



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2011/0294(COD)

15.10.2012

AVIS

de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

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

(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Rapporteure pour avis: Elena Oana Antonescu

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Introduction

Les transports constituent l'épine dorsale d'une économie florissante et la pierre angulaire de la cohésion sociale et de l'intégration dans notre société.

Les insuffisances constatées dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ont un impact significatif sur la libre circulation des biens et des personnes. Des infrastructures de transport accessibles et efficaces sont essentielles à la prestation de services de transport opérationnels, à la libre circulation et à la capacité de l'ensemble des régions de l'Union européenne à demeurer compétitives au sein du marché unique européen. La présence d'infrastructures intelligentes est une condition sine qua non du bon fonctionnement du système de transport. Les investissements dans les infrastructures ont une période d'amortissement très longue. Les infrastructures offrent des avantages si elles sont construites et conçues correctement pour plusieurs générations.

Éléments clés pour un meilleur RTE-T

La rapporteure pour avis approuve, en principe, le double concept d'un réseau central et d'un réseau global qui se complètent l'un et l'autre. Le réseau central déterminera, dans une large mesure, le caractère et la nature du réseau global. Néanmoins, étant donné les longs délais de mise en œuvre allant jusqu'en 2030 et 2050, il sera difficile de se placer dans un avenir aussi lointain et de travailler avec des délais contraignants.

La rapporteure pour avis considère que les lignes directrices visent à améliorer la connectivité et, par conséquent, le fonctionnement du marché unique en assurant la croissance et la mobilité économiques, ce qui est primordial pour la qualité de vie des citoyens européens.

Au moment de choisir les projets, la rapporteure pour avis estime que le point de départ des différentes zones géographiques de l'Union peut être très varié. Par conséquent, une approche différenciée et équilibrée est indispensable compte tenu de la situation actuelle, des besoins futurs des régions et États membres respectifs et du caractère complémentaire des différents modes de transport. Par exemple, les lignes ferroviaires ou les voies navigables intérieures possèdent, d'un point de vue environnemental, un avantage potentiel sur le transport routier, mais elles ne peuvent pas égaler l'étendue du réseau routier, qui demeure irremplaçable pour les zones moins bien desservies, pour les zones éloignées ou pour les points de livraison, pour la dernière distance à parcourir, par exemple après un transport par voie navigable, ainsi que pour les plus petites distances ou les plus petites cargaisons.

L'utilisation de carburants fossiles dans les modes de transport reste prédominante, mais la situation a commencé à changer: l'électricité verte, les carburants de substitution, les camions EURO 5 et 6 qui réduisent considérablement les émissions de CO₂, une efficacité accrue de tous les modes de transport devraient être autant de pistes à explorer pour l'avenir.

On pourrait compléter les "chaînes manquantes", tels que les connexions frontalières et les goulets d'étranglement, et ainsi produire une valeur ajoutée européenne, mais ce n'est pas

uniquement une question d'infrastructures. Cette question devrait aller de pair avec des réformes administratives permettant d'accélérer les procédures aux frontières. La rapporteure pour avis engage donc la Commission à poursuivre les efforts qu'elle consent actuellement dans ce sens.

Dans les zones urbaines, les transports sont à l'origine d'embouteillages et de pollution sonore et atmosphérique. Ces éléments nuisent à la qualité de l'air et à la qualité de vie dans les villes, qui attirent de nombreuses personnes et qui, selon les projections démographiques, en attireront, à l'avenir, encore bien d'autres. Les améliorations réalisées en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement des véhicules destinés au transport de personnes et des poids lourds ont été minimisées par une demande croissante de transport. C'est pourquoi une utilisation accrue de véhicules ne produisant que peu ou aucune émission dans les villes pourrait être une solution. La demande de transport est très sensible; il convient, dès lors, d'offrir d'autres solutions à la population afin de favoriser les changements nécessaires.

La rapporteure pour avis salue les efforts consentis par la Commission dans le sens de l'article 5, afin de rendre l'utilisation des infrastructures économe en ressources. Cette utilisation sera rentable pour les acteurs concernés et conforme aux dispositions que le Parlement pourrait adopter en lien avec la feuille de route sur l'utilisation efficace des ressources. Cela devra passer notamment par des systèmes de transport intelligents, la navigation par satellite, une meilleure logistique (à l'heure actuelle, 25 % des poids lourds doivent encore circuler à vide), le passage progressif d'un mode de transport à l'autre permettant à chaque mode de tirer profit de ses qualités et la poursuite de la recherche et du développement dans ce domaine.

La construction d'infrastructures (chemins de fer, autoroutes, etc.) peut porter un préjudice grave aux habitats naturels et peut menacer davantage l'existence de certaines espèces animales. La protection de la biodiversité est essentielle pour la viabilité de nos écosystèmes et pour les avantages qu'elle procure. Il y a lieu, dès lors, de prendre pleinement en compte les conclusions portant sur les effets néfastes pour la biodiversité lors de la conception, de la construction et du financement des infrastructures de transport.

La rapporteure pour avis estime que l'examen de la mise en œuvre du réseau central, que la Commission est tenue d'effectuer pour le 31 décembre 2023 au plus tard, devra tenir compte de la situation économique et budgétaire de l'Union et des différents États membres et déterminer, en concertation avec eux, s'il y a lieu de modifier le réseau central, compte tenu de l'évolution des flux de transport et de la planification des investissements nationaux.

AMENDEMENTS

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Ces objectifs spécifiques doivent être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation optimale des ressources.

Amendement

(3) Ces objectifs spécifiques doivent être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation optimale des ressources.

L'interopérabilité ferroviaire pourrait être renforcée par des solutions innovantes qui augmentent la compatibilité des différents systèmes, tels que les équipements embarqués et les voies à écartement variable.

Justification

Le règlement devrait prévoir des solutions innovantes pour améliorer l'interopérabilité.

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) La politique des réseaux transeuropéens de transport doit contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union pour 2050, conformément à la communication de la Commission sur "une feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050".

Pour ce faire, les objectifs concernés doivent se traduire dans des critères concrets en matière d'exécution des projets et d'attribution des ressources.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Le réseau central devrait être identifié et mis en œuvre prioritairement dans le cadre prévu par le réseau global d'ici 2030. Il constituerait la colonne vertébrale du réseau de transport multimodal et stimulerait le développement de l'ensemble du réseau global. Il devrait permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée pour l'Europe, notamment *les* tronçons transfrontaliers, *les* chaînons manquants, *les* nœuds multimodaux et *les* principaux goulets d'étranglement.

Amendement

(11) Le réseau central devrait être identifié et mis en œuvre prioritairement dans le cadre prévu par le réseau global d'ici 2030. Il constituerait la colonne vertébrale du réseau de transport multimodal et stimulerait le développement de l'ensemble du réseau global. Il devrait permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée pour l'Europe *et sur l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports*, notamment *aux* tronçons transfrontaliers, *aux* chaînons manquants, *aux* nœuds multimodaux et *aux* principaux goulets d'étranglement.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23 bis) La législation de l'Union concernant les orientations applicables au RTE-T devrait garantir que les projets d'infrastructures de l'Union tiennent dûment compte des aspects liés à l'environnement et à la biodiversité, tout en prévoyant des mesures concrètes en faveur d'une économie à faibles émissions de CO₂, résiliente au changement climatique et économe en ressources; le RTE-T doit également contribuer à la

réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 et favoriser la transition vers une économie à faibles émissions de CO₂.

Amendement 5

Proposition de règlement Article 3 – point e

Texte proposé par la Commission

(e) "valeur ajoutée européenne", en relation avec un projet, la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui aurait été créée par l'action au niveau des États membres seuls;

Amendement

(e) "valeur ajoutée européenne", en relation avec un projet, la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui aurait été créée par l'action au niveau des États membres seuls. ***Cette valeur ajoutée contribuera à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 et de la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050;***

Amendement 6

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Le réseau transeuropéen de transport ***doit permettre*** les services et les opérations de transport qui:

Amendement

1. Le réseau transeuropéen de transport ***renforce la cohésion territoriale de l'Union, contribue à la mise en œuvre complète du marché unique européen et permet*** les services et les opérations de transport qui:

Amendement 7

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) satisfont les besoins de ses usagers en termes de mobilité et de transport au sein

Amendement

(a) satisfont les besoins de ses usagers en termes de mobilité et de transport au sein

de l'Union et dans les relations avec les pays tiers, contribuant ainsi à renforcer la croissance économique et la compétitivité;

de l'Union et dans les relations avec les pays tiers, contribuant ainsi à renforcer la croissance économique et la compétitivité *de l'Union dans une perspective globale;*

Amendement 8

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a bis) favorisent la libre circulation des biens et des personnes au sein du marché intérieur et offrent des services de mobilité de qualité tout en utilisant les ressources de manière plus efficace;

Amendement 9

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) sont économiquement efficaces, contribuent à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone et de propreté des transports, à la sécurité d'approvisionnement en carburant et à la protection de l'environnement, sont sûrs et sécurisés et respectent des normes de qualité élevées, tant pour le transport des voyageurs que de fret;

(b) sont économiquement efficaces, contribuent à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone et de propreté des transports, à la sécurité d'approvisionnement en carburant et à la protection de l'environnement, *réduisent les émissions de gaz à effet de serre conformément aux objectifs climatiques de l'Union pour 2050 et à la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050*, sont sûrs et sécurisés et respectent des normes de qualité élevées, tant pour le transport des voyageurs que de fret;

Amendement 10

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) favorisent les concepts technologiques et opérationnels les plus avancés;

Amendement

(c) favorisent les concepts technologiques et opérationnels les plus avancés ***pour tous les modes de transport***;

Amendement 11

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) offrent l'accessibilité ***adéquate*** à toutes les régions de l'Union, favorisant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale, et soutiennent une croissance inclusive.

Amendement

(d) offrent l'accessibilité ***et la connectivité adéquates*** à toutes les régions de l'Union, favorisant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale, et soutiennent une croissance inclusive.

Amendement 12

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) réduisent leur incidence négative sur l'environnement et sur des composantes primordiales du patrimoine naturel, telles que l'eau, les terres et les écosystèmes;

Amendement 13

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) l'interconnexion et l'interopérabilité des

Amendement

(a) l'interconnexion et l'interopérabilité des

réseaux de transport nationaux;

réseaux de transport nationaux *ainsi que des voies de circulation transfrontalières*;

Amendement 14

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) le développement de tous les modes de transport d'une manière permettant d'assurer la durabilité et l'efficacité économique des transports sur le long terme;

Amendement

(c) le développement de tous les modes de transport d'une manière permettant d'assurer *tant la réalisation des objectifs climatiques de l'Union que la* durabilité et l'efficacité économique des transports sur le long terme;

Amendement 15

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission

(e) l'utilisation efficace des infrastructures;

Amendement

(e) l'utilisation efficace *et adéquate* des infrastructures *modernes*;

Amendement 16

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

(f) la *promotion d'une* large utilisation des transports dont l'incidence sur les émissions de carbone *est la plus faible*;

Amendement

(f) la *nécessité de promouvoir une utilisation plus* large des modes de transport les *plus neutres du point de vue* des émissions de carbone;

Amendement 17

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point j

Texte proposé par la Commission

(j) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée des régions européennes, y compris les régions ultrapériphériques et d'autres régions périphériques;

Amendement

(j) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée des régions européennes, y compris les régions ultrapériphériques, **les zones montagneuses et isolées, et** d'autres régions périphériques;

Justification

Il convient de mentionner explicitement les régions montagneuses qui, du fait qu'elles sont difficilement accessibles et constituent souvent des zones sensibles sur le plan environnemental, méritent une attention particulière. Par ailleurs, il existe des régions isolées qui, même si elles ne se trouvent pas à proprement parler en périphérie, sont malgré tout périphériques au sens large du terme, puisqu'elles sont confrontées à des situations particulières qu'il convient de mettre en évidence.

Amendement 18

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point k bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(k bis) le développement d'infrastructures prenant en compte la protection nécessaire des zones présentant une valeur écologique et de la biodiversité.

Amendement 19

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Ces objectifs doivent se traduire dans des critères concrets en matière d'exécution des projets et d'attribution des ressources.

Amendement 20

Proposition de règlement Article 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Les États membres et, le cas échéant, les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées planifient, développent et exploitent le réseau transeuropéen de transport de manière efficace en termes de ressources et par le biais:

Amendement

Les États membres et, le cas échéant, les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées planifient, développent et exploitent le réseau transeuropéen de transport de manière efficace ***et durable*** en termes de ressources et par le biais:

Amendement 21

Proposition de règlement Article 5 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) du développement conséquent des nouvelles technologies et des STI;

Amendement

(b) du développement conséquent des nouvelles technologies et des ***applications STI afin de soutenir la conduite efficace, par exemple en résorbant les embouteillages ou les goulets d'étranglement près des zones urbaines ou des passages transfrontaliers;***

Amendement 22

Proposition de règlement Article 5 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(g bis) de la promotion de programmes pour la sécurité routière et la réduction des risques et du nombre d'accidents de la route;

Amendement 23

Proposition de règlement Article 10 – point c

Texte proposé par la Commission

(c) d'éliminer les obstacles administratifs et techniques, en particulier pour l'interopérabilité du réseau et la concurrence;

Amendement

(c) d'éliminer les obstacles administratifs et techniques, en particulier pour l'interopérabilité *et l'interconnexion* du réseau et la concurrence – *un pas en avant vers la mise en œuvre complète du marché unique européen*;

Amendement 24

Proposition de règlement Article 10 – point d

Texte proposé par la Commission

(d) d'assurer une intégration optimale des modes de transport;

Amendement

(d) d'assurer une intégration optimale des modes de transport *en fonction des conditions et des besoins sur le terrain*;

Amendement 25

Proposition de règlement Article 10 – point f

Texte proposé par la Commission

(f) d'améliorer et/ou d'entretenir la qualité des infrastructures en termes d'efficacité, de sécurité, de sûreté, d'aptitude à faire face *aux conditions climatiques et*, le cas échéant, aux catastrophes, de performances environnementales, de conditions sociales, d'accessibilité à tous les usagers, de qualité de services et de continuité des flux de circulation;

Amendement

(f) *d'atténuer l'incidence du climat*, d'améliorer et/ou d'entretenir la qualité des infrastructures en termes d'efficacité, de sécurité, de sûreté, d'aptitude à faire face, le cas échéant, aux catastrophes, de performances environnementales, de conditions sociales, d'accessibilité à tous les usagers, de qualité de services et de continuité des flux de circulation;

Amendement 26

Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la section de l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) consacrée à la nouvelle classification des voies d'eau navigables et garantissent une hauteur libre continue sous les ponts.

Amendement

(a) Les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la section de l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) consacrée à la nouvelle classification des voies d'eau navigables et garantissent, ***le cas échéant***, une hauteur libre continue sous les ponts ***sans préjudice de la réalisation des objectifs environnementaux d'au moins la directive du Conseil 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages****, ***et des directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau*****, ***et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages******.

* JO L 206 du 22.7.1992, p. 7.

** JO L 327 du 22.12.2000, p. 1.

*** JO L 20 du 26.1.2010, p. 7.

Amendement 27

Proposition de règlement
Article 18 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) pour les voies d'eau intérieures existantes: mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les normes de la

Amendement

(a) pour les voies d'eau intérieures existantes: mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les normes de la

catégorie IV pour les voies navigables intérieures;

catégorie IV pour les voies navigables intérieures, *le cas échéant, sans préjudice de la réalisation des objectifs environnementaux d'au moins la directive du Conseil 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages**, et des directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau**, et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages***.

* JO L 206 du 22.7.1992, p. 7.

** JO L 327 du 22.12.2000, p. 1.

*** JO L 20 du 26.1.2010, p. 7.

Amendement 28

Proposition de règlement Article 18 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) le cas échéant, dépassement des normes de catégorie IV pour les voies navigables intérieures, *afin de répondre à la demande du marché*;

Amendement

(b) le cas échéant, *afin de répondre à la demande du marché*, dépassement des normes de catégorie IV pour les voies navigables intérieures, *sans préjudice de la réalisation des objectifs environnementaux d'au moins la directive du Conseil 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages**, et des directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau**, et 2009/147/CE du

30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ***;

* *JO L 206 du 22.7.1992, p. 7.*

** *JO L 327 du 22.12.2000, p. 1.*

*** *JO L 20 du 26.1.2010, p. 7.*

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres et les autres promoteurs de projets utilisent l'approche de planification intégrée des projets de voies navigables, tout spécialement lorsqu'ils demandent un cofinancement au titre des programmes de l'Union.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 29 – paragraphe 2 – point a – sous-point ii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(ii bis) l'aéroport revêt une importance stratégique pour la région desservie.

Justification

Tous les aéroports d'importance stratégique pour les régions devraient figurer dans ces lignes directrices, au moins pour l'ensemble du réseau global.

Amendement 31

Proposition de règlement

Article 39 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(e bis) promouvoir des mesures propres à réduire les nuisances acoustiques à la source;

Amendement 32

Proposition de règlement Article 40

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres et les autres promoteurs de projets veillent dûment à ce que les infrastructures de transport assurent un degré de sécurité et de sûreté élevé pour les mouvements de voyageurs et de fret.

Les États membres et les autres promoteurs de projets veillent dûment à ce que les infrastructures de transport assurent un degré de sécurité et de sûreté élevé pour les mouvements de voyageurs et de fret. ***Il y a lieu de consolider et de renforcer davantage la sûreté et la sécurité des transports, par une coopération entre les États membres et avec les principaux acteurs internationaux.***

Amendement 33

Proposition de règlement Article 41 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets accordent un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation permettant d'améliorer de manière adéquate la résistance aux changements climatiques, notamment aux précipitations, aux inondations, aux températures élevées et aux vagues de chaleur, aux sécheresses, à la montée du niveau de la mer et aux raz-de-marée, conformément à toute exigence pouvant être établie dans le droit de l'Union

Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets accordent un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation permettant d'améliorer de manière adéquate la résistance aux changements climatiques, notamment aux précipitations, aux inondations, aux températures élevées et aux vagues de chaleur, ***aux températures basses et aux vagues de froid***, aux sécheresses, à la montée du niveau de la mer et aux raz-de-marée, conformément à toute exigence pouvant être établie dans le droit

concerné.

de l'Union concerné.

Amendement 34

Proposition de règlement Article 42

Texte proposé par la Commission

Les États membres et les autres promoteurs de projet effectuent des évaluations environnementales des plans et des projets, comme le prévoit en particulier les directives du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, et les directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, afin d'éviter ou, si cela est impossible, d'atténuer ou de compenser les incidences négatives sur l'environnement, telles que la fragmentation des paysages, l'imperméabilisation des sols, la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

Amendement

Les États membres et les autres promoteurs de projet effectuent des évaluations environnementales des plans et des projets, comme le prévoit en particulier les directives du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, et les directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, afin d'éviter ou, si cela est impossible, d'atténuer ou de compenser les incidences négatives sur l'environnement, telles que la fragmentation des paysages, ***la réduction des habitats naturels, les obstacles à la migration, les accidents de véhicules impliquant des animaux,*** l'imperméabilisation des sols, la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

Les nouveaux programmes d'infrastructures et les projets individuels doivent respecter la législation de l'Union en matière de protection de l'environnement, de nuisances sonores, de ressources en eau et de protection de la flore et de la faune, et la planification des

infrastructures doit être améliorée grâce à l'identification des répercussions sur le réseau Natura 2000, notamment à l'aide des systèmes d'information de la Commission sur les infrastructures transeuropéennes de transport (TENtec) et sur le réseau Natura 2000.

Les autorités nationales compétentes et les autres promoteurs de projets veillent à une mise en œuvre transfrontalière de la législation applicable.

La Commission encourage un dialogue et une coopération efficaces entre les autorités nationales compétentes, mais sans augmentation des contraintes administratives.

Amendement 35

Proposition de règlement

Article 43

Texte proposé par la Commission

Les infrastructures de transport offrent une mobilité et une accessibilité continues à tous les usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Amendement

Les infrastructures de transport offrent une mobilité et une accessibilité continues à tous les usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés. ***Les États membres et les promoteurs de projets veillent à ce que les infrastructures de transport soient accessibles à tous les usagers.***

Justification

Il convient d'expliciter le fait que ce sont les États membres et les promoteurs de projets qui sont au final tenus de veiller à ce que les infrastructures de transport soient accessibles à tous les usagers et, en particulier, aux personnes à mobilité réduite.

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 45 – paragraphe 2 – point c – tiret 1

Texte proposé par la Commission

– développement d'aires de repos environ tous les 50 kilomètres sur les autoroutes afin, notamment, d'offrir aux usagers commerciaux de la route suffisamment de zones de stationnement présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat;

Amendement

– développement d'aires de repos environ tous les 50 kilomètres, ***selon la demande***, sur les autoroutes afin ***de renforcer la sécurité routière et***, notamment, d'offrir aux usagers commerciaux de la route suffisamment de zones de stationnement présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat;

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 52 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La plateforme de corridor se compose de représentants des États membres concernés et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées. En tout état de cause, les responsables d'infrastructures concernés selon la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité participent à la plateforme de corridor.

Amendement

2. La plateforme de corridor se compose de représentants des ***autorités compétentes des*** États membres concernés et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées. En tout état de cause, les responsables d'infrastructures concernés selon la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité participent à la plateforme de corridor.

Amendement 38

Proposition de règlement

Article 53 – paragraphe 1 – point e – tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– ***des mesures visant à établir des procédures de consultation publique sur le développement de projets d'intérêt commun concernant le corridor, en***

particulier lorsqu'ils portent sur des tronçons transfrontaliers. Le coordinateur veille à ce que, lors de la planification de nouvelles infrastructures, une consultation publique étendue de toutes les parties intéressées et avec la société civile soit organisée.

Justification

Par le passé, certains projets ont souffert de retards et ont été contestés parce qu'ils n'avaient pas fait l'objet d'une procédure étendue d'information et de consultation publique. Il convient donc de tirer parti de la nouvelle fonction de coordinateur des corridors afin que celui-ci œuvre à la promotion, tout d'abord, d'une vaste consultation de la société civile et qu'il puisse, en adoptant un point de vue supranational, surmonter les obstacles au développement des projets d'intérêt commun.

PROCÉDURE

| | |
|---|---|
| Titre | Développement du réseau transeuropéen de transport |
| Références | COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD) |
| Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance | TRAN 15.11.2011 |
| Avis émis par Date de l'annonce en séance | ENVI 15.11.2011 |
| Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination | Elena Oana Antonescu 15.12.2011 |
| Examen en commission | 21.6.2012 |
| Date de l'adoption | 10.10.2012 |
| Résultat du vote final | +: 57 -: 0 0: 2 |
| Membres présents au moment du vote final | Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils |
| Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final | Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanoni |