

Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 14/12/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser les lignes directrices relatives au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de les aligner sur les objectifs du pacte vert pour l'Europe et sur les objectifs de la loi européenne sur le climat.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : le RTE-T est un réseau européen de voies ferrées, de voies navigables intérieures, de voies de navigation à courte distance et de routes. Il relie 424 grandes villes à des ports, des aéroports et des terminaux ferroviaires. Les émissions liées au transport représentent environ 25% du total des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert appelle donc à une réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports afin que l'Union devienne une économie climatiquement neutre d'ici à 2050, tout en s'efforçant d'atteindre l'ambition de zéro pollution.

La proposition de révision du RTE-T vise à soutenir le développement d'un réseau transeuropéen de transport fiable, continu et de grande qualité, qui assure une connectivité durable dans toute l'Union européenne sans interruption physique, goulets d'étranglement ou chaînons manquants d'ici 2050. Ce réseau contribuera au bon fonctionnement du marché intérieur, à la cohésion économique, sociale et territoriale du territoire de l'UE et aux objectifs de l'action verte européenne. Il devrait être développé progressivement par étapes, avec des échéances intermédiaires en 2030 et 2040.

CONTENU : le règlement proposé établit des orientations révisées pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport composé du réseau global, du réseau central et du réseau central étendu, ces deux derniers étant établis sur la base du réseau global. Il identifie: a) les corridors européens de transport de la plus haute importance stratégique sur la base des sections prioritaires du réseau transeuropéen de transport; b) les projets d'intérêt commun et précise les exigences à respecter pour le développement et la mise en œuvre de l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport.

Les principales modifications apportées par la proposition par rapport au règlement de 2013 concernent les points suivants :

- des **normes d'infrastructure élevées** pour tous les modes, appliquées sur l'ensemble du réseau;
- une nouvelle **échéance intermédiaire de 2040** pour accélérer l'achèvement de certaines normes et sections de réseau avant l'échéance de 2050, qui s'appliquera au réseau central étendu;
- des **synergies plus fortes entre la planification des infrastructures et l'exploitation des services de transport**. Parmi les exemples, on peut citer l'augmentation de la vitesse des trains sur le réseau RTE-T (160 kilomètres par heure pour les services de passagers et 100 kilomètres par heure pour le fret), des temps d'attente maximums aux frontières de 15 minutes pour le fret ferroviaire. Un autre exemple est la garantie d'un bon état de navigation par bassin fluvial sur les voies de navigation intérieure du réseau RTE-T;

- des exigences relatives au déploiement, sur l'ensemble du réseau RTE-T, de **l'infrastructure de chargement et de ravitaillement en carburant** nécessaire pour les carburants de substitution. Cela signifierait une capacité de recharge suffisante pour les voitures, les camionnettes et les camions à une distance de 60 kilomètres dans chaque direction d'ici 2025 sur le réseau central et d'ici 2030 pour le réseau central étendu et le réseau global;
- la mise à disposition **d'aires de stationnement sûres et sécurisées** pour les chauffeurs professionnels, équipées d'infrastructures de carburants alternatifs;
- l'utilisation de technologies innovantes telles que la 5G pour faire progresser la **numérisation des infrastructures de transport**, en augmentant encore l'efficacité et en améliorant la sûreté, la sécurité et la résilience du réseau;
- une résilience accrue du réseau RTE-T face aux catastrophes naturelles et d'origine humaine et un déploiement efficace et rapide des **services d'urgence et de secours**, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite;
- l'obligation pour 424 grandes villes du réseau RTE-T de se doter de **plans de mobilité urbaine durable d'ici 2025**, afin d'aligner leurs développements en matière de mobilité sur le réseau RTE-T;
- davantage de plates-formes de transbordement et de terminaux multimodaux de passagers dans les villes afin de **faciliter la multimodalité**, en particulier pour le dernier kilomètre d'un voyage de passagers ou de marchandises;
- relier les grands aéroports au rail, si possible à grande vitesse;
- rendre possible, sur l'ensemble du réseau, le **transport des camions par le train**.

Annexes

La proposition révise les annexes pour y inclure des cartes détaillées du réseau principal, du réseau central étendu et du réseau global, des listes de nœuds de transport et de nœuds urbains entrant dans le champ d'application du règlement, ainsi que la définition du tracé et les cartes des corridors de transport européens. Elle contient en outre des cartes indicatives pour les pays voisins.

Implications budgétaires

Les coûts administratifs par rapport au scénario de référence ont été estimés comme étant modérés. Exprimés en valeur actuelle sur la période 2021-2050, les coûts administratifs pour les autorités publiques ont été estimés à 25,4 millions d'EUR (soit 15,8 millions d'EUR pour la Commission européenne et 9,6 millions d'EUR pour les autorités publiques des États membres).

En outre, la plus grande partie des investissements devrait provenir de financements publics (fonds publics nationaux, fonds européens) et s'élèverait à 244,2 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, exprimés en valeur actuelle sur la période 2021-2050.