marché intérieur et protection des consommateurs</a>		14/02/2022
		 <a href="#">DE MEO Salvatore</a>	

Conseil de l'Union européenne  
Commission européenne

Comité économique et social  
européen  
Comité européen des régions

ITRE [Industrie, recherche et énergie](#)

DG de la Commission

[Mobilité et transports](#)

La commission a décidé de ne pas donner d'avis.

Commissaire

VĂLEAN Adina-Ioana

## Evénements clés

14/12/2021	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2021)0812</a>	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	<a href="#">A9-0147/2023</a>	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)		

## Informations techniques

Référence de procédure	2021/0420(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement 2010/913 <a href="#">2008/0247(COD)</a> Abrogation Règlement 2013/1315 <a href="#">2011/0294(COD)</a> Modification Règlement 2021/1153 <a href="#">2018/0228(COD)</a>
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/08005

## Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2021)0812</a>	14/12/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2021)0435	15/12/2021	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2021)0472	15/12/2021	EC	

Document annexé à la procédure		SWD(2021)0473	15/12/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0471	15/12/2021	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES6389/2021</a>	23/03/2022	ESC	
Avis de la commission	IMCO	<a href="#">PE730.131</a>	14/07/2022	EP	
Document de base législatif complémentaire		COM(2022)0384	27/07/2022	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE736.593</a>	10/10/2022	EP	
Comité des régions: avis		<a href="#">CDR1228/2022</a>	11/10/2022	CofR	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.648</a>	16/11/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.702</a>	16/11/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.716</a>	17/11/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.715</a>	22/11/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE739.613</a>	01/12/2022	EP	
Avis de la commission	REGI	<a href="#">PE736.359</a>	05/12/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE738.577</a>	25/01/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0147/2023</a>	14/04/2023	EP	Résumé

<b>Informations complémentaires</b>		
Document de recherche	<a href="#">Briefing</a>	15/03/2022

## Réseau transeuropéen de transport

**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 nuds de transport et de nuds 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

---

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 nuds 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 Chişinău, 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

---

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 nuds urbains

Compte tenu du rôle important joué par les nuds 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 nuds urbains n'entravent pas la multimodalité le long du RTE-T, tout en tenant pleinement compte des divers défis de chaque nud 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.

Transparence				
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	27/04/2023	Ferrari
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	11/04/2023	Perm Rep of Croatia
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
RIQUET Dominique	Rapporteur(e)	TRAN	08/03/2023	SNCF
THALER Barbara	Rapporteur(e)	TRAN	08/03/2023	UIP - International Union of Wagon Keepers
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
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	12/04/2023	RENFE	
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	07/03/2023	Puerto de Motril y Cámara de Comercio	
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	30/01/2023	Sector ferrocarril español	
ERTUG Ismail	Membre	18/01/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies	
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	30/11/2022	Parlamento cantabria	
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	30/11/2022	Parlamento Cantabria	
BILBAO BARANDICA Izaskun	Membre	08/11/2022	Ferrovioario dello Stato	
KATAINEN Elsi	Membre	13/10/2022	Kuntaliitto	
BILBAO	Membre	12/10/2022	Gobierno de Cantabria	

BARANDICA Izaskun				
ERTUG Ismail	Membre	11/10/2022	Community of European Railway and Infrastructure Companies	