



**2021/0420(COD)**

5.12.2022

## **AVIS**

de la commission du développement régional

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, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Rapporteur pour avis: Alessandro Panza

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

La révision de l'actuel règlement RTE-T de 2013 est jugée nécessaire pour adapter le texte aux nouveaux objectifs de l'Union européenne, y compris en ce qui concerne la lutte contre le changement climatique. Cette révision est également l'occasion pour la Commission européenne de renforcer la gouvernance du RTE-T. Par conséquent, l'objectif principal du règlement à l'examen est de garantir une connectivité fiable, continue et durable dans l'ensemble de l'Union, de combler les chaînons manquants et de supprimer les goulets d'étranglement qui restent une source de congestion.

Les infrastructures de transport, qui garantissent la connectivité et l'accessibilité, constituent un défi majeur pour les régions et les villes.

La réalisation des objectifs de cohésion territoriale, d'efficacité et d'amélioration des services aux utilisateurs est au cœur de leurs actions. Seule une coordination au niveau européen peut garantir une circulation continue et efficace au sein de l'Union européenne, par exemple en établissant des liaisons qui font encore défaut entre certaines régions frontalières. Une meilleure interconnexion des régions frontalières rendrait l'intégration européenne plus tangible et offrirait aux citoyens la possibilité d'une mobilité transfrontalière efficace et respectueuse de l'environnement.

En outre, les régions qui subissent une perte de PIB en raison des obstacles transfrontaliers pourraient bénéficier tout particulièrement du réseau RTE-T, qui facilite l'accessibilité entre pays voisins et génère un accroissement des échanges économiques.

La proposition de la Commission souligne la nécessité de garantir une accessibilité et une connectivité améliorées à toutes les régions de l'Union, tout en tenant compte des spécificités des différents territoires.

En effet, les caractéristiques géographiques particulières créent des contraintes spécifiques en matière d'accessibilité et d'infrastructures de transport, ce qui fait de la mobilité l'un des plus grands défis pour le développement social, économique et environnemental des régions rurales, éloignées, montagneuses, insulaires et ultrapériphériques. Ces régions déplorent souvent le manque ou la mauvaise qualité des infrastructures locales et régionales. Elles se plaignent du fait que les transports publics sont souvent insuffisants et inadaptés aux besoins spécifiques de la population locale.

Pour parvenir à la cohésion territoriale, il est nécessaire que le réseau, dans son ensemble, établisse une connexion solide et efficace avec les réseaux de transport secondaires.

Dans cette optique, il est primordial que le réseau transeuropéen de transport déjoue les obstacles qu'il rencontre actuellement grâce à des investissements ciblés, à même de contribuer à l'amélioration du réseau en matière d'accessibilité, d'inclusion et de durabilité. En particulier, la condition consistant à faciliter l'accès aux infrastructures et aux services pour les utilisateurs, notamment les personnes handicapées et à mobilité réduite, est tout particulièrement nécessaire pour le bon fonctionnement du réseau.

Il s'agit d'améliorer l'efficacité, l'utilisation et l'interopérabilité des modes de transport et des infrastructures connexes aux niveaux européen, interrégional et local.

Enfin, étant donné que les collectivités locales et régionales contribuent à la planification du financement des infrastructures de transport sur leur territoire, il est nécessaire de les associer davantage au système de gouvernance. En particulier, ils devraient jouer un rôle actif dans le forum des corridors, où ils n'ont actuellement qu'un statut d'observateur.

## AMENDEMENTS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme à prendre en considération les amendements suivants:

### Amendement 1

#### Proposition de règlement Considérant 3

##### *Texte proposé par la Commission*

(3) La stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>15</sup> établit des étapes de manière à tracer la voie du système de transport européen vers la réalisation des objectifs en faveur d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle estime que la part du marché du trafic de fret ferroviaire augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050; le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient augmenter de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050; le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050; au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions à émissions nulles devraient être en service sur les routes de l'Union d'ici à 2030, et la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs devraient être à émissions nulles d'ici à 2050; les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union; d'ici à 2030, l'Europe devrait compter au moins 100 villes climatiquement neutres.

##### *Amendement*

(3) La stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>15</sup> établit des étapes de manière à tracer la voie du système de transport européen vers la réalisation des objectifs en faveur d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle estime que la part du marché du trafic de fret ferroviaire augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050; le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient augmenter de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050; le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050; au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions à émissions nulles devraient être en service sur les routes de l'Union d'ici à 2030, et la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs devraient fonctionner avec des carburants renouvelables, alternatifs et avancés d'ici à 2050; les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union; d'ici à 2030, l'Europe devrait compter au moins 100 villes climatiquement neutres.

<sup>15</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l’avenir», COM(2020) 789 final.

<sup>15</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l’avenir», COM(2020) 789 final.

## Amendement 2

### Proposition de règlement

#### Considérant 4

##### *Texte proposé par la Commission*

(4) La réalisation du réseau transeuropéen de transport réunit les conditions favorables en matière d’infrastructures de base permettant de rendre tous les modes de transport plus durables, abordables et inclusifs, de faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et de mettre en place les mesures d’incitation appropriées pour favoriser la transition, en garantissant notamment une transition juste, dans le respect des objectifs exposés dans la recommandation du Conseil (UE) [...] du [...] visant à assurer une transition juste vers la neutralité climatique.

##### *Amendement*

(4) La réalisation du réseau transeuropéen de transport réunit les conditions favorables en matière d’infrastructures de base permettant de rendre tous les modes de transport plus **intégrés**, durables, abordables et inclusifs **dans toutes les régions de l’Union**, de faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal, **de dynamiser le transfert modal** et de mettre en place les mesures d’incitation appropriées pour favoriser la transition, en garantissant notamment une transition juste, dans le respect des objectifs exposés dans la recommandation du Conseil (UE) [...] du [...] visant à assurer une transition juste vers la neutralité climatique.

## Amendement 3

### Proposition de règlement

#### Considérant 5

##### *Texte proposé par la Commission*

(5) La planification, le développement et l’exploitation du réseau transeuropéen de transport devraient stimuler des modes de transport durables, apporter des solutions

##### *Amendement*

(5) La planification, le développement et l’exploitation du réseau transeuropéen de transport devraient stimuler des modes de transport durables, apporter des solutions

de transport multimodales et interopérables de même qu'améliorer l'intégration intermodale de l'ensemble de la chaîne logistique, contribuant ainsi au bon fonctionnement du marché intérieur grâce à la création des artères nécessaires à la fluidité des flux de transport de voyageurs et de fret dans toute l'Union. En outre, le réseau devrait aspirer à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale en garantissant l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment une meilleure connectivité des régions ultrapériphériques et autres régions éloignées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population. Le développement du réseau transeuropéen de transport devrait par ailleurs permettre une mobilité continue, sûre et durable des **marchandises** et des **personnes** dans toute leur diversité, et favoriser la croissance économique et la compétitivité du point de vue mondial, en établissant des interconnexions et une interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux d'une manière économe en ressources et durable.

de transport multimodales et interopérables de même qu'améliorer l'intégration intermodale de l'ensemble de la chaîne logistique, contribuant ainsi au bon fonctionnement du marché intérieur grâce à la création des artères nécessaires à la fluidité des flux de transport de voyageurs et de fret dans toute l'Union. En outre, le réseau devrait aspirer à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale en garantissant l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment une meilleure connectivité des régions ultrapériphériques et autres régions éloignées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population **et des pays de transit**. Le développement du réseau transeuropéen de transport devrait par ailleurs permettre une mobilité continue, sûre et durable des **personnes** et des **marchandises** dans toute leur diversité **et organisation**, et favoriser la croissance économique et la compétitivité du point de vue mondial, en établissant des interconnexions et une interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux d'une manière économe en ressources et durable.

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

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

membres ainsi qu'entre eux et, le cas échéant, les pays voisins et en tenant compte des négociations en cours avec d'autres États candidats et candidats potentiels.

matière d'infrastructures au sein des États membres ainsi qu'entre eux et, le cas échéant, les pays voisins, **avec les pays signataires d'accords de coopération et de partenariat avec l'Union** et en tenant compte des négociations en cours avec d'autres États candidats et candidats potentiels.

## Amendement 5

### Proposition de règlement Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, **il convient que des exigences uniformes** applicables aux infrastructures **soient** fixées.

*Amendement*

(7) Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, **des exigences uniformes et des normes claires** applicables aux infrastructures **doivent être** fixées.

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

(9) Lors de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, il convient de tenir dûment compte des circonstances particulières propres à chaque projet concerné. Dans la mesure du possible, il y a lieu de tirer parti des synergies avec d'autres politiques, par exemple, pour ce qui concerne les aspects touristiques, en incluant, dans certains ouvrages de génie civil tels que des ponts ou des tunnels, des infrastructures de pistes cyclables, notamment les itinéraires EuroVelo, ou les aspects de sécurité, en incluant les

*Amendement*

(9) Lors de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, il convient de tenir dûment compte des circonstances particulières propres à chaque projet concerné. Dans la mesure du possible, il y a lieu de tirer parti des synergies avec d'autres politiques **et de les mettre en œuvre**, par exemple, pour ce qui concerne les aspects touristiques, en incluant, dans certains ouvrages de génie civil tels que des ponts ou des tunnels, des infrastructures de pistes cyclables, notamment les itinéraires EuroVelo, ou les aspects de sécurité, en incluant les

nouvelles technologies *telles que les capteurs dans les ponts.*

nouvelles technologies *durables, pertinentes et d'un bon rapport coût-efficacité.*

## Amendement 7

### Proposition de règlement Considérant 11

*Texte proposé par la Commission*

(11) Lors de la planification, de la passation et de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, il convient que les États membres et autres promoteurs de projets accordent l'attention nécessaire à la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L 258 du 20.7.2021, p. 1).

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 12

*Texte proposé par la Commission*

(12) Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets devraient accorder un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation œuvrant à améliorer la résilience, par exemple face au changement climatique, aux aléas naturels et aux catastrophes d'origine humaine. En prévoyant d'autres mesures d'incitation au développement de

*Amendement*

(11) Lors de la planification, de la passation et de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, il convient que les États membres et autres promoteurs de projets accordent l'attention nécessaire à la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup>, ***outre la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil sur la passation des marchés publics.***

---

<sup>16</sup> Directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L 258 du 20.7.2021, p. 1).

*Amendement*

(12) Lors de la planification des infrastructures, les États membres, ***en coopération avec les autorités régionales et locales*** et les autres promoteurs de projets, devraient accorder un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation œuvrant à améliorer la résilience, ***ainsi qu'à l'ensemble des conclusions de leurs analyses coûts-avantages,*** par exemple face au

modes de transport durables et en mettant en vigueur des normes de haut niveau pour les infrastructures de transport écologiques, la réalisation du réseau transeuropéen de transport soutiendra le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important».

changement climatique, aux aléas naturels et aux catastrophes d'origine humaine. En prévoyant d'autres mesures d'incitation au développement de modes de transport durables et en mettant en vigueur des normes de haut niveau pour les infrastructures de transport écologiques, la réalisation du réseau transeuropéen de transport soutiendra ***en priorité le renforcement de la cohésion économique et sociale, en se référant dans les cas prévus au*** principe consistant à «ne pas causer de préjudice important».

## Amendement 9

### Proposition de règlement Considérant 13

#### *Texte proposé par la Commission*

(13) Compte tenu de l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et des objectifs de décarbonation, des conclusions du Conseil européen de juillet 2020, selon lesquelles les dépenses de l'Union devraient être compatibles avec les objectifs de l'accord de Paris et avec le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», au sens de l'article 17 du règlement sur la taxinomie<sup>17</sup>, les projets d'intérêt commun devraient être évalués de manière à garantir la cohérence de la politique du RTE-T avec les objectifs stratégiques de l'Union en matière de transports, d'environnement et de climat. Il y a lieu que les États membres et les autres promoteurs de projets mènent des évaluations environnementales des plans et projets, qui devraient comprendre une évaluation au regard du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», sur la base des orientations et des meilleures pratiques disponibles les plus récentes. Si la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun cause un préjudice important à un objectif environnemental ou

#### *Amendement*

(13) Compte tenu de l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et des objectifs de décarbonation, des conclusions du Conseil européen de juillet 2020, selon lesquelles les dépenses de l'Union devraient être compatibles avec les objectifs de l'accord de Paris et avec le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», au sens de l'article 17 du règlement sur la taxinomie<sup>17</sup>, les projets d'intérêt commun devraient être évalués de manière à garantir la cohérence de la politique du RTE-T avec les objectifs stratégiques de l'Union en matière de transports, d'environnement et de climat. Il y a lieu que les États membres, ***en coopération avec les autorités régionales et locales*** et les autres promoteurs de projets, mènent des évaluations environnementales des plans et projets, qui devraient comprendre une évaluation au regard du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», sur la base des orientations et des meilleures pratiques disponibles les plus récentes. Si la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun cause un préjudice important à un objectif

climatique, d'autres options raisonnables devraient être envisagées.

environnemental ou climatique, d'autres options raisonnables devraient être envisagées.

---

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

---

<sup>17</sup> Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

## Amendement 10

### Proposition de règlement Considérant 14

#### *Texte proposé par la Commission*

(14) Une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique devrait permettre d'assurer la résilience des projets d'infrastructure en application du règlement RTE-T face aux effets négatifs potentiels du changement climatique, y compris la mise en oeuvre de mesures d'adaptation appropriées. Les projets pour lesquels une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée devraient ***favoriser la prise en considération de la résilience au changement climatique et intégrer dans l'analyse coûts-avantages les coûts des émissions de gaz à effet de serre et les effets positifs des mesures d'atténuation du changement climatique. La prise en considération de la résilience au changement climatique devrait être entreprise sur la base des meilleures pratiques et orientations disponibles les plus récentes***<sup>18</sup>. Cette approche contribue à l'intégration des risques liés au changement climatique ainsi que des évaluations de la vulnérabilité et de l'adaptation face au changement climatique dans les décisions en matière

#### *Amendement*

(14) Une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique devrait permettre d'assurer la résilience des projets d'infrastructure en application du règlement RTE-T face aux effets négatifs potentiels du changement climatique, y compris la mise en oeuvre de mesures d'adaptation appropriées. Les projets pour lesquels une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée devraient intégrer dans l'analyse coûts-avantages les effets positifs des mesures d'atténuation du changement climatique. Cette approche contribue à l'intégration des risques liés au changement climatique ainsi que des évaluations de la vulnérabilité et de l'adaptation face au changement climatique dans les décisions en matière d'investissement et de planification au titre du budget de l'Union.

d'investissement et de planification au titre du budget de l'Union.

---

**18 Communication de la Commission — Orientations techniques pour la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027 (JO C 373, du 16.9.2021, p. 1).**

## Amendement 11

### Proposition de règlement Considérant 15

*Texte proposé par la Commission*

(15) Les États membres et les autres promoteurs de projets devraient procéder à des évaluations environnementales des plans et des projets, conformément à la législation pertinente, 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 et la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

*Amendement*

(15) Les États membres, **en coopération avec les autorités régionales et locales** et les autres promoteurs de projets, devraient procéder à des évaluations environnementales des plans et des projets, conformément à la législation pertinente, 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 et la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

## Amendement 12

### Proposition de règlement Considérant 16

*Texte proposé par la Commission*

(16) Les intérêts des autorités régionales et locales, ainsi que ceux du public concerné par un projet d'intérêt commun, devraient être dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets.

*Amendement*

(16) Les intérêts des autorités régionales et locales, ainsi que ceux du public concerné par un projet d'intérêt commun, devraient être dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets, **sur la base de**

*données probantes, transparentes et cohérentes.*

### Amendement 13

#### Proposition de règlement Considérant 17

*Texte proposé par la Commission*

(17) La définition du réseau transeuropéen de transport devrait reposer sur une méthode commune et transparente et constituer le degré le plus élevé de planification des infrastructures au sein de l'Union. Le réseau devrait être multimodal, c'est-à-dire englober tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et d'information sur le voyage nécessaires.

*Amendement*

(17) La définition du réseau transeuropéen de transport devrait reposer sur une méthode commune et transparente et constituer le degré le plus élevé de planification des infrastructures au sein de l'Union. Le réseau devrait être multimodal, c'est-à-dire englober tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et d'information sur le voyage nécessaires, ***y compris les connexions locales liées à la morphologie du territoire, comme dans le cas du transport à câble ou lacustre.***

### Amendement 14

#### Proposition de règlement Considérant 19

*Texte proposé par la Commission*

(19) Outre les délais déjà impartis pour 2030 et 2050 dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>, un délai intermédiaire en 2040 pour la conformité du réseau avec le présent règlement devrait être ajouté pour le réseau central étendu faisant partie des corridors de transport européens. Ce même délai intermédiaire devrait également s'appliquer aux nouvelles normes relatives au réseau central, qui ont été introduites en sus des exigences du règlement (UE) n° 1315/2013 de façon à permettre les investissements nécessaires en temps opportun.

*Amendement*

(19) Outre les délais déjà impartis pour 2030 et 2050 dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>, un délai intermédiaire en 2040 pour la conformité du réseau avec le présent règlement devrait être ajouté pour le réseau central étendu faisant partie des corridors de transport européens. Ce même délai intermédiaire devrait également s'appliquer aux nouvelles normes relatives au réseau central, qui ont été introduites en sus des exigences du règlement (UE) n° 1315/2013 de façon à permettre les investissements nécessaires en temps opportun. ***Il convient de mettre en place des mesures incitatives***

*afin de garantir la réalisation des objectifs pour 2030, 2040 et 2050.*

---

<sup>19</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

---

<sup>19</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 21

#### *Texte proposé par la Commission*

(21) Le réseau global devrait être suffisamment équipé en infrastructures pour carburants alternatifs en vue de garantir qu'il appuie effectivement la transition vers une mobilité à émissions nulles, conformément aux étapes établies dans la stratégie de mobilité durable et intelligente.

#### *Amendement*

(21) Le réseau global devrait être suffisamment équipé en infrastructures pour carburants alternatifs, ***renouvelables et avancés*** en vue de garantir qu'il appuie effectivement la transition vers une mobilité à émissions nulles, conformément aux étapes établies dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, ***et qu'il intègre les technologies disponibles conformément aux exigences locales et régionales, comme dans le cas du transport ferroviaire à l'hydrogène pour les trajets de courte et moyenne distance et dans le règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil. Dans le même temps, il y a lieu d'étendre les réseaux d'aires de stationnement sûres et sécurisées qui proposent des services complets et de les soutenir financièrement par des fonds de l'Union.***

## Amendement 16

**Proposition de règlement**  
**Considérant 23**

*Texte proposé par la Commission*

(23) Le réseau central a été défini sur la base d'une méthode de planification objective. Cette méthode a permis de recenser les principaux nœuds urbains, ports et aéroports, ainsi que les points de passage à la frontière. Dans la mesure du possible, ces nœuds sont à relier à l'aide de liens multimodaux pour autant qu'ils soient économiquement viables et réalisables d'ici à 2030. La méthode assure l'interconnexion de tous les États membres et l'intégration des îles principales dans le réseau central.

*Amendement*

(23) Le réseau central a été défini sur la base d'une méthode de planification objective. Cette méthode a permis de recenser les principaux nœuds urbains, ports et aéroports, ainsi que les points de passage à la frontière. Ces nœuds sont à relier à l'aide de liens multimodaux pour autant qu'ils soient économiquement viables et réalisables d'ici à 2030. La méthode assure l'interconnexion de tous les États membres et l'intégration des îles principales dans le réseau central.

**Amendement 17**

**Proposition de règlement**  
**Considérant 24**

*Texte proposé par la Commission*

(24) Le réseau central, dont le délai est fixé à 2030, et le réseau central étendu, dont le délai est fixé à 2040, devraient constituer le socle du réseau de transport multimodal durable, représentant les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation. Ils devraient stimuler le développement de la totalité du réseau global et permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée européenne, notamment les tronçons transfrontières, les chaînons manquants, les nœuds multimodaux et les principaux goulets d'étranglement.

*Amendement*

(24) Le réseau central, dont le délai est fixé à 2030, et le réseau central étendu, dont le délai est fixé à 2040, devraient constituer le socle du réseau de transport multimodal durable, représentant les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation. Ils devraient stimuler le développement de la totalité du réseau global et permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée européenne, notamment les tronçons transfrontières, les chaînons manquants, les nœuds multimodaux et les principaux goulets d'étranglement. ***À cette fin, il conviendrait de promouvoir des structures de gestion intégrées, telles que les groupements européens de coopération territoriale, qui peuvent contribuer à***

*accélérer la réalisation des tronçons transfrontaliers du RTE-T.*

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 25 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(25 bis) Le réseau RTE-T devrait tenir pleinement compte de la diversité des défis que les régions de l'Union doivent affronter, notamment des contraintes géographiques ou des contraintes physiques considérables, par exemple dans les régions ultrapériphériques et autres régions éloignées, insulaires, périphériques et montagneuses, dans les zones à faible densité de population, ou dans les réseaux isolés ou partiellement isolés. Toutes les régions devraient être incluses dans l'ensemble du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global afin de garantir la cohésion territoriale de l'Union.*

## Amendement 19

### Proposition de règlement Considérant 26

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(26) Des dérogations aux exigences relatives aux infrastructures applicables au réseau central, au réseau central étendu et au réseau global devraient être admises uniquement dans certains cas dûment justifiés, et sous réserve de certaines conditions. Ces cas devraient inclure ceux dans lesquels les investissements ne peuvent se justifier, ou pour lesquels il existe des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques considérables, par exemple dans les régions ultrapériphériques et autres régions

(26) Des dérogations aux exigences relatives aux infrastructures applicables au réseau central, au réseau central étendu et au réseau global devraient être admises uniquement dans certains cas dûment justifiés, et sous réserve de certaines conditions. ***En tout état de cause, ces exemptions ne devraient pas porter atteinte au droit d'accès au réseau de transport de tous les usagers, en particulier dans les zones périphériques et faiblement peuplées, garantissant ainsi la mise en place d'infrastructures***

éloignées, insulaires, périphériques et montagneuses, dans les zones à faible densité de population, ou dans les réseaux isolés ou partiellement isolés.

*essentielles pour les points de transit critiques.* Ces cas devraient inclure ceux dans lesquels les investissements ne peuvent se justifier, ou pour lesquels il existe des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques considérables, par exemple dans les régions ultrapériphériques et autres régions éloignées, insulaires, périphériques et montagneuses, dans les zones à faible densité de population, ou dans les réseaux isolés ou partiellement isolés.

## Amendement 20

### Proposition de règlement Considérant 27

*Texte proposé par la Commission*

(27) Le réseau d'infrastructures terrestres, établi via un réseau central, un réseau central étendu et un réseau global, devrait s'intégrer dans la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport. À cette fin, il y a lieu de créer un espace maritime européen réellement durable, intelligent, continu et résilient. Ce dernier devrait englober l'ensemble des composants de l'infrastructure maritime du réseau transeuropéen de transport.

*Amendement*

(27) Le réseau d'infrastructures terrestres, établi via un réseau central, un réseau central étendu et un réseau global, devrait s'intégrer dans la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport. À cette fin, il y a lieu de créer un espace maritime européen réellement durable, intelligent, continu et résilient. Ce dernier devrait englober l'ensemble des composants de l'infrastructure maritime du réseau transeuropéen de transport, *y compris le développement des zones rétroportuaires appropriées et des connexions ferroviaires pour le dernier kilomètre.*

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 27 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(27 bis) *Les stratégies macrorégionales offrent une plateforme pour une interaction plus approfondie et plus large aux niveaux transsectoriel,*

*régional et transfrontalier entre les États membres de l'Union et les pays voisins, y compris en ce qui concerne les interconnexions dans le secteur des transports et la couverture numérique.*

## Amendement 22

### Proposition de règlement Considérant 35 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(35 bis) Tous les États membres devraient donner la priorité aux projets d'intérêt commun sur le RTE-T en termes de soutien financier, de procédures simplifiées d'acquisition publique, de permis de construire, de délais de recours, de délais de paiement courts, de procédures claires de contrôle et de suivi.**

## Amendement 23

### Proposition de règlement Considérant 36

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(36) Les projets d'intérêt commun pour lesquels un financement de l'Union est demandé devraient faire l'objet d'une analyse socio-économique coûts-avantages fondée sur une méthode reconnue, tenant compte des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux, ainsi que de l'approche du cycle de vie. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux devrait être fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>.

(36) Les projets d'intérêt commun pour lesquels un financement de l'Union est demandé devraient faire l'objet d'une analyse socio-économique coûts-avantages fondée sur une méthode reconnue, tenant compte des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux, **de l'équilibre territorial**, ainsi que de l'approche du cycle de vie. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux devrait être fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 26 du 28.1.2012, p. 1).

<sup>21</sup> Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 26 du 28.1.2012, p. 1).

## Amendement 24

### Proposition de règlement Considérant 38

#### *Texte proposé par la Commission*

(38) La coopération avec les pays tiers, y compris les pays voisins, est nécessaire afin de garantir l'interconnexion et l'interopérabilité entre les réseaux d'infrastructures de l'Union et de ces pays. Dans cette optique, l'Union devrait, le cas échéant, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays, en contrôlant et assurant le respect des objectifs et exigences du réseau transeuropéen de transport de manière à veiller à l'interopérabilité du réseau de l'Union.

#### *Amendement*

(38) La coopération avec les pays tiers, y compris les pays voisins, est nécessaire afin de garantir l'interconnexion et l'interopérabilité entre les réseaux d'infrastructures de l'Union et de ces pays. Dans cette optique, l'Union devrait, le cas échéant, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays, en contrôlant et assurant le respect des objectifs et exigences du réseau transeuropéen de transport de manière à veiller à l'interopérabilité du réseau de l'Union, ***tout en évitant son utilisation à des fins de migration illégale.***

## Amendement 25

### Proposition de règlement Considérant 38 bis (nouveau)

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

***(38 bis) Il convient d'étendre les corridors de transport européens à la République de Moldavie et à l'Ukraine dans un contexte géopolitique stable et sécurisé, tout en garantissant un soutien financier adéquat.***

## Amendement 26

### Proposition de règlement Considérant 42

*Texte proposé par la Commission*

(42) Il y a lieu que l'ERTMS soit déployé de manière continue, non seulement sur le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global, y compris les nœuds urbains, mais aussi sur les routes d'accès aux terminaux multimodaux. Ceci permettra les exploitations avec l'ERTMS uniquement et consolidera la justification économique des entreprises ferroviaires.

*Amendement*

(42) Il y a lieu que l'ERTMS soit déployé de manière continue ***et synchronisée***, non seulement sur le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global, y compris les nœuds urbains, mais aussi sur les routes d'accès aux terminaux multimodaux. Ceci permettra les exploitations avec l'ERTMS uniquement et consolidera la justification économique des entreprises ferroviaires.

## Amendement 27

### Proposition de règlement Considérant 47

*Texte proposé par la Commission*

(47) Le transport maritime à courte distance peut apporter un concours important à la décarbonation des transports en emmenant davantage de fret et de passagers. Il est nécessaire de promouvoir l'espace maritime européen en créant ou en modernisant les transports maritimes à courte distance et en développant des ports maritimes ainsi que leurs liaisons avec l'arrière-pays pour donner lieu à une intégration efficace et durable avec les autres modes de transport.

*Amendement*

(47) Le transport maritime à courte distance peut apporter un concours important à la décarbonation des transports en emmenant davantage de fret et de passagers. Il est nécessaire de promouvoir l'espace maritime européen en créant ou en modernisant les transports maritimes à courte distance et en développant des ports maritimes ainsi que leurs liaisons avec l'arrière-pays pour donner lieu à une intégration efficace et durable avec les autres modes de transport, ***en garantissant des facilités, des dérogations et des incitations qui permettent de compenser l'absence d'autres solutions de transport. Dans ce contexte, des projets tels que le corridor de transport fluvial Rhin-Main-Danube, qui relie la mer Noire à la mer du Nord, devraient devenir une priorité, étant donné que les connexions terrestres et portuaires intermodales sur l'ensemble de ce canal de navigation apporteront également de multiples avantages***

*socioculturels à ces régions, outre les avantages économiques.*

## Amendement 28

### Proposition de règlement Considérant 48

*Texte proposé par la Commission*

(48) Le transport routier au sein de l'Union représente trois quarts du total du transport terrestre de fret (calcul effectué sur la base des tonnes/kilomètres transportées) et environ 90 % du total du transport terrestre de voyageurs (calculé sur la base du nombre de passagers/kilomètres). Compte tenu de l'importance du transport routier et de l'engagement pris pour améliorer la sécurité routière, conformément à l'étape correspondante de la stratégie de mobilité durable et intelligente, les infrastructures routières doivent offrir davantage de sécurité.

*Amendement*

(48) Le transport routier au sein de l'Union représente trois quarts du total du transport terrestre de fret (calcul effectué sur la base des tonnes/kilomètres transportées) et environ 90 % du total du transport terrestre de voyageurs (calculé sur la base du nombre de passagers/kilomètres). Compte tenu de l'importance du transport routier et de l'engagement pris pour améliorer la sécurité routière, conformément à l'étape correspondante de la stratégie de mobilité durable et intelligente, ***l'entretien doit être garanti et*** les infrastructures routières doivent offrir davantage de sécurité ***à l'ensemble des utilisateurs.***

## Amendement 29

### Proposition de règlement Considérant 50 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(50 bis) Lors de la détermination des nœuds urbains, il convient d'accorder une attention particulière au soutien aux zones urbaines fonctionnelles en raison de leur importance pour ce qui est de stimuler la coopération entre les autorités locales et les partenaires par-delà les frontières administratives et de renforcer les liens entre les zones urbaines et rurales. Il convient, en outre, d'accorder une attention particulière à la densité du trafic afin d'améliorer la connectivité entre les nœuds urbains et les zones***

*rurales/suburbaines environnantes et de garantir une approche territoriale plus équilibrée.*

### Amendement 30

#### Proposition de règlement Considérant 50 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(50 ter) Les nœuds urbains devraient associer les villes européennes à la gouvernance du RTE-T afin de réduire les goulets d'étranglement au niveau des villes. Il convient de soutenir tous les efforts visant à rendre les villes plus accessibles. Les États membres devraient prendre des mesures rapides et ambitieuses pour rendre les villes plus inclusives, en tenant compte de tous les nœuds très utiles, et ainsi accélérer les progrès vers la réalisation des objectifs fixés pour 2030 et 2050 en vue de l'achèvement du réseau central et global.*

### Amendement 31

#### Proposition de règlement Considérant 52

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(52) Les États membres devraient mettre en place un programme de soutien national aux PMUD dont l'ambition est de promouvoir l'adoption de ces plans et d'améliorer la coordination entre les régions et les villes. Ce programme devrait apporter son concours aux régions et aux aires urbaines en vue de concevoir des PMUD de haute qualité et d'améliorer le suivi et l'évaluation de l'application de ces plans au moyen de mesures législatives, d'orientations, du renforcement des capacités, d'une

(52) Les États membres devraient mettre en place un programme de soutien national aux PMUD dont l'ambition est de promouvoir l'adoption de ces plans et d'améliorer la coordination entre les régions et les villes. Ce programme devrait apporter son concours aux régions, **aux villes** et aux aires **fonctionnelles** urbaines en vue de concevoir des PMUD de haute qualité et d'améliorer le suivi et l'évaluation de l'application de ces plans au moyen de mesures législatives, d'orientations, du renforcement des

assistance et d'un possible soutien financier.

capacités, d'une assistance et d'un possible soutien financier.

### Amendement 32

#### Proposition de règlement Considérant 53

*Texte proposé par la Commission*

(53) La mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes», entreprise par le programme-cadre «Horizon Europe», vise à créer 100 villes neutres pour le climat d'ici à 2030 dans l'Union. Les villes participant à la mission feront office de pôles d'expérimentation et d'innovation, afin que les autres villes suivent leur exemple d'ici à 2050.

*Amendement*

(53) La mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes», entreprise par le programme-cadre «Horizon Europe», vise à créer 100 villes neutres pour le climat d'ici à 2030 dans l'Union. Les villes participant à la mission feront office de pôles d'expérimentation et d'innovation, afin que les autres villes suivent leur exemple d'ici à 2050. ***Cette mission ayant été si bien accueillie dans toute l'Union, il convient de lancer une nouvelle mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes» dans le cadre du même programme, avec de nouvelles villes et un budget plus généreux.***

### Amendement 33

#### Proposition de règlement Considérant 54

*Texte proposé par la Commission*

(54) Les services numériques de mobilité multimodale aident à améliorer l'intégration des divers modes de transport en réunissant plusieurs offres de transport en une seule. Il est attendu que la poursuite de leur développement concoure à orienter les comportements des utilisateurs en faveur des modes les plus durables, des transports publics et des modes actifs tels que la marche et le vélo.

*Amendement*

(54) Les services numériques de mobilité multimodale aident à améliorer l'intégration des divers modes de transport en réunissant plusieurs offres de transport en une seule. Il est attendu que la poursuite de leur développement ***soit garantie dans les zones reculées et concoure, dans la mesure du possible,*** à orienter les comportements des utilisateurs en faveur des modes les plus durables, des transports publics et des modes actifs tels que la marche et le vélo;

## Amendement 34

### Proposition de règlement Considérant 58

*Texte proposé par la Commission*

(58) Le réseau transeuropéen de transport devrait servir de base au développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation, telles que l'infrastructure 5G, qui pourront accroître l'efficacité globale du secteur des transports européen et sa capacité à assurer des flux de voyageurs sûrs grâce à des mesures et moyens efficaces, rendre les moyens de transport publics ou plus respectueux de l'environnement plus attrayants pour les voyageurs et diminuer l'empreinte carbone dudit secteur. Ceci contribuera à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe tout en contribuant à la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité énergétique de l'Union. Pour atteindre ces objectifs, il convient d'améliorer la disponibilité des carburants alternatifs et des infrastructures associées dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport.

## Amendement 35

### Proposition de règlement Considérant 59

*Texte proposé par la Commission*

(59) Un nombre satisfaisant de points de recharge rapide pour les véhicules utilitaires légers et lourds accessibles au public devrait être installé dans tout le réseau transeuropéen de transport. Le but est de garantir une connectivité transfrontière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler à travers l'Union. Les objectifs fondés sur la

*Amendement*

(58) Le réseau transeuropéen de transport devrait servir de base au développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation, telles que **les infrastructures numériques**, l'infrastructure 5G **et l'internet des objets**, qui pourront accroître l'efficacité globale du secteur des transports européen et sa capacité à assurer des flux de voyageurs sûrs grâce à des mesures et moyens efficaces, rendre les moyens de transport publics ou plus respectueux de l'environnement plus attrayants pour les voyageurs et diminuer l'empreinte carbone dudit secteur. Ceci contribuera à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe tout en contribuant à la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité énergétique de l'Union. Pour atteindre ces objectifs, il convient d'améliorer la disponibilité des carburants alternatifs et des infrastructures associées dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport.

*Amendement*

(59) Un nombre satisfaisant de points de recharge rapide pour les véhicules utilitaires légers et lourds accessibles au public devrait être installé dans tout le réseau transeuropéen de transport. Le but est de garantir une connectivité transfrontière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler à travers l'Union. Les objectifs fondés sur la

distance applicables au réseau transeuropéen de transport au sens du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] ont pour ambition de garantir une couverture *minimale* suffisante des points de recharge électrique le long des *principaux* réseaux routiers de l'Union.

distance applicables au réseau transeuropéen de transport au sens du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] ont pour ambition de garantir une couverture suffisante des points de recharge électrique le long des réseaux routiers de l'Union, *notamment dans les zones qui font face à des défis géographiques et démographiques et les régions ultrapériphériques.*

### Amendement 36

#### Proposition de règlement Considérant 59 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(59 bis) Il y a lieu de soutenir des réseaux d'alimentation électrique solides et intelligents afin de permettre la mise en place de bornes de recharge rapides dans les corridors du RTE-T.**

### Amendement 37

#### Proposition de règlement Considérant 62

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(62) En s'appuyant sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de COVID-19<sup>25</sup> et pour éviter les perturbations du trafic et les imprévus futurs, les États membres devraient, lors de la planification des infrastructures, prendre en considération la sécurité et la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, aux aléas naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations entravant le fonctionnement du système de transports de l'Union. À cette fin, les corridors de transport européens devraient aussi comprendre

(62) En s'appuyant sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de COVID-19<sup>25</sup> et pour éviter les perturbations du trafic et les imprévus futurs, les États membres devraient, lors de la planification des infrastructures, prendre en considération la sécurité et la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, aux aléas naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations entravant le fonctionnement du système de transports de l'Union. **La Commission européenne devrait mettre en place un mécanisme permanent et**

d'importants itinéraires de contournement pouvant être pris en cas de congestion ou d'autres problèmes sur les routes principales. En outre, en raison de leur nature multimodale, un mode peut remplacer un autre en cas d'urgence.

***automatique pour l'activation des «voies réservées» le long des frontières intérieures du réseau transeuropéen de transport, en demandant aux États membres et aux régions concernés d'identifier de manière stable les points de transit prioritaires qui ne sont soumis à aucune restriction.*** À cette fin, les corridors de transport européens devraient aussi comprendre d'importants itinéraires de contournement pouvant être pris en cas de congestion ou d'autres problèmes sur les routes principales. En outre, en raison de leur nature multimodale, un mode peut remplacer un autre en cas d'urgence.

---

<sup>25</sup> Communication sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels; C(2020) 1897 final (JO C 96 I du 24.3.2020, p. 1) et communication du 28 octobre 2020 de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19; COM(2020) 685 final.

---

<sup>25</sup> Communication sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels; C(2020) 1897 final (JO C 96 I du 24.3.2020, p. 1) et communication du 28 octobre 2020 de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19; COM(2020) 685 final.

### *Justification*

*Le principe de base des voies réservées est de garantir le fonctionnement continu des chaînes d'approvisionnement dans le marché unique et d'éviter que des territoires et des entreprises subissent des pénuries.*

## **Amendement 38**

### **Proposition de règlement Considérant 63**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(63) La participation des entreprises, dont celles détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers, dont celle établie dans un pays tiers, peut dynamiser l'achèvement du réseau transeuropéen de transport. Néanmoins, dans certaines circonstances particulières, la participation ou la contribution des entreprises détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers aux projets d'intérêt commun pourrait compromettre la sécurité et l'ordre public dans l'Union européenne. Sans préjudice du mécanisme de coopération visé dans le règlement (UE) 2019/452<sup>26</sup>, et en sus de ce dernier, il est nécessaire d'être mieux informé au sujet de ces participations ou contributions afin de permettre les interventions des autorités publiques s'il transparaît qu'elles porteront probablement atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans l'Union et que la participation ou la contribution concernée ne relève pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/452.

---

<sup>26</sup> Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union (*JO L 79 I du 21.3.2019, p. 1*).

### Amendement 39

#### Proposition de règlement Considérant 66

*Texte proposé par la Commission*

(66) Les corridors de transport européens devraient permettre de développer l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport de manière à

(63) La participation des entreprises, dont celles détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers, dont celle établie dans un pays tiers, peut dynamiser l'achèvement du réseau transeuropéen de transport. Néanmoins, dans certaines circonstances particulières, la participation ou la contribution des entreprises détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers ***ou avec la participation publique ou étatique d'un pays tiers*** aux projets d'intérêt commun pourrait compromettre la sécurité et l'ordre public dans l'Union européenne. Sans préjudice du mécanisme de coopération visé dans le règlement (UE) 2019/452<sup>26</sup>, et en sus de ce dernier, il est nécessaire d'être mieux informé au sujet de ces participations ou contributions afin de permettre les interventions des autorités publiques s'il transparaît qu'elles porteront probablement atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans l'Union et que la participation ou la contribution concernée ne relève pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/452.

---

<sup>26</sup> Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union. OJ L 79I , 21.3.2019, p. 1).

*Amendement*

(66) Les corridors de transport européens devraient permettre de développer l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport de manière à

éliminer les goulets d'étranglement, à **améliorer** les liaisons transfrontières et à accroître l'efficacité et la durabilité. Ils devraient contribuer à la cohésion grâce à une **coopération territoriale renforcée**. Ils devraient également répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales. L'approche par corridors devrait être transparente et sans équivoque et la gestion de ces corridors ne devrait pas entraîner de charges ou de coûts administratifs supplémentaires.

éliminer les goulets d'étranglement, à **assurer** les liaisons transfrontières et à accroître l'efficacité et la durabilité. Ils devraient contribuer à la cohésion **en améliorant la coopération territoriale** grâce à une **approche ascendante qui tient compte des besoins des communautés locales et des collectivités locales et régionales**. Ils devraient également répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales, **tout en respectant l'approche géographique**. L'approche par corridors devrait être transparente et sans équivoque et la gestion de ces corridors ne devrait pas entraîner de charges ou de coûts administratifs supplémentaires. **Il est toutefois opportun de souligner qu'il importe de garantir des ressources financières supplémentaires au titre du cadre financier pluriannuel, étant donné que celles allouées au mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour l'achèvement du réseau central et global ne sont pas suffisantes. Cela s'avère également nécessaire compte tenu des charges financières qui pèsent déjà sur les autorités nationales, locales et régionales pour l'entretien et le développement du réseau.**

#### **Amendement 40**

##### **Proposition de règlement Considérant 67 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(67 bis) Dans le cadre de cette coordination et en l'absence d'autres solutions logistiques et modales valables, la Commission européenne devrait dissuader les États membres de procéder à quelque forme que ce soit de blocage transfrontalier unilatéral le long du réseau et, en particulier, aux nœuds**

**centraux, pour éviter de bloquer le transit aux frontières.**

### *Justification*

*Afin de garantir l'intégrité du marché intérieur, compte tenu du rôle stratégique du transport de marchandises et de voyageurs et de la logistique en tant que moteur irremplaçable pour soutenir les approvisionnements nationaux et pour la libre circulation des marchandises dans l'Union, il est essentiel de décourager les mesures unilatérales de restriction du trafic et il est nécessaire de renforcer les instruments de gouvernance du RTE-T, afin d'éviter de bloquer le transit frontalier aux nœuds centraux et de garantir l'activation et la gestion coordonnée d'autres itinéraires ferroviaires ou routiers.*

## **Amendement 41**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 73**

##### *Texte proposé par la Commission*

(73) La réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport, en particulier ceux portant sur la décarbonation et la numérisation du système de transports dans l'Union, requiert un cadre réglementaire solide. Des réformes ambitieuses devraient être lancées par les États membres afin de relever les défis des transports durables recensés dans le cadre du Semestre européen. La facilité pour la reprise et la résilience soutient aussi bien les réformes que les investissements visant à rendre les transports plus durables, à réduire les émissions et à améliorer la sécurité et l'efficacité. Les mesures pertinentes à cet effet sont incluses dans les plans pour la reprise et la résilience.

##### *Amendement*

(73) La réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport, en particulier ceux portant sur la décarbonation et la numérisation du système de transports dans l'Union, requiert un cadre réglementaire solide. Des réformes ambitieuses devraient être lancées par les États membres afin de relever les défis des transports durables recensés dans le cadre du Semestre européen. La facilité pour la reprise et la résilience soutient aussi bien les réformes que les investissements visant à rendre les transports plus durables, à réduire les émissions et à améliorer la sécurité et l'efficacité. ***Il est nécessaire de disposer d'instruments de soutien financier et non financier, tels qu'un budget spécifique au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin d'aider les collectivités locales et régionales à satisfaire aux nouvelles exigences applicables aux nœuds urbains.*** Les mesures pertinentes à cet effet sont incluses dans les plans pour la reprise et la résilience.

## Amendement 42

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – point f

*Texte proposé par la Commission*

f) «nœud urbain», une zone urbaine où des éléments des infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport, tels que les ports, y compris leurs terminaux de voyageurs, les aéroports, les gares ferroviaires, les gares routières, les plateformes et installations logistiques et les terminaux de fret se trouvant à l'intérieur et autour de l'agglomération urbaine, sont connectés avec d'autres éléments de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local;

*Amendement*

f) «nœud urbain», une zone urbaine où des éléments des infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport, tels que les ports, y compris leurs terminaux de voyageurs, les aéroports, les gares ferroviaires, les gares routières, les plateformes et installations logistiques et les terminaux de fret se trouvant à l'intérieur et autour de l'agglomération urbaine, ***dont leurs zones urbaines fonctionnelles***, sont connectés avec d'autres éléments de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local;

## Amendement 43

### Proposition de règlement Article 3 – alinéa 1 – point g

*Texte proposé par la Commission*

g) "***réseau isolé***", le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen (1435 mm), pour lequel certains investissements importants en infrastructures ne peuvent se justifier ***en termes de coûts-avantages, en raison des spécificités de ce réseau liées à son éloignement géographique ou à sa situation périphérique***;

*Amendement*

g) «***réseau isolé***», le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen (1435 mm), pour lequel certains investissements importants en infrastructures ne peuvent se justifier, ***à moins qu'ils ne visent à se mettre en conformité avec les normes européennes***;

## Amendement 44

### Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

2. Le réseau transeuropéen de transport renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports durable, efficace et résilient, qui accroît les avantages qu'en retirent les utilisateurs *et* favorise une croissance qui profite à tous. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

*Amendement*

2. Le réseau transeuropéen de transport renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports durable, efficace et résilient, qui accroît les avantages qu'en retirent les utilisateurs, favorise une croissance qui profite à tous *et permet une connectivité étendue aux échelons transnational, local et régional*. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

**Amendement 45**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – paragraphe 2 – point a – sous-point ii**

*Texte proposé par la Commission*

ii) une utilisation accrue de modes de transport plus durables, notamment en développant un réseau ferroviaire de voyageurs à grande vitesse à longue distance et un réseau de fret ferroviaire pleinement interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance dans l'ensemble de l'Union;

*Amendement*

ii) une utilisation accrue de modes de transport plus durables, notamment en développant un réseau ferroviaire de voyageurs à grande vitesse à longue distance et un réseau de fret ferroviaire pleinement interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures, *y compris lacustres*, et de transport maritime à courte distance dans l'ensemble de l'Union;

**Amendement 46**

**Proposition de règlement**

**Article 4 – paragraphe 2 – point b – sous-point i**

*Texte proposé par la Commission*

i) *l'accessibilité* et *la* connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques

*Amendement*

i) *une accessibilité* et *une* connectivité *améliorées* de toutes les régions de l'Union, notamment des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et

et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – paragraphe 2 – point b – sous-point ii**

*Texte proposé par la Commission*

ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres;

*Amendement*

ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres, ***en particulier entre les zones urbaines et industrielles, les régions ultrapériphériques, les régions frontalières de l'Union et les autres régions éloignées, rurales, montagneuses, insulaires ainsi que celles à faible densité de population;***

#### **Amendement 48**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – paragraphe 2 – point b – sous-point iii**

*Texte proposé par la Commission*

iii) pour le trafic de voyageurs et de fret, l'interconnexion et la coordination efficaces entre les infrastructures de transport pour, d'une part, le trafic sur longue distance et, d'autre part, le trafic régional et local et les services de transport dans les nœuds urbains;

*Amendement*

iii) pour le trafic de voyageurs et de fret, l'interconnexion et la coordination efficaces entre les infrastructures de transport pour, d'une part, le trafic sur longue distance et, d'autre part, le trafic régional et local et les services de transport dans les nœuds urbains, ***les zones intérieures, côtières et montagneuses;***

#### **Amendement 49**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 4 – paragraphe 2 – point b – sous-point iv bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***iv bis) l'amélioration de la connectivité entre les États membres et avec les pays***

*tiers voisins, en particulier les pays de transit, en renforçant et en complétant les tronçons transfrontaliers nécessaires pour la pleine fonctionnalité à longue distance des corridors de réseau central;*

## Amendement 50

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii

*Texte proposé par la Commission*

iii) l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux, régionaux et locaux;

*Amendement*

iii) ***l'intermodalité et*** l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux, régionaux et locaux;

## Amendement 51

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 2 – point d – sous-point ii

*Texte proposé par la Commission*

ii) garantissant des normes de sûreté, de sécurité et de qualité élevée, notamment en ce qui concerne la qualité des services aux utilisateurs, pour le transport des voyageurs et de fret;

*Amendement*

ii) garantissant des normes de sûreté, de sécurité et de qualité élevée, notamment en ce qui concerne la qualité des services aux utilisateurs, pour le transport des voyageurs et de fret ***ainsi que la qualité et l'entretien du réseau, en particulier aux échelons régional et local;***

## Amendement 52

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 2 – point d – sous-point vi bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***vi bis) déployant des infrastructures adéquates pour l'accès aux tronçons transfrontaliers;***

## Amendement 53

**Proposition de règlement**

**Article 4 – paragraphe 2 – point d – sous-point vi ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*vi ter) mettant en place une meilleure connectivité pour le transport de marchandises entre les lieux de production isolés et les zones à forte densité de population, afin de favoriser une logistique efficace et la réduction des temps de transport et de distribution;*

**Amendement 54**

**Proposition de règlement**

**Article 5 – paragraphe 1 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) une meilleure intégration et interconnexion des infrastructures;

b) une meilleure intégration et interconnexion des infrastructures, *tant au niveau européen qu'avec les pays tiers, et pour les liaisons transfrontières et de transit;*

**Amendement 55**

**Proposition de règlement**

**Article 5 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) le déploiement d'aires de stationnement sûres et sécurisées et de services complets pour les conducteurs et les voyageurs;*

**Amendement 56**

**Proposition de règlement**

**Article 6 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue **social** et **environnemental** de telles infrastructures.

*Amendement*

2. Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue **de la cohésion économique, sociale, territoriale et environnementale** de telles infrastructures.

**Amendement 57**

**Proposition de règlement  
Article 6 – paragraphe 3**

*Texte proposé par la Commission*

3. Le réseau central et le réseau central étendu se composent des parties du réseau transeuropéen de transport à développer prioritairement pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport.

*Amendement*

3. Le réseau central et le réseau central étendu se composent des parties du réseau transeuropéen de transport à développer prioritairement pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. **Les États membres interconnectent le réseau central et le réseau étendu avec les réseaux de mobilité nationaux, régionaux et locaux.**

**Amendement 58**

**Proposition de règlement  
Article 8 – paragraphe 3**

*Texte proposé par la Commission*

3. Un projet d'intérêt commun englobe son cycle complet, qui comprend les études de faisabilité et les procédures d'autorisation, la construction, l'exploitation et l'évaluation.

*Amendement*

3. Un projet d'intérêt commun englobe son cycle complet, qui comprend les études de faisabilité et les procédures d'autorisation, la construction, l'exploitation, **l'entretien, la surveillance** et l'évaluation.

**Amendement 59**

**Proposition de règlement**  
**Article 8 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

5. La Commission peut exiger des États membres, au moyen d'un acte d'exécution, qu'ils créent une entité unique pour la construction *et* la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers d'intérêt commun. Le coordinateur européen compétent a le statut d'observateur au sein du conseil d'administration ou du conseil de surveillance ou des deux conseils de l'entité unique.

*Amendement*

5. La Commission peut exiger des États membres, au moyen d'un acte d'exécution, qu'ils créent une entité unique pour la construction, la gestion *et l'entretien* de projets d'infrastructure transfrontaliers d'intérêt commun. Le coordinateur européen compétent a le statut d'observateur au sein du conseil d'administration ou du conseil de surveillance ou des deux conseils de l'entité unique.

**Amendement 60**

**Proposition de règlement**  
**Article 9 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) achever les infrastructures d'accès aux tronçons transfrontaliers, y compris les travaux accessoires et de soutien à la connectivité avec les pays tiers;***

**Amendement 61**

**Proposition de règlement**  
**Article 9 – paragraphe 1 – point f**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

f) faciliter le transport par *voie navigable* avec *des* pays tiers;

f) faciliter le transport par *voies navigables intérieures* avec *les* pays tiers *et en particulier, le cas échéant, le transport lacustre dans les zones frontalières;*

**Amendement 62**

**Proposition de règlement**  
**Article 12 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) de veiller à ce que le principe de continuité territoriale soit effectivement appliqué aux régions insulaires et à ce que le manque de connectivité soit comblé par une disponibilité accrue des services, des connexions et des mesures appropriées au bénéfice tant des résidents que des touristes;***

### **Amendement 63**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 12 – paragraphe 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

c) d'assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux;

c) d'assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux, ***en particulier dans les zones urbaines et les zones à forte densité de population, les régions présentant un intérêt économique et périphériques, les zones littorales et les régions insulaires et montagneuses;***

### **Amendement 64**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 12 – paragraphe 1 – point d**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) de mettre en place les chaînons manquants ***et*** d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers;

d) de mettre en place les chaînons manquants, d'éliminer les goulets d'étranglement ***et de réaliser les infrastructures d'accès,*** notamment sur les tronçons transfrontaliers;

### **Amendement 65**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 12 – paragraphe 1 – point g**

*Texte proposé par la Commission*

g) de maintenir l'exploitation des infrastructures existantes et d'améliorer ou maintenir leur qualité en termes de sûreté, de sécurité, d'efficacité du système de transport et d'opérations de transport, de résilience aux changements climatiques et aux catastrophes, de performance environnementale et de continuité des flux de trafic;

*Amendement*

g) de maintenir l'exploitation des infrastructures existantes et d'améliorer ou maintenir leur qualité en termes de sûreté, de sécurité, d'efficacité du système de transport et d'opérations de transport, ***d'aires de stationnement sûres et sécurisées***, de résilience aux changements climatiques et aux catastrophes, de performance environnementale et de continuité des flux de trafic;

**Amendement 66**

**Proposition de règlement**

**Article 12 – paragraphe 2 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) de contribuer à la réduction des émissions des transports et au renforcement de la sécurité énergétique en encourageant l'utilisation de véhicules et de navires à émissions nulles et de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone, grâce au déploiement d'infrastructures correspondantes pour les carburants alternatifs;

*Amendement*

a) de contribuer à la réduction des émissions des transports et au renforcement de la sécurité énergétique en encourageant l'utilisation de véhicules et de navires à émissions nulles et de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone, grâce au déploiement d'infrastructures correspondantes pour les carburants alternatifs, ***renouvelables et avancés***;

**Amendement 67**

**Proposition de règlement**

**Article 12 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a bis) d'apporter des avantages aux citoyens et aux entreprises en leur permettant une connectivité fonctionnelle à la production et au développement, ainsi qu'à la création d'emplois, en particulier dans les régions qui rencontrent le plus de difficultés d'accès et de connexion et sont donc particulièrement désavantagées en***

## Amendement 68

### Proposition de règlement

#### Article 12 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) d'atténuer l'exposition des zones urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;

*Amendement*

b) d'atténuer l'exposition des **villes et des zones fonctionnelles** urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;

## Amendement 69

### Proposition de règlement

#### Article 12 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**d bis) l'amélioration de la cohésion économique, sociale et territoriale, en favorisant notamment la connectivité avec les régions à faible densité de population, éloignées, rurales, insulaires, montagneuses et ultrapériphériques;**

## Amendement 70

### Proposition de règlement

#### Article 13 – alinéa 1 – point d

*Texte proposé par la Commission*

d) de développer un réseau routier sûr et sécurisé, doté **d'infrastructures suffisantes** pour les carburants alternatifs;

*Amendement*

d) de développer un réseau routier sûr et sécurisé, doté **de suffisamment d'aires de stationnement sûres et sécurisées et d'infrastructures** pour les carburants alternatifs;

## Amendement 71

### Proposition de règlement

## Article 13 – alinéa 1 – point g bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***g bis) d'intégrer les infrastructures TIC, en particulier la billetterie électronique, et la mobilité à la demande sur tous les modes de transport utilisant le réseau central, étendu et global et leurs connexions avec les réseaux nationaux, régionaux et locaux;***

## Amendement 72

### Proposition de règlement

#### Article 15 – paragraphe 2 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) prévoient un écartement nominal des voies de 1435 mm pour les nouvelles lignes ferroviaires, sauf dans les cas où la nouvelle ligne est l'extension d'un réseau dont l'écartement des voies est différent des principales lignes ferroviaires de l'Union et qui n'est pas relié à ces lignes;

b) prévoient un écartement nominal des voies de 1435 mm pour les nouvelles lignes ferroviaires;

## Amendement 73

### Proposition de règlement

#### Article 15 – paragraphe 3 – point b

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, d'autres dérogations aux exigences visées au paragraphe 2 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Une dérogation doit être conforme aux exigences de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil<sup>58</sup>, être coordonnée et faire

b) à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, d'autres dérogations aux exigences visées au paragraphe 2 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité ***et du recours à des technologies innovantes comme l'hydrogène***. Une dérogation doit être conforme aux exigences de la directive

l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

(UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil<sup>58</sup>, être coordonnée et faire l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

---

<sup>58</sup> Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

---

<sup>58</sup> Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

#### **Amendement 74**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 22 – paragraphe 3 – point a – alinéa 3**

###### *Texte proposé par la Commission*

Lorsqu'elle détermine les niveaux d'eau de référence, la Commission tient compte des exigences énoncées dans les conventions internationales et dans les accords conclus entre les États membres.

###### *Amendement*

Lorsqu'elle détermine les niveaux d'eau de référence, la Commission tient compte des exigences énoncées dans les conventions internationales et dans les accords conclus entre les États membres ***et les parties prenantes concernées***.

#### **Amendement 75**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 23 – alinéa 1 – point c**

###### *Texte proposé par la Commission*

c) promouvoir un transport par voie navigable durable, sûr et sécurisé, y compris à l'intérieur des nœuds urbains;

###### *Amendement*

c) promouvoir un transport par voie navigable durable, ***multimodal***, sûr et sécurisé, y compris à l'intérieur des nœuds urbains;

#### **Amendement 76**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 23 – alinéa 1 – point e**

###### *Texte proposé par la Commission*

###### *Amendement*

e) promouvoir et développer des mesures visant à améliorer les performances environnementales des infrastructures de transport et de transport par voies navigables intérieures, y compris par navires *à émissions nulles ou faibles*, et des mesures visant à atténuer les incidences sur les masses d'eau et la biodiversité dépendante de l'eau, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents.

e) promouvoir et développer des mesures visant à améliorer les performances environnementales des infrastructures de transport et de transport par voies navigables intérieures, y compris par navires *utilisant des carburants alternatifs, renouvelables et avancés*, et des mesures visant à atténuer les incidences sur les masses d'eau et la biodiversité dépendante de l'eau, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents.

### **Amendement 77**

#### **Proposition de règlement Article 27 – alinéa 1 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

b) construire ou moderniser des infrastructures portuaires de base telles que les bassins intérieurs, les murs de quai, les postes d'accostage, les jetées, les docks, les digues, les remblais et la réhabilitation des sols;

*Amendement*

b) construire, *entretenir* ou moderniser des infrastructures portuaires de base telles que les bassins intérieurs, les murs de quai, les postes d'accostage, les jetées, les docks, les digues, les remblais et la réhabilitation des sols;

### **Amendement 78**

#### **Proposition de règlement Article 27 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*b bis) étendre la capacité d'exploitation à l'intérieur et à l'extérieur de la zone portuaire en lien étroit avec la protection de l'environnement et les conditions juridiques applicables aux nouvelles constructions;*

### **Amendement 79**

#### **Proposition de règlement Article 29 – paragraphe 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues ***de façon à assurer le niveau le plus élevé de protection de l'environnement***, y compris, le cas échéant, grâce à des revêtements routiers silencieux ainsi qu'à la collecte, au traitement et au rejet des eaux de ruissellement;

*Amendement*

c) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues ***avec les matériaux les plus économes en ressources, les plus respectueux de l'environnement et les plus résistants au changement climatique***, y compris, le cas échéant, grâce à des revêtements routiers silencieux ainsi qu'à la collecte, au traitement et au rejet des eaux de ruissellement;

**Amendement 80**

**Proposition de règlement  
Article 31 – alinéa 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) introduire des technologies innovantes pour améliorer le contrôle du respect du cadre juridique de l'Union en matière de transport routier, y compris des outils intelligents et automatisés de contrôle de l'application de la loi ***et*** des infrastructures de communication 5G;

*Amendement*

c) introduire des technologies innovantes pour améliorer le contrôle du respect du cadre juridique de l'Union en matière de transport routier, y compris des outils intelligents et automatisés de contrôle de l'application de la loi, des infrastructures de communication 5G ***et l'internet des objets***;

**Amendement 81**

**Proposition de règlement  
Article 31 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) améliorer la connexion entre les zones urbaines et à forte densité de population et les zones intérieures et à faible densité de population, tout en assurant une sécurité et un entretien adéquats des tronçons de raccordement;***

## Amendement 82

### Proposition de règlement Article 35 – paragraphe 3 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres consultent les chargeurs, les transporteurs et les opérateurs logistiques qui exercent leurs activités sur leur territoire. Ils tiennent compte des résultats de la consultation dans leur analyse.

*Amendement*

Les États membres consultent les **autorités locales et régionales responsables des nœuds urbains**, les chargeurs, les transporteurs et les opérateurs logistiques qui exercent leurs activités sur leur territoire. Ils tiennent compte des résultats de la consultation dans leur analyse.

## Amendement 83

### Proposition de règlement Article 37 – paragraphe 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) soient équipés d'au moins une station de recharge au sens de l'article 2, point 43), du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] réservée aux véhicules utilitaires lourds, d'ici au 31 décembre 2030;

*Amendement*

b) soient équipés d'au moins une station de **ravitaillement et de** recharge au sens de l'article 2, point 43), du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] réservée aux véhicules utilitaires lourds, d'ici au 31 décembre 2030;

## Amendement 84

### Proposition de règlement Article 38 – alinéa 1 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) faciliter les interconnexions entre les différents modes de transport;

*Amendement*

a) faciliter les interconnexions entre les différents modes de transport **et achever les connexions entre les plateformes multimodales, les nœuds aéroportuaires et portuaires, les zones rétroportuaires et les liaisons du premier kilomètre entre ces points d'accès et de transit et à travers ces points;**

## Amendement 85

### Proposition de règlement Article 39 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport sont énumérés à l'annexe II.

*Amendement*

2. Les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport sont énumérés à l'annexe II. ***Cette liste peut être complétée après une évaluation environnementale, financière et des risques appropriée et l'approbation de l'État membre et de ses parties prenantes nationales, régionales et locales.***

## Amendement 86

### Proposition de règlement Article 40 – paragraphe 1 – point b – sous-point i

*Texte proposé par la Commission*

i) l'adoption d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), conformément à l'annexe V, qui prévoit notamment des mesures visant à intégrer les différents modes de transport, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles, y compris une logistique urbaine durable et à émissions nulles, à réduire la pollution atmosphérique et sonore et à prendre en considération les flux transeuropéens de transport à longue distance;

*Amendement*

i) l'adoption ***et la publication*** d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), conformément à l'annexe V, qui prévoit notamment des mesures visant à intégrer les différents modes de transport, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles, y compris une logistique urbaine durable et à émissions nulles, à réduire la pollution atmosphérique et sonore et à prendre en considération les flux transeuropéens de transport à longue distance, ***afin d'évaluer, sous l'angle des coûts et des avantages, l'accessibilité et le caractère abordable des différents modes de transport pour les utilisateurs;***

## Amendement 87

### Proposition de règlement Article 40 – alinéa 1 – point c – sous-point i

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

i) pour le transport de voyageurs: une interconnexion durable, continue et sûre entre le rail, la route, l'air, les modes de déplacement actifs et, le cas échéant, les infrastructures de navigation intérieure et maritime;

i) pour le transport de voyageurs: une interconnexion durable, continue et sûre entre le rail, la route, l'air, les modes de déplacement actifs, **les transports publics** et, le cas échéant, les infrastructures de navigation intérieure et maritime;

## Amendement 88

### Proposition de règlement

#### Article 40 – alinéa 1 – point c – sous-point iii

##### *Texte proposé par la Commission*

iii) pour le transport de fret: une interconnexion durable, continue et sûre entre les infrastructures ferroviaires, routières et, le cas échéant, fluviales, aériennes et maritimes, ainsi que des connexions adéquates avec les plateformes et les installations logistiques;

##### *Amendement*

iii) pour le transport de fret: une interconnexion durable, continue et sûre entre les infrastructures ferroviaires, routières et, le cas échéant, fluviales, aériennes et maritimes, ainsi que des connexions adéquates avec les plateformes et les installations logistiques, **et des aires de stationnement sûres et sécurisées;**

## Amendement 89

### Proposition de règlement

#### Article 40 – alinéa 1 – point d

##### *Texte proposé par la Commission*

d) d'ici au 31 décembre 2040: la mise en place d'au moins un terminal de fret multimodal offrant une capacité de transbordement suffisante à l'intérieur ou à proximité du nœud urbain.

##### *Amendement*

d) d'ici au 31 décembre 2040: la mise en place d'au moins un terminal de fret multimodal offrant une capacité de transbordement suffisante à l'intérieur ou à proximité du nœud urbain, ou de plusieurs nœuds urbains, si la capacité le permet.

## Amendement 90

### Proposition de règlement

#### Article 41 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

##### *Texte proposé par la Commission*

##### *Amendement*

**b bis) l'accompagnement du transfert modal dans les villes en plaçant la**

*mobilité active et les transports publics au cœur du prochain cadre de l'Union pour la mobilité urbaine;*

## **Amendement 91**

### **Proposition de règlement Article 41 – alinéa 1 – point c**

*Texte proposé par la Commission*

c) la promotion d'un transport et d'une mobilité efficaces, peu bruyants et à émissions nulles, y compris l'écologisation des flottes urbaines;

*Amendement*

c) la promotion d'un transport et d'une mobilité efficaces, peu bruyants et à émissions nulles, y compris l'écologisation des flottes urbaines **publiques et privées**;

## **Amendement 92**

### **Proposition de règlement Article 41 – alinéa 1 – point d bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d bis) l'amélioration de l'accessibilité et de la connectivité entre les zones urbaines, périurbaines et rurales et un accès sans entrave à des transports intelligents, durables et abordables;***

## **Amendement 93**

### **Proposition de règlement Article 41 – alinéa 1 – point d ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d ter) la création d'une cohésion entre le trafic sur longue distance, régional et local à travers la connexion des nœuds, la promotion des nouvelles technologies innovantes, la réduction des émissions (polluants et GES) et la minimisation des coûts externes;***

## **Amendement 94**

**Proposition de règlement**  
**Article 44 – alinéa 1 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires et des aéronefs à émissions faibles ou nulles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux, telles que l'hyperloop;

*Amendement*

a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires et des aéronefs à émissions faibles ou nulles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux, telles que: ***les trains automatisés, les véhicules autonomes, les drones, les trains maglev et l'hyperloop;***

**Amendement 95**

**Proposition de règlement**  
**Article 44 – alinéa 1 – point d bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***d bis) permettre un meilleur accès aux services numériques et de transport, en particulier dans les zones les plus difficiles d'accès, telles que les régions à faible densité de population, les régions éloignées, rurales, insulaires, montagneuses et ultrapériphériques, et ainsi favoriser un accès plus large aux différentes options de déplacement, y compris multimodales;***

**Amendement 96**

**Proposition de règlement**  
**Article 44 – alinéa 1 – point e**

*Texte proposé par la Commission*

e) améliorer l'exploitation, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris grâce au développement ***de services de mobilité numérique multimodale*** et au développement d'infrastructures permettant une

*Amendement*

e) améliorer l'exploitation, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris grâce au développement ***des solutions de «mobilité à la demande»*** et au développement d'infrastructures permettant une multimodalité sans

multimodalité sans discontinuité, telles que les lignes ferroviaires à grande vitesse et les liaisons aéroportuaires avec les villes par train/tram;

discontinuité, telles que les lignes ferroviaires à grande vitesse et les liaisons aéroportuaires avec les villes par train/tram;

#### Amendement 97

##### Proposition de règlement Article 45 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres font en sorte que les infrastructures de transport garantissent la sécurité et la sûreté des déplacements de voyageurs et de marchandises.

*Amendement*

Les États membres font en sorte que les infrastructures de transport garantissent la sécurité et la sûreté des déplacements de voyageurs et de marchandises ***en mettant en œuvre des plans d'entretien appropriés, de qualité et opportuns pendant toute la durée de vie de l'infrastructure de transport.***

#### Amendement 98

##### Proposition de règlement Article 46 – paragraphe 1 – point c

*Texte proposé par la Commission*

c) de la qualité structurelle des infrastructures tout au long de leur cycle de vie, en accordant une attention particulière à l'évolution prévue des conditions climatiques;

*Amendement*

c) de la qualité structurelle des infrastructures tout au long de leur cycle de vie, en accordant une attention particulière à l'évolution prévue des conditions climatiques ***et à la nécessité d'investir dans l'entretien des infrastructures critiques et des infrastructures présentant un risque accru pour la sécurité, telles que les ponts et les tunnels;***

#### Amendement 99

##### Proposition de règlement Article 46 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis. Les États membres assurent la continuité des chaînes logistiques d’approvisionnement par l’intermédiaire du réseau RTE-T, et évitent ce faisant les perturbations et les ralentissements éventuels, en recourant, le cas échéant, aux voies réservées et en ayant recours aux services de coordination des coordonnateurs européens.**

## **Amendement 100**

### **Proposition de règlement Article 52 – paragraphe 6**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

6. Le coordonnateur européen **peut consulter** les autorités régionales et locales, les gestionnaires de l’infrastructure, les opérateurs de transport, en particulier ceux qui sont membres de la gouvernance du transport ferroviaire de fret, le secteur de l’approvisionnement, les utilisateurs des transports et les représentants de la société civile en ce qui concerne le plan de travail et sa mise en œuvre. En outre, le coordonnateur européen responsable de l’ERTMS coopère étroitement avec l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et l’entreprise commune «Système ferroviaire européen»; de même, le coordonnateur européen pour l’espace maritime européen coopère étroitement avec l’Agence européenne pour la sécurité maritime.

6. Le coordonnateur européen **consulte** les autorités régionales et locales, les gestionnaires de l’infrastructure, les opérateurs de transport, en particulier ceux qui sont membres de la gouvernance du transport ferroviaire de fret, le secteur de l’approvisionnement, les utilisateurs des transports et les représentants de la société civile en ce qui concerne le plan de travail et sa mise en œuvre. En outre, le coordonnateur européen responsable de l’ERTMS coopère étroitement avec l’Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer et l’entreprise commune «Système ferroviaire européen»; de même, le coordonnateur européen pour l’espace maritime européen coopère étroitement avec l’Agence européenne pour la sécurité maritime.

## **Amendement 101**

### **Proposition de règlement Article 53 – paragraphe 4 – alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*en cas de différends entre États membres, comme des actions unilatérales au niveau national ayant pour effet de bloquer ou de restreindre la libre circulation des personnes, des marchandises ou des services, les États membres concernés notifient le problème à la Commission et cette dernière invite ces États membres à trouver une solution rapide et viable pour rétablir la libre circulation dans les corridors du réseau central du RTE-T.*

## Amendement 102

### Proposition de règlement

#### Article 53 – paragraphe 4 – alinéa 1 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*si les différends visés au paragraphe 4, point a bis), ne sont pas réglés dans un délai de 6 mois à compter de la date de notification du différend, la Commission prend des mesures pour dissuader les États membres d'adopter des mesures unilatérales le long des corridors du réseau central du RTE-T, en particulier dans le cas de tronçons transfrontaliers limitant le transit de personnes, de marchandises et de services;*

## Amendement 103

### Proposition de règlement

#### Article 63 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les dispositions relatives au transport ferroviaire, et en particulier toute obligation de relier les aéroports et les ports aux lignes ferroviaires, ainsi que les dispositions relatives aux aires de stationnement sûres et sécurisées et aux terminaux de fret multimodaux, ne s'appliquent pas à Chypre, à Malte **et aux régions ultrapériphériques**, tant qu'aucun

Les dispositions relatives au transport ferroviaire, et en particulier toute obligation de relier les aéroports et les ports aux lignes ferroviaires, ainsi que les dispositions relatives aux aires de stationnement sûres et sécurisées et aux terminaux de fret multimodaux, ne s'appliquent pas à Chypre **et** à Malte, tant

système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

## Amendement 104

### Proposition de règlement Annexe I – point 1

#### *Texte proposé par la Commission*

1. *Objectifs*: Un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) a pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité de la zone urbaine fonctionnelle et de permettre une mobilité à faibles émissions, de haute qualité, sûre et durable vers la zone urbaine fonctionnelle, à travers celle-ci et en son sein. Ce plan soutient notamment la mobilité à émissions nulles et la mise en œuvre d'un système de transport urbain qui contribue à améliorer le fonctionnement global du réseau transeuropéen de transport, notamment par le développement d'infrastructures permettant la circulation fluide de véhicules à émissions nulles, ainsi que de plateformes multimodales de transport de passagers afin de faciliter les correspondances du premier et du dernier kilomètre, et de terminaux de fret multimodaux desservant les nœuds urbains.

#### *Amendement*

1. *Objectifs*: Un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) a pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité de la zone urbaine fonctionnelle et de permettre une mobilité à faibles émissions, de haute qualité, sûre et durable vers la zone urbaine fonctionnelle, à travers celle-ci et en son sein, ***tout en relevant les défis actuels et futurs et en offrant des transports intelligents, efficaces et durables***. Ce plan soutient notamment la mobilité à émissions nulles et la mise en œuvre d'un système de transport urbain qui contribue à améliorer le fonctionnement global du réseau transeuropéen de transport, notamment par le développement d'infrastructures permettant la circulation fluide de véhicules à émissions nulles, ainsi que de plateformes multimodales de transport de passagers afin de faciliter les correspondances du premier et du dernier kilomètre, et de terminaux de fret multimodaux desservant les nœuds urbains.

## Amendement 105

### Proposition de règlement Annexe I – point 2

#### *Texte proposé par la Commission*

2. Un plan présentant une vision à long terme et prévoyant une mise en œuvre à court terme: Un PMUD comprend une stratégie à long terme — ou est lié à une stratégie à long terme existante — pour le développement futur d'infrastructures de

#### *Amendement*

2. Un plan présentant une vision à long terme et prévoyant une mise en œuvre à court terme: Un PMUD comprend une stratégie à long terme — ou est lié à une stratégie à long terme existante — pour le développement futur d'infrastructures de

transport et de services multimodaux. Il comprend également un plan d'exécution pour la mise en œuvre à court terme de la stratégie. Il s'inscrit dans une approche intégrée du développement durable de la zone urbaine et est lié aux politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire.

transport et de services multimodaux. Il comprend également un plan d'exécution pour la mise en œuvre à court terme de la stratégie. Il s'inscrit dans une approche intégrée du développement durable de la zone urbaine et est lié aux politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire. ***Il comprend également des investissements dans l'innovation afin de relever les défis de la mise en place d'un système de transport intégré moderne qui réponde aux défis de la décarbonation, de l'efficacité et de la croissance inclusive.***

## Amendement 106

### Proposition de règlement Annexe I – point 3

#### *Texte proposé par la Commission*

3. *Intégration des différents modes de transport*: Un PMUD promeut le transport multimodal par l'intégration des différents modes et grâce à des mesures visant à faciliter une mobilité harmonieuse et durable. Il comprend des actions visant à accroître la part modale des modes de transport les plus durables tels que les transports publics, la mobilité active et, le cas échéant, le transport par voie navigable intérieure et le transport maritime. Il comprend également des actions visant à promouvoir la mobilité à émissions nulles, notamment en ce qui concerne l'écologisation de la flotte urbaine, à réduire la congestion et à améliorer la sécurité routière, notamment en faveur des usagers vulnérables de la route.

#### *Amendement*

3. *Intégration des différents modes de transport*: Un PMUD promeut le transport multimodal par l'intégration des différents modes et grâce à des mesures visant à faciliter une mobilité harmonieuse et durable. Il comprend des actions visant à accroître la part modale des modes de transport les plus durables tels que les transports publics, la mobilité active et, le cas échéant, le transport par voie navigable intérieure et le transport maritime. Il comprend également des actions visant à promouvoir la mobilité à émissions nulles, notamment en ce qui concerne l'écologisation de la flotte urbaine, à réduire la congestion et à améliorer la sécurité routière, notamment en faveur des usagers vulnérables de la route. ***Il met l'accent sur la dimension sociale, dans le cadre de laquelle il convient de tenir compte de la mise en œuvre de conditions de travail équitables et sûres pour les travailleurs du secteur des transports lors de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation des PMUD;***

## Amendement 107

### Proposition de règlement Annexe I – point 4

*Texte proposé par la Commission*

4. *Fonctionnement efficace du RTE-T:*  
Un PMUD devrait dûment tenir compte de l'incidence qu'ont les mesures prises dans le cadre urbain sur les flux de trafic – de passagers comme de marchandises – sur le réseau transeuropéen de transport, dans le but d'assurer un transit, un contournement ou une interconnexion fluides à travers les nœuds urbains et autour d'eux, notamment par les véhicules à émissions nulles. Il comprend notamment des actions visant à réduire la congestion, à améliorer la sécurité routière et à supprimer les goulets d'étranglement qui ont une incidence sur les flux de trafic sur le RTE-T.

*Amendement*

4. *Fonctionnement efficace du RTE-T:*  
Un PMUD devrait dûment tenir compte de l'incidence qu'ont les mesures prises dans le cadre urbain sur les flux de trafic – de passagers comme de marchandises – sur le réseau transeuropéen de transport, dans le but d'assurer un transit, un contournement ou une interconnexion fluides à travers les nœuds urbains et autour d'eux, notamment par les véhicules à émissions nulles. Il **apporte un soutien financier et technique aux villes pouvant être considérées comme des nœuds urbains afin de les aider à se conformer aux futures obligations liées à leur nouveau statut.** Il comprend notamment des actions visant à réduire la congestion, à améliorer la sécurité routière et à supprimer les goulets d'étranglement qui ont une incidence sur les flux de trafic sur le RTE-T. **Toutefois, les mesures du RTE-T tiennent compte des effets exercés sur les flux de trafic régionaux et locaux, pour les voyageurs comme pour le fret.**

## Amendement 108

### Proposition de règlement Annexe I – point 5

*Texte proposé par la Commission*

5. *Approche participative:*  
L'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD sont fondées sur une approche intégrée caractérisée par un degré élevé de coopération, de coordination et de consultation entre les différents niveaux de gouvernance et les autorités compétentes. Les citoyens, ainsi que les représentants de

*Amendement*

5. *Approche participative:*  
L'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD sont fondées sur une approche intégrée caractérisée par un degré élevé de coopération, de coordination et de consultation entre les différents niveaux de gouvernance et les autorités compétentes. Les citoyens, ainsi que les représentants de la société civile et les acteurs économiques,

la société civile et les acteurs économiques, y sont également associés.

y sont également associés. ***Il soutient la création d'une plateforme de collaboration à plusieurs niveaux au niveau national afin de recenser et de combler les lacunes en matière de connectivité entre zones urbaines et rurales, y compris les zones urbaines fonctionnelles, et d'évaluer les possibilités offertes par les plans de mobilité régionaux.***

## PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

<b>Titre</b>	Lignes directrices pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modification du règlement (UE) 2021/1153 et du règlement (UE) n° 913/2010 et abrogation du règlement (UE) n° 1315/2013
<b>Références</b>	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 7.3.2022
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	REGI 7.3.2022
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Alessandro Panza 26.8.2022
<b>Examen en commission</b>	6.10.2022
<b>Date de l'adoption</b>	30.11.2022
<b>Résultat du vote final</b>	+: 16 -: 7 0: 3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Pascal Arimont, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoș, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Peter Jahr, Ondřej Knotek, Nora Mebarek, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Denis Nesci, Niklas Nienaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Isabel Carvalhais, Isabel García Muñoz, Elena Lizzi, Mauri Pekkarinen, Bronis Ropè, Vera Tax, Stefania Zambelli
<b>Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final</b>	Vasile Blaga, Carlo Fidanza, Łukasz Kohut

## VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov

7	-
Renew	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
Verts/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropė, Monika Vana

3	0
Renew	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention