Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 27/07/2022 - Document de base législatif complémentaire

La Commission a présenté une **proposition modifiée** 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) 1315/2013.

Pour rappel, le règlement (UE) 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) définit un réseau multimodal à l'échelle européenne de voies ferrées, de voies navigables intérieures et de voies de navigation à courte distance qui sont reliées à des nœuds urbains, des ports maritimes et intérieurs, des aéroports et des terminaux dans toute l'Union européenne. Ce réseau constitue une base solide pour la construction des artères nécessaires à la fluidité des flux de transport de passagers et de marchandises en Europe et dans le reste du monde.

Pour aider à relever les défis croissants du changement climatique et la nécessité d'une plus grande résilience des infrastructures de transport de l'Union après les effets paralysants de la pandémie COVID-19, la Commission a adopté le 14 décembre 2021 une proposition législative qui révise le règlement RTE-T de 2013. Toutefois, depuis l'adoption des orientations révisées, la résilience du réseau de transport européen a été mise à l'épreuve une fois de plus par l'impact dévastateur de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine.

Cette situation a redéfini le paysage géopolitique, faisant apparaître la vulnérabilité de l’UE à des événements perturbateurs imprévus au-delà des frontières de l'Union. Ses répercussions majeures sur les marchés mondiaux, comme la sécurité alimentaire mondiale, ont mis en évidence le fait que le marché intérieur de l'Union et son réseau de transport ne peuvent être considérés isolément lorsqu'il s'agit d'élaborer la politique de l'Union. De meilleures connexions avec les pays partenaires voisins de l'UE sont plus que jamais nécessaires.

CONTENU : la présente proposition modifiée vise à introduire les changements suivants dans la proposition législative du 14 décembre 2021 :

- en réponse immédiate à l'action demandée dans la communication sur les «voies de solidarité», une **extension de quatre corridors de transport européens vers l'Ukraine et la Moldavie** est proposée, sur la base des cartes indicatives du réseau central dans ces deux pays. Il s'agit notamment de l'extension du corridor Baltique-Mer du Nord jusqu’à Mariupol via Lviv et Kiev, de l'extension du corridor Baltique-Mer Noire-Mer Égée jusqu’à Odessa via Lviv et via Chiinu, ainsi que de l'extension des corridors Mer Baltique-Mer Adriatique et Rhin-Danube jusqu’à Lviv;

- compte tenu du contexte géopolitique actuel, une orientation vers le réseau transeuropéen de transport et son extension en Russie et au Belarus n'est plus valable ni souhaitable. Il est donc proposé de **supprimer les cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport en Russie et au Belarus de l'annexe IV**. Toutefois, dans le cas d'une transition démocratique au Belarus, la construction et l'amélioration des connexions transfrontalières du pays avec l'UE, conformément au plan économique global pour un Belarus démocratique, seraient une priorité absolue, y compris par la réintégration du pays dans le règlement ;

- l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et le Belarus ne constitue plus une priorité élevée sur le territoire des États membres de l'UE. Des connexions existent actuellement entre la Finlande, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne et ces deux pays tiers. Pour refléter la moindre priorité accordée à la construction et à la mise à niveau de ces connexions du "dernier kilomètre", il est proposé de

rétrograder les derniers kilomètres de toutes les connexions transfrontalières actuellement sur le réseau central vers le réseau global pour lequel seule une date limite plus tardive de mise en œuvre de 2050 est prévue;

- enfin, plusieurs États membres disposent **d'un réseau ferroviaire dont l'écartement nominal des voies est différent de l'écartement nominal européen standard de 1.435 mm**. Les pays concernés sont l'Irlande (écartement de 1.600 mm), la Finlande (écartement de 1.524 mm), l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie (écartement de 1.520 mm) et le Portugal et l'Espagne (écartement de 1.668 mm). Ces différences d'écartement des voies ferrées limitent considérablement l'interopérabilité ferroviaire dans l'Union européenne, comme l'a montré la crise actuelle en Ukraine et les problèmes qu'elle rencontre pour exporter des céréales par voie ferroviaire en raison de l'écartement différent de ses voies. Il est donc proposé, pour tous les États membres ayant une connexion ferroviaire terrestre avec d'autres États membres, d'inclure l'obligation de développer toutes les nouvelles lignes ferroviaires RTE-T avec **un écartement nominal de voie standard européen de 1.435 mm** et également de développer un plan de migration vers cet écartement nominal standard européen pour toutes les lignes existantes des corridors de transport européens.