

Réseau transeuropéen de transport: développement

2011/0294(COD) - 19/06/2017 - Document de suivi

Conformément au règlement (UE) n° 1315/2013, la Commission a présenté un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2014 et 2015.

Le rapport analyse l'état de mise en œuvre technique du RTE-T ainsi que les efforts réalisés en termes d'investissements financiers dans le RTE-T. Il dresse **un bilan plutôt positif des progrès déjà réalisés** sur le réseau central et le réseau global du RTE-T. En effet, des portions considérables du RTE-T indiquent déjà un niveau élevé de conformité avec les exigences du règlement RTE-T.

Niveau de conformité du réseau: le rapport indique que l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T atteint **entre 75% et 100% pour la moitié des indicateurs actuellement disponibles**, tandis que pour l'autre moitié ce résultat est toujours inférieur à 75%.

- **Rail:** les données disponibles indiquent que **l'écartement standard des voies** de 1435 mm est appliqué sur 77% du réseau ferroviaire central et sur 76% du réseau ferroviaire global. Concernant **l'électrification**, environ 81% du réseau RTE-T est conforme aux exigences du RTE-T. En revanche, **l'ERTMS** n'était appliqué que sur 9,5% des sections de corridors de réseau central à la fin de 2015, ce qui montre le besoin d'accroître les investissements. En 2023, le plan européen de déploiement de l'ERTMS sera à nouveau mis à jour pour déterminer les dates de mise en œuvre exactes de la partie restante des corridors entre 2024 et 2030.
- **Route:** les résultats indiquent que 74,5% du réseau central est actuellement conforme à la norme, tandis que seulement 58,1% des routes du réseau global le sont. Dans le cadre de la directive 2014/94/UE sur les carburants alternatifs, la Commission analyse actuellement les cadres d'action nationaux pour le développement du marché des carburants alternatifs et de leurs infrastructures.
- **Ports et voies navigables:** le réseau central est déjà conforme à 95% aux exigences de la classe **CEMT IV**, conforme à 79,6% quant à la mise en œuvre des systèmes d'information fluviale au service de la navigation (**SIF**) et à 68% au **critère de tirant d'eau** autorisé de 2,5 m. 100% des ports maritimes sont connectés au rail, mais la connexion des ports aux voies navigables de classe CEMT IV est loin d'être conforme.
- **Aéroports:** le niveau de conformité de la **connexion des aéroports au rail** est toujours inférieur à 75%. En 2015, 23 des 38 aéroports du réseau central (60,5%) qui sont soumis à cette obligation d'être reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard en 2050 étaient déjà connectés au rail.

Investissements dans la mise en œuvre de projets: au cours des années 2014 et 2015, le total des investissements réalisés, grâce aux ressources financières des institutions de l'UE (c.-à-d. RTE-T /Mécanisme d'interconnexion européen, FEDER/Fonds de cohésion et prêts de la BEI), dans les infrastructures du réseau central et du réseau global du RTE-T a représenté **30,67 milliards EUR** dans l'ensemble des 28 États membres. En plus de cela, environ 1,1 milliard EUR d'aide financière de l'UE a été alloué dans le cadre de conventions de subventions pour des projets d'étude en 2014 et en 2015.

Pour ce qui est de la répartition modale, c'est **le rail** qui a absorbé le volume d'investissement le plus élevé avec **51,5%** des dépenses totales en 2014 et 2015.

La part des investissements dans les infrastructures routières a atteint 30,6% du total des dépenses, suivie de 9,2% pour les ports et les autoroutes de la mer, 5,5% pour les aéroports (SESAR compris), 2,1% pour les infrastructures multimodales et 1,1% pour les voies navigables.

Globalement, la Commission considère que dans la plupart des cas **des améliorations et des investissements importants sont toujours nécessaires** pour atteindre les objectifs du règlement RTE-T, notamment en ce qui concerne les voies navigables. Alors que les besoins en infrastructures de transport sont estimés à environ 130 milliards EUR par an à l'échelon européen, les niveaux moyens d'investissement au sein de l'UE sont largement **inférieurs à 100 milliards EUR** depuis le début de la crise.

Conclusions: le rapport conclut que les deux premières années de mise en œuvre de la nouvelle approche stratégique montrent qu'un large éventail d'instruments différents a été mis en place avec succès afin de réaliser le RTE-T.

Dans les futurs rapports, **le niveau des investissements** à l'échelon des États membres devra être analysé dans le détail en termes de priorités d'investissement et de besoins financiers en lien avec la conformité technique du réseau.

Les progrès accomplis dans la mise en œuvre de projets à cette fin doivent désormais être contrôlés de manière continue afin de garantir que le réseau central, y compris ses corridors de réseau central, sera achevé d'ici à 2030, et le réseau global d'ici à 2050.