

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 19/10/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : création et développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la planification, le développement et le fonctionnement des réseaux transeuropéens de transport contribuent à la réalisation d'importants objectifs de l'Union, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale. Ils ont également pour objectif spécifique de permettre la mobilité ininterrompue et durable des personnes et des biens et d'assurer l'accessibilité pour toutes les régions de l'Union. Ces objectifs spécifiques doivent être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation optimale des ressources.

L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et des voyageurs, **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 au sein des États membres et entre eux.

Cinq problématiques majeures doivent être abordées au niveau de l'UE :

1. les **chaînons manquants**, notamment aux tronçons transfrontaliers, sont un des principaux obstacles à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins ;
2. la **qualité et la disponibilité des infrastructures** diffèrent au sein et entre les États membres tant en termes de qualité que de disponibilité (goulets d'étranglement) ;
3. les infrastructures de transport entre les différents modes sont **fragmentées** ;
4. les **investissements** dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les transports de 60% d'ici 2050;
5. les États membres conservent **des règles et des exigences de fonctionnement différentes**, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui accroît encore les goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transports.

Les présentes nouvelles orientations, qui remplaceront la décision 661/2010/UE, visent à établir **un réseau transeuropéen de transport complet et intégré comprenant tous les États membres et les régions**, à partir duquel tous les modes de transport pourront se développer de manière équilibrée et exploiter au mieux leurs avantages respectifs, ce qui optimisera la valeur ajoutée du réseau pour l'Europe.

Compte tenu des défis que rencontrera la politique du RTE-T, également recensés dans le [livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»](#), ces orientations définiront également une stratégie à long terme pour la politique du RTE-T jusqu'en 2030/2050.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact pointe les objectifs qui devraient contribuer à résoudre le problème de la fragmentation du réseau. Il s'agit, d'une part, d'améliorer la coordination au niveau de la planification européenne et d'autre part, d'élaborer une structure de gouvernance solide afin d'assurer la bonne mise en œuvre d'une configuration de réseau optimale.

Deux options politiques découlent de ces objectifs:

- **option 1**, combiner une approche de planification essentiellement basée sur la politique actuelle, partiellement modifiée suite aux expériences accumulées, à une approche de coordination renforcée de la mise en œuvre;
- **option 2**, combiner une approche plus active de la coordination au niveau de la planification, grâce à l'identification d'une configuration optimisée du «noyau» stratégique du RTE-T, à la même approche de coordination renforcée de la mise en œuvre. La Commission estime que cette deuxième option, en raison de la coordination renforcée tant au niveau de la planification que de la mise en œuvre qu'elle prévoit, aurait une incidence positive générale plus marquée.

BASE JURIDIQUE : **article 172** du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui constitue la base juridique d'une intervention de l'UE pour soutenir l'établissement et le développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

CONTENU : le règlement proposé remplacera et abrogera la décision n° 661/2010/UE sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Il vise à créer et développer un RTE-T complet, composé d'infrastructures destinées au transport ferroviaire, fluvial, routier, maritime et aérien, afin d'assurer le fonctionnement harmonieux du marché interne et de renforcer la cohésion économique et sociale.

Pour concrétiser ces objectifs, **deux domaines d'action** sont envisagés :

Domaine d'action 1 - la «planification de conception» : la mise en œuvre d'une **approche à deux niveaux** constituée d'un réseau global et d'un réseau central permettra de développer progressivement le RTE-T.

- Le niveau de base du RTE-T est le **réseau global**, dont toutes les infrastructures existantes et programmées devront respecter les exigences des orientations. Le réseau global devra être établi au plus tard **le 31 décembre 2050**.
- Le **réseau central**, quant à lui, couvre le réseau global et comprend ses sections les plus stratégiques. Il se concentre sur les composants du RTE-T qui apportent le plus de valeur à la structure européenne: les chaînons manquants au niveau transfrontalier, les goulets d'étranglement et nœuds multimodaux principaux. Ce réseau central devra être établi au **plus tard le 31 décembre 2030**.

Domaine d'action 2 - les instruments de mise en œuvre : la Commission a développé un concept de **corridors de réseau central**, qui tient compte également des corridors de fret ferroviaires. Ces corridors seront l'instrument-cadre qui servira à la mise en œuvre coordonnée du réseau central.

- Les corridors de réseau central couvriront en principe trois modes de transport et traverseront au moins trois États membres. Ils devraient également permettre une connexion avec un port maritime, si possible.
- En termes d'activité, les corridors de réseau central créeront une plateforme pour la gestion des capacités, les investissements, l'établissement et la coordination d'installations de transbordement multimodales et le déploiement de systèmes de gestion du trafic interopérables.

La proposition comprend également **les éléments-clés suivants**:

Orientations : celles-ci forment le cadre permettant d'identifier des projets d'intérêt commun. Ces projets doivent contribuer à développer et établir le RTE-T : i) en créant, entretenant, réhabilitant et rénovant des infrastructures, grâce à des mesures visant à promouvoir une utilisation rationnelle des infrastructures et ii) en permettant la mise en place de services de transport de fret durables et efficaces. L'Union européenne, dans une volonté de coopération avec les pays tiers et voisins, pourra promouvoir des projets d'intérêt mutuel.

Réseau global : il est défini par:

- des cartes;
- des composants d'infrastructures;
- des exigences en matière d'infrastructures;
- des priorités en matière de promotion de projets d'intérêt commun;
- des terminaux de fret, des gares de voyageurs, des ports intérieurs, des ports maritimes et des aéroports relieront les modes de transport afin de permettre le transport multimodal;
- des nœuds urbains forment des éléments fondamentaux du réseau global car ils constituent des points de jonction entre les différentes infrastructures de transport.

Réseau central :

- les orientations établissent des exigences spécifiques pour le réseau central, qui viennent s'ajouter aux exigences relatives au réseau global (par ex.: la disponibilité de carburants alternatifs). La Commission contrôlera et évaluera les avancées en matière de mise en œuvre du réseau central.
- les corridors de réseau central sont un instrument permettant la mise en œuvre du réseau central. Ils doivent se baser sur l'intégration et l'interopérabilité modale et contribuer à une bonne coordination du développement et de la gestion;
- les coordinateurs européens faciliteront la mise en œuvre coordonnée des corridors, en collaboration avec les plateformes de corridors que devront établir les États membres concernés;
- chaque plateforme de corridor établira un plan de développement pluriannuel comprenant des plans d'investissement et de mise en œuvre, qui servira de structure de gestion. La Commission se basera sur ces informations pour adopter des actes (décisions) d'exécution pour chaque corridor.

Enfin, la proposition prévoit une **révision régulière des annexes** à l'aide d'actes délégués afin d'actualiser les cartes du réseau global. Elle envisage également une révision du réseau central en 2023.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'entraînera aucun coût supplémentaire au niveau du budget de l'UE.

À noter que dans le cadre de sa [communication relative au cadre financier pluriannuel 2014-2020](#), la Commission a annoncé la création d'un nouvel instrument au niveau de l'UE, le «[mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#)» qui financera les infrastructures prioritaires européennes dans les domaines des transports, de l'énergie et de la technologie numérique à haut débit.

Ce mécanisme bénéficiera d'un financement unique de 50 milliards EUR pour la période 2014-2020, dont **31,7 milliards EUR seront affectés aux transports**. De ce montant, 10 milliards EUR seront consacrés aux investissements destinés aux infrastructures de transport au sein des États membres repris dans le Fonds de cohésion.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

