|  |  |
| --- | --- |
| CoRLogo_FR  **14e réunion de la commission COTER et conférence sur le thème «Investir dans la décarbonation et la modernisation des transports publics» — En présentiel uniquement**  **les 11 et 12 juillet 2022** | **FR**  **COTER-VII/019** |

**FR**

|  |
| --- |
| **AMENDEMENTS** |
| **PROJET D’AVIS**  **COMMISSION DE LA POLITIQUE DE COHÉSION TERRITORIALE ET DU BUDGET DE L’UE (COTER)**  **Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| **Rapporteure: Isabelle Boudineau (FR/PSE)**  Membre d’un exécutif régional: conseil régional de Nouvelle-Aquitaine |
|  |

***ORDRE D’EXAMEN DES AMENDEMENTS***

***ORDER OF EXAMINATION OF AMENDMENTS***

| **Auteur**  **Author** | **Paragraphe n°**  **Point No** | **Conséquence sur les autres amendements**  **Impact on other amendments** | **Position du rapporteur**  **Position of the rapporteur** | **Résultat**  **Outcome** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Am. 1**  **RAUTIO Sari** | **AM 4**  **Recital**  **66**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 2**  **RIJSBERMAN Michiel** | **New AM**  **Article**  **3f**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 3**  **RAUTIO Sari** | **New AM**  **Article**  **8 (2) (b)**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 4**  **RIJSBERMAN Michiel** | **New AM**  **Article**  **35 (3)**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 5**  **RAUTIO Sari** | **AM 14**  **Article**  **37 (5)**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 6**  **RAUTIO Sari** | **AM 19**  **Article**  **52 (2)**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 7**  **RAUTIO Sari** | **AM 22**  **Article**  **56 (1) (b)**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 8**  **RIJSBERMAN Michiel** | **New AM**  **Annex**  **V point 4**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 9**  **BOUDINEAU Isabelle** | **4**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 4  Add new point after point 4 |  |  |  |
| **Am. 10**  **BOUDINEAU Isabelle** | **4**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 4  Add new point after point 4 |  |  |  |
| **Am. 11**  **HASSLER Florian** | **6**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 6  Add new point after point 6 |  |  |  |
| **Am. 12**  **BOUDINEAU Isabelle** | **7**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 7  Add new point after point 7 |  |  |  |
| **Am. 13**  **BOUDINEAU Isabelle** | **8**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 8  Add new point after point 8 |  |  |  |
| **Am. 14**  **BOUDINEAU Isabelle** | **9**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 9  Add new point after point 9 |  |  |  |
| **Am. 15**  **BOUDINEAU Isabelle** | **9**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 9  Add new point after point 9 |  |  |  |
| **Am. 16**  **RAUTIO Sari** | **10**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 10  Add new point after point 10 |  |  |  |
| **Am. 17**  **RAUTIO Sari** | **14**  Modifier  Amend |  |  |  |
| **Am. 18**  **BOUDINEAU Isabelle** | **14**  **Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 14**  **Add new point after point 14** |  |  |  |
| **Am. 19**  **BOUDINEAU Isabelle** | **16**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 16  Add new point after point 16 |  |  |  |
| **Am. 20**  **BOUDINEAU Isabelle** | **16**  Ajouter un nouveau paragraphe après le paragraphe 16  Add new point after point 16 |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 1**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 — partie 1**  **Recommandation d’amendement 4**  **Considérant 66**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari**  VEHKAPERÄ Mirja |

|  |
| --- |
| ***Proposition de la Commission*** |
| 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. |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| 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. ***Elle devrait également encourager l’émergence de structures de gestion intégrée visant à accélérer la réalisation des sections transfrontalières comme, par exemple, les groupements européens de coopération territoriale.*** | 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 ***et interrégionale*** 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. ***Elle devrait également encourager l’émergence de structures de gestion intégrée visant à accélérer la réalisation des sections transfrontalières comme, par exemple, les groupements européens de coopération territoriale. La prise des décisions concernant la mise en œuvre des projets relatifs au RTE-T doit, quant à elle, être confiée aux États membres.*** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** | **Amendement à l’exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** |
| Les structures de gestion intégrée, telles que les groupements européens de coopération territoriale, ont démontré qu’elles peuvent contribuer à répondre aux difficultés rencontrées dans le domaine de la coopération transfrontalière, notamment dans la réalisation des sections transfrontalières du RTE-T. Le règlement devrait y faire référence. | Les structures de gestion intégrée, telles que les groupements européens de coopération territoriale, ont démontré qu’elles peuvent contribuer à répondre aux difficultés rencontrées dans le domaine de la coopération transfrontalière, notamment dans la réalisation des sections transfrontalières du RTE-T. Le règlement devrait y faire référence. ***La prise des décisions concernant la mise en œuvre des projets relatifs au RTE-T doit, quant à elle, être confiée aux États membres.*** Du point de vue de l’efficacité et des bonnes pratiques, la coopération interrégionale est indispensable. |

|  |
| --- |
| **Explication des modifications proposées** |
| La prise des décisions concernant la mise en œuvre des projets relatifs au RTE-T doit, quant à elle, être confiée aux États membres. Du point de vue de l’efficacité et des bonnes pratiques, la coopération interrégionale est indispensable. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 2**  **Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 final — partie 1**  **Nouvelle recommandation d’amendement**  **Article 3, point (f)**  Modifier comme suit: | **RIJSBERMAN Michiel** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Texte proposé par la Commission européenne*** | ***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, sont connectés avec d’autres éléments de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local; | (f) «nœud urbain», une zone urbaine ***fonctionnelle*** 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; |

|  |
| --- |
| ***Exposé des motifs*** |
| Une zone urbaine fonctionnelle correspond davantage au système de transport intégré d’une ville et de sa zone de déplacements quotidiens et joue un rôle essentiel pour planifier son aménagement et décarboner son réseau de transport. Grâce à cette adjonction de l’adjectif «fonctionnelle», la définition des «nœuds urbains» s’inscrit mieux dans la logique des «plans de mobilité urbaine durable» (PMUD), visés au point (o) de ce même article 3. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 3**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 — partie 1**  **Nouvel amendement**  **Article 8, paragraphe 2, point (b)**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Proposition de la Commission*** | ***Amendement*** |
| présente une viabilité économique sur le fondement d’une analyse socio-économique coûts-avantages; | présente une viabilité économique sur le fondement d’une analyse socio-économique coûts-avantages***, étant entendu que dans l’évaluation de la rentabilité, il convient également de tenir compte de la situation socio-économique des États membres et de l’impact économique des projets dans un contexte plus large***; |

|  |
| --- |
| ***Exposé des motifs*** |
| Dans les États membres où les flux de passagers et de fret sont plus faibles que la moyenne, les projets ferroviaires n’apparaissent généralement pas être rentables s’ils font l’objet d’une évaluation fondée de manière stricte et exclusive sur une analyse coûts-avantages. Pour juger de leur rentabilité, il s’impose de prendre en considération le contexte dans lequel ils s’inscrivent, ainsi que de considérer leur efficacité dans une perspective plus large. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 4**  **Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 final — partie 1**  **Nouvelle recommandation d’amendement**  **Article 35, paragraphe 3**  Modifier comme suit: | **RIJSBERMAN Michiel** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Texte proposé par la Commission européenne*** | ***Amendement*** |
| (...) 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. | (...) Les États membres consultent ***les pouvoirs locaux et régionaux 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. |

|  |
| --- |
| ***Exposé des motifs*** |
| Aux termes de l’article 37, les pouvoirs locaux et régionaux assument une responsabilité globale en ce qui concerne les terminaux de fret multimodaux et leurs exigences en rapport avec les infrastructures de transport ressortissant au RTE-T; il conviendrait dès lors qu’ils soient consultés lorsque les États membres élaborent leurs plans d’action relatif au réseau desdits terminaux. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 5**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 — partie 1**  **Recommandation d’amendement 14**  **Article 37, paragraphe 5**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari** |

|  |
| --- |
| ***Proposition de la Commission*** |
| À la demande d’un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux obligations prévues aux paragraphes 1 à 4 peuvent être accordées par la Commission au moyen d’actes d’exécution lorsque les investissements dans les infrastructures ne peuvent pas être justifiés d’un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, en particulier lorsque le terminal est situé dans une zone géographiquement restreinte. |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| À la demande d’un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux obligations prévues aux paragraphes 1 à 4 peuvent être accordées par la Commission au moyen d’actes d’exécution lorsque les investissements dans les infrastructures ne peuvent pas être justifiés d’un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, en particulier lorsque le terminal est situé dans une zone géographiquement restreinte***, notamment dans les nœuds urbains***. | À la demande d’un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux obligations prévues aux paragraphes 1 à 4 peuvent être accordées par la Commission au moyen d’actes d’exécution lorsque les investissements dans les infrastructures ne peuvent pas être justifiés d’un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, en particulier lorsque le terminal est situé dans une zone géographiquement restreinte***, notamment dans les nœuds urbains***. ***Il conviendrait également de prévoir la possibilité de telles dérogations pour les nœuds urbains qui ne peuvent, du fait de l’état de la demande sur le marché, satisfaire aux conditions fixées pour les terminaux.*** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** | **Amendement à l’exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** |
| Les plateformes implantées dans les nœuds urbains (comme l’indique l’article 40) doivent composer avec de très fortes pressions foncières et un espace limité. Leur situation complexifie la mise en œuvre de certaines exigences techniques prévues aux paragraphes 1 à 4 de cet article. Il convient donc de privilégier, pour ces dernières, des missions de logistique urbaine dont la réalisation ne nécessite pas une expansion trop importante. | Les plateformes implantées dans les nœuds urbains (comme l’indique l’article 40) doivent composer avec de très fortes pressions foncières et un espace limité. Leur situation complexifie la mise en œuvre de certaines exigences techniques prévues aux paragraphes 1 à 4 de cet article. Il convient donc de privilégier, pour ces dernières, des missions de logistique urbaine dont la réalisation ne nécessite pas une expansion trop importante. |

|  |
| --- |
| **Explication des modifications proposées** |
| Il conviendrait également de prévoir la possibilité de telles dérogations pour les nœuds urbains qui ne peuvent, du fait de l’état de la demande sur le marché, satisfaire aux conditions fixées pour les terminaux. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 6**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 — partie 1**  **Recommandation d’amendement 19**  **Article 52, paragraphe 2**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari** |

|  |
| --- |
| ***Proposition de la Commission*** |
| Le Forum du corridor est établi par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés s’entendent sur la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leur partie du corridor de transport européen et veillent à la représentation de la gouvernance du transport ferroviaire de fret. |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| Le Forum du corridor est établi par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés s’entendent sur la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leur partie du corridor de transport européen et veillent à la représentation de la gouvernance du transport ferroviaire de fret ***ainsi que des autorités régionales et des nœuds urbains du RTE-T***. | Le Forum du corridor est établi par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés s’entendent sur la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leur partie du corridor de transport européen et veillent à la représentation de la gouvernance du transport ferroviaire de fret ***ainsi que des autorités régionales et locales, des entreprises et milieux d’affaires et des nœuds urbains du RTE-T***. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** | **Amendement à l’exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** |
| Les autorités régionales assurent une part importante du cofinancement des projets du RTE-T. Elles disposent en outre de compétences en termes de planification du réseau et de gestion des services de transport collectif à l’échelle régionale. Elles constituent également le relais de transmission indispensable des besoins de mobilité des citoyens. Il convient donc de les associer pleinement à la gouvernance des corridors du RTE-T. | Les autorités régionales assurent une part importante du cofinancement des projets du RTE-T. Elles disposent en outre de compétences en termes de planification du réseau et de gestion des services de transport collectif à l’échelle régionale. Elles constituent également le relais de transmission indispensable des besoins de mobilité des citoyens. Il convient donc de les associer pleinement à la gouvernance des corridors du RTE-T. |

|  |
| --- |
| **Explication des modifications proposées** |
| - |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 7**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 — partie 1**  **Recommandation d’amendement 22**  **Article 56, paragraphe 1, point (b)**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari** |

|  |
| --- |
| ***Proposition de la Commission*** |
| ***exclut les*** ports maritimes et ***les*** aéroports du réseau global s’il est établi que leur volume moyen de trafic au cours des six dernières années est inférieur à 85 % du seuil fixé; |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| ***ouvre une procédure d’accompagnement avant toute exclusion des*** ports maritimes et ***des*** aéroports du réseau global s’il est établi que leur volume moyen de trafic au cours des six dernières années est inférieur à 85 % du seuil fixé***. Dans le cadre de la procédure d’accompagnement, la Commission, en lien étroit avec les autorités compétentes, prend en compte des indicateurs qualitatifs et les éventuels facteurs conjoncturels pouvant expliquer la baisse de trafic de l’infrastructure;*** | ***ouvre une procédure d’accompagnement avant toute exclusion des*** ports maritimes et ***des*** aéroports du réseau global s’il est établi que leur volume moyen de trafic au cours des six dernières années est inférieur à 85 % du seuil fixé***. Dans le cadre de la procédure d’accompagnement, la Commission, en lien étroit avec les autorités compétentes, prend en compte des indicateurs qualitatifs et les éventuels facteurs conjoncturels pouvant expliquer la baisse de trafic de l’infrastructure. Les modifications qui interviennent dans les volumes de transport sous l’effet de facteurs temporaires ou exceptionnels ne peuvent constituer des motifs d’exclusion du réseau;*** |

|  |  |
| --- | --- |
| **Exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** | **Amendement à l’exposé des motifs figurant dans le projet d’avis** |
| Étant donnés les investissements qu’implique l’intégration au RTE-T ainsi que les processus vertueux qu’elle entraîne, en termes de verdissement des infrastructures notamment, il est jugé préférable d’éviter l’exclusion de ports maritimes ou d’aéroports du réseau global. Toutefois, les dynamiques de flux étant en perpétuelle évolution, le réseau doit rester adaptable. Il est donc recommandé, plutôt que de procéder à des exclusions, de lancer une procédure d’accompagnement permettant une évaluation plus fine des dynamiques à l’œuvre dans le port maritime ou l’aéroport concerné afin de décider, ou non, son exclusion du réseau. | Étant donnés les investissements qu’implique l’intégration au RTE-T ainsi que les processus vertueux qu’elle entraîne, en termes de verdissement des infrastructures notamment, il est jugé préférable d’éviter l’exclusion de ports maritimes ou d’aéroports du réseau global. Toutefois, les dynamiques de flux étant en perpétuelle évolution, le réseau doit rester adaptable. Il est donc recommandé, plutôt que de procéder à des exclusions, de lancer une procédure d’accompagnement permettant une évaluation plus fine des dynamiques à l’œuvre dans le port maritime ou l’aéroport concerné afin de décider, ou non, son exclusion du réseau. |

|  |
| --- |
| **Explication des modifications proposées** |
| Les modifications qui interviennent dans les volumes de transport sous l’effet de facteurs temporaires ou exceptionnels ne peuvent constituer des motifs d’exclusion du réseau. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 8**  **Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **COM(2021) 812 final — partie 6**  **Nouvelle recommandation d’amendement**  **Annexe V, point 4**  Modifier comme suit: | **RIJSBERMAN Michiel** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Texte proposé par la Commission européenne*** | ***Amendement*** |
| 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. | 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. ***Dans les mesures relatives au RTE-T, il convient par ailleurs de tenir compte des effets exercés sur les flux de trafic régionaux et locaux, pour les passagers comme pour le fret.*** |

|  |
| --- |
| ***Exposé des motifs*** |
| Dans leur articulation avec les flux régionaux et locaux pour le trafic de passagers et de fret, ceux qui s’effectuent le long des corridors internationaux du réseau transeuropéen de transport dessinent une structure bidirectionnelle, pour laquelle il y a lieu de tenir compte des effets que les mesures envisagées peuvent avoir dans l’un et l’autre sens, de manière à garantir l’existence d’un système de circulation fluide, assurant des connexions efficaces pour le premier et le dernier kilomètre. |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 9**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 4**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Recommande à la Commission de définir le principe de « ne pas nuire à la cohésion » qu’elle développe dans le huitième rapport cohésion afin qu’il soit possible de contrôler son application au RTE-T et notamment aux projets d’intérêt commun.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 10**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 4**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Estime que le RTE-T doit prendre en compte la diversité des défis que rencontrent les régions de l’Union. Se félicite à ce titre de l’attention portée aux régions rurales, reculées, montagneuses, faiblement peuplées, périphériques, insulaires et ultrapériphériques et rappelle que les régions non couvertes par ces catégories connaissent également une grande diversité de territoires et de défis en leur sein.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 11**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 6**  Nouveau paragraphe | **HASSLER Florian** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***fait observer qu’en plus des grands axes du réseau transeuropéen de transport, tant central que global, la réalisation des chaînons manquants régionaux peuvent également apporter une contribution appréciable pour développer des liaisons ferroviaires transfrontières. Quand elle améliore les connexions de ses régions frontalières, l’Europe accroît nettement sa cohésion et donne à ses citoyens la possibilité de bénéficier d’une mobilité qui transcende les frontières et ménage le climat.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 12**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 7**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Observe de nombreux exemples de sections transfrontalières dont la réalisation souffre d’un déficit d’attention politique aux niveaux nationaux, de l’absence de coordination et de la lourdeur de procédures administratives non coordonnées.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 13**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 8**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Estime que la fusion des corridors du réseau central et des corridors de fret ferroviaire au sein des corridors de transport européens apporte une amélioration significative à la gouvernance du réseau et devrait permettre d’en améliorer la coordination ainsi que la mise en œuvre. S’étonne sur ce point que l’alignement opéré par la Commission dans sa proposition ne concerne pas les ports maritimes situés sur les corridors de fret ferroviaire.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 14**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 9**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Souligne que le troisième rapport du GIEC voit dans les politiques d’urbanisme, notamment la mobilité urbaine, une opportunité pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Rappelle à ce titre l’importance de la mobilité active dont le développement demande des infrastructures cohérentes à l’échelle des nœuds urbains.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 15**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 9**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Note la nécessité de mettre en place des Plans de Mobilité Urbaine Durable (PMUD). Estime que les PMUD contribuent à renforcer un modèle de gouvernance multiniveaux en intégrant les stratégies de planification de la mobilité et d’aménagement du territoire au niveau local et régional au sein du RTE-T.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 16**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 10**  Ajouter: | **RAUTIO Sari** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***préconise que dans leurs critères, les plans de mobilité urbaine durable mettent l’accent sur la flexibilité, afin qu’ils puissent s’intégrer avec succès dans les plans existants. Il conviendrait que les nœuds urbains ne soient pas surchargés par la fourniture massive de données et les procédures afférentes. À mesure que leur nombre augmente, l’Union européenne devrait accroître en conséquence le financement qu’elle octroie à ces nœuds;*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 17**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 14**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari**  VEHKAPERÄ Mirja |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| rappelle que la réalisation du RTE-T dans les délais fixés est une priorité pour les autorités régionales et locales. Souligne pourtant que le budget du mécanisme pour l’interconnexion en Europe demeure dérisoire au regard de l’ampleur des sommes devant être mobilisées et regrette qu’il soit impossible pour nombre de régions de faire appel aux fonds structurels pour contribuer à combler ce manque de financement; | rappelle que la réalisation du RTE-T dans les délais fixés est une priorité pour les autorités régionales et locales. Souligne pourtant que le budget du mécanisme pour l’interconnexion en Europe demeure dérisoire au regard de l’ampleur des sommes devant être mobilisées et regrette qu’il soit impossible pour nombre de régions de faire appel aux fonds structurels pour contribuer à combler ce manque de financement***. En outre, lorsque les projets d’intérêt commun sont évalués sous l’angle de leur viabilité économique, il conviendrait de tenir compte, en plus de l’analyse du rapport entre leurs coûts et leurs avantages, des disparités qui existent entre les États membres du point de vue de la situation socio-économique et des conditions géographiques, en ce qui concerne par exemple les distances et les volumes de trafic, ainsi que de l’impact économique plus général desdits projets. Il faudra de surcroît veiller à prendre en compte la capacité des États membres à tenir les exigences qui leur sont imposées tant du point de vue des délais que des conditions financières***. |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 18**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 15**  Modifier comme suit: | **RAUTIO Sari**  VEHKAPERÄ Mirja |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
| rappelle que la réalisation du RTE-T dans les délais fixés est une priorité pour les autorités régionales et locales. Souligne pourtant que le budget du mécanisme pour l’interconnexion en Europe demeure dérisoire au regard de l’ampleur des sommes devant être mobilisées et regrette qu’il soit impossible pour nombre de régions de faire appel aux fonds structurels pour contribuer à combler ce manque de financement; | rappelle que la réalisation du RTE-T dans les délais fixés est une priorité pour les autorités régionales et locales. Souligne pourtant que le budget du mécanisme pour l’interconnexion en Europe demeure dérisoire au regard de l’ampleur des sommes devant être mobilisées et regrette qu’il soit impossible pour nombre de régions de faire appel aux fonds structurels pour contribuer à combler ce manque de financement***. En outre, lorsque les projets d’intérêt commun sont évalués sous l’angle de leur viabilité économique, il conviendrait de tenir compte, en plus de l’analyse du rapport entre leurs coûts et leurs avantages, des disparités qui existent entre les États membres du point de vue de la situation socio-économique et des conditions géographiques, en ce qui concerne par exemple les distances et les volumes de trafic, ainsi que de l’impact économique plus général desdits projets. Il faudra de surcroît veiller à prendre en compte la capacité des États membres à tenir les exigences qui leur sont imposées tant du point de vue des délais que des conditions financières***. |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 19**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 16**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Souligne le rôle clé des trains de nuit pour la réalisation des objectifs du plan d’action.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **AMENDEMENT 20**  **Les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**  **COTER-VII/019**  **Paragraphe 16**  Ajouter | **BOUDINEAU Isabelle** |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Projet d’avis*** | ***Amendement*** |
|  | ***Estime que la promotion du transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontalière nécessite le développement d’outils d’incitation et de financement au niveau européen ainsi que d’assurer des conditions de concurrence équitables avec le transport aérien.*** |

|  |
| --- |
| **Exposé des motifs** |
|  |