

Bruxelles, le 19 octobre 2011

## Une Europe interconnectée: le nouveau réseau central de transport de l'UE

***La Commission a adopté aujourd'hui une proposition visant à transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux en un réseau de transport unifié (RTE-T). Le nouveau réseau central permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, de moderniser les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier pour les passagers et les entreprises, dans toute l'UE. Il améliorera les connexions entre différents modes de transport et contribuera à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de changement climatique.***

Siim Kallas, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, a déclaré: «Le transport est fondamental pour l'efficacité de l'économie de l'UE. Or, il manque à l'heure actuelle des connexions d'une importance vitale. L'Europe compte sept gabarits de rails différents; seuls 20 de nos principaux aéroports et 35 de nos grands ports sont directement reliés au réseau ferroviaire. Sans connexions efficaces, l'Europe ne pourra pas se développer ni prospérer.»

La nouvelle stratégie fait suite à une procédure de consultation qui aura duré deux ans. Elle vise à mettre en place un réseau central de transport d'ici à 2030, qui formera la charpente des transports au sein du marché unique. Les propositions de financement publiées aujourd'hui (pour la période 2014-2020) concentrent les dépenses de l'UE en matière de transport sur ce réseau central, en particulier sur les chaînons transfrontaliers manquants, les goulets d'étranglement et l'intelligence du réseau.

Le nouveau réseau central RTE-T s'appuiera sur un large réseau, au niveau régional et national. Ce dernier sera largement financé par les États membres, avec des possibilités de financement au niveau régional et européen, notamment au moyen d'instruments financiers innovants. L'objectif est de garantir que progressivement, d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet du réseau capillaire.

Globalement, le nouveau réseau de transport offrira:

- des déplacements plus sûrs et moins encombrés;
- des trajets plus fluides et plus rapides;

L'enveloppe de 31,7 milliards d'euros allouée au transport au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe prévu par le cadre financier pluriannuel (CFP) servira de «capital d'amorçage», destiné à encourager les États membres à investir davantage afin de mettre en place les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui risqueraient autrement de ne jamais voir le jour. Chaque million dépensé au niveau européen générera 5 millions d'investissement de la part des États membres et 20 millions de la part du secteur privé.

Vous trouverez en annexe des cartes du réseau central RTE-T (réseau transeuropéen de transport) prévu pour 2030, ainsi que des principaux corridors, pour la période de financement 2014-2020.

### **Contexte:**

La nouvelle stratégie établit un réseau de transport mieux défini et beaucoup plus compact pour l'Europe, en axant les dépenses sur un nombre plus restreint de projets, là où l'UE peut apporter une réelle valeur ajoutée. Les États membres devront se soumettre à des exigences plus strictes en matière de spécifications communes transfrontalières, et à l'obligation juridique d'achever les projets entrepris.

Le réseau RTE-T est à double niveau. Il comprend un réseau central qui devra être achevé d'ici 2030, et un réseau global venant l'alimenter, qui devra être fonctionnel au plus tard en 2050. Le réseau global couvrira l'ensemble de l'UE et sera accessible depuis toutes les régions. Le réseau central donnera la priorité aux liaisons et aux nœuds les plus importants du réseau RTE-T, afin qu'il soit pleinement opérationnel d'ici 2030. Ces deux niveaux incluent tous les modes de transport: routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime, et plateformes intermodales.

Les orientations du RTE-T établissent des exigences communes pour les infrastructures du réseau transeuropéen, avec des exigences plus strictes pour le réseau central. Elles garantiront la fluidité des opérations de transport dans tout le réseau. La stratégie favorise également la mise en œuvre de systèmes de gestion du trafic, qui permettront d'optimiser l'utilisation des infrastructures et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, en renforçant l'efficacité énergétique.

La mise en œuvre du réseau central sera facilitée par un système de corridors. Dix corridors, couvrant trois modes de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers, permettront le développement coordonné des infrastructures du réseau central. Ils relieront entre eux les États membres concernés, ainsi que les parties prenantes, telles que les gestionnaires et les utilisateurs des infrastructures. Des «plateformes de corridors», présidées par des coordonnateurs européens, réuniront toutes les parties prenantes et joueront un rôle essentiel dans la coordination, la coopération et la transparence.

See [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm) for core network maps, national maps, projects lists.

### **Faits et chiffres/ Questions fréquemment posées**

- Le transport est essentiel à une économie européenne efficace.
- Le transport de fret devrait croître de 80 % d'ici à 2050, et le transport de passagers de plus de 50 %.
- La croissance a besoin du commerce, et le commerce a besoin de transports. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer.

### **Le nouveau réseau central: les chiffres**

Le réseau central comprendra:

- 83 ports européens reliés aux réseaux ferroviaires et routiers;
- 37 aéroports reliés aux grandes villes par liaisons ferroviaires;
- 15 000 km de lignes ferroviaires aménagées pour la grande vitesse;
- 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

Cet ensemble sera le **système circulatoire** du marché unique, permettant le déplacement sans entrave des marchandises et des personnes dans l'UE.

## **Le nouveau réseau central: le financement**

On estime à 250 milliards d'euros les coûts de mise en œuvre de la première phase de financement du réseau central pour la période 2014-2020 (voir la liste des projets en annexe). Le réseau central doit être achevé d'ici 2030.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe prévoit d'affecter 31,7 milliards d'euros aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020. 80 % de ces fonds seront utilisés pour soutenir:

- **des projets prioritaires de développement du réseau central**, le long des dix corridors du réseau. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront aussi être financés;
- le financement de **projets horizontaux** (liés aux technologies de l'information), comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du «Ciel unique européen») et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être utilisé dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne les systèmes communs de signalisation ferroviaire).

Les fonds restants pourront être consacrés à des projets ponctuels, portant notamment sur le réseau global.

## **Comment savoir quels projets de transport seront financés dans mon pays?**

Le principe de base est que chaque pays bénéficiera d'un accès à un réseau européen de transport central, permettant la libre circulation des personnes et des biens. Tous les pays européens seront reliés à ce réseau.

La liste des projets devant bénéficier en priorité d'un financement de l'UE au cours de la prochaine période de financement (2014-2020) figure à l'annexe du règlement sur l'interconnexion en Europe» (jointe à ce mémo (lien)).

Ces projets peuvent prétendre à un financement, car:

- ils remplissent les critères définis dans la méthodologie pour faire partie du réseau central (voir ci-dessous pour en savoir plus sur la méthodologie et les critères);
- ils présentent une forte valeur ajoutée européenne;
- ils peuvent être mis en œuvre entre 2014 et 2020.

Les fonds seront alloués, dès le début de 2014, sur la base des propositions détaillées que les États membres devront remettre à la Commission. Le niveau précis de financement européen disponible dépend également des modalités des propositions nationales. D'une manière générale, la contribution de l'UE à la mise en place d'une importante infrastructure de transport avoisinera les 20 % des coûts d'investissement sur une période de sept ans. L'aide pourra aller jusqu'à 50 % pour des études individuelles et jusqu'à 40 % pour des études et des travaux de construction dans le cadre de projets transfrontaliers. Le reste proviendra des États membres, des autorités régionales, voire d'investisseurs privés.

## **Que faire si je ne me situe pas sur le réseau central? À quoi correspond le réseau global? Qui le finance et comment fonctionne-t-il?**

Au niveau régional et national, ce que nous appelons le réseau global alimentera le réseau de transport central. Ce réseau global fait partie intégrante de la politique en matière de RTE-T. Il sera en grande partie géré par les États membres et pourra bénéficier de financements au titre de la politique des transports et, bien entendu, de la politique régionale.

Le principe de subsidiarité est pleinement appliqué. L'objectif est de garantir que progressivement, d'ici 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce réseau capillaire.

Les nouvelles orientations relatives au RTE-T contiennent des exigences beaucoup plus précises, y compris en ce qui concerne le réseau global, de sorte qu'à long terme, à l'horizon 2050, de grandes parties de ce réseau auront convergé et répondront à des normes pleinement interopérables et efficaces, aussi bien pour le rail que les voitures électriques, etc.

## **Quelles sont les exigences plus strictes applicables au réseau central?**

Les projets concernant le réseau central qui recevront un financement devront satisfaire à deux grandes catégories d'exigences: (a) des exigences techniques, et (b) de nouvelles exigences juridiques liées à l'achèvement des projets.

### **Les exigences techniques:**

Il est logique, en particulier pour un réseau central, que les exigences techniques soient interopérables sur tout le réseau. Cela signifie par exemple que l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) — les systèmes de transport intelligents de base pour le contrôle des trains — doit s'appliquer partout. De même, les normes de sécurité routière, dans les tunnels comme sur les routes, doivent être appliquées dans l'ensemble du réseau et les technologies liées aux systèmes de transport intelligents doivent converger. En outre, si des bornes de recharge pour les voitures électriques sont mises en place à l'avenir, il est logique qu'elles répondent à des normes communes afin que les voitures puissent les utiliser sur tout le réseau.

### **Les exigences juridiques:**

Les orientations relatives au RTE-T prévoient une nouvelle exigence juridique stricte: les États membres dans lesquels des projets bénéficient d'un financement lié au réseau central sont légalement tenus de terminer ces projets d'ici 2030, date d'achèvement du réseau central. Cette exigence légale devrait inciter les États membres à mener à bien leurs projets en matière de transport.

## **D'où proviendront les 250 milliards d'euros nécessaires à la réalisation du réseau central?**

L'enveloppe de 31,7 milliards d'euros alloués au transport au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui fait partie du cadre financier pluriannuel servira en pratique de «capital d'amorçage», destiné à encourager les États membres à investir davantage afin d'achever les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui autrement risqueraient de ne jamais voir le jour.

Le financement du RTE-T a un important effet de levier. L'expérience récente a montré que chaque million investi au niveau européen générera cinq millions d'investissement de la part des États membres et 20 millions d'investissements de la part du secteur privé.

À cela s'ajoute désormais la possibilité de nouveaux investissements du secteur privé au moyen d'instruments de financement novateurs comme les emprunts obligataires pour le financement de projets.

### **Comment fonctionne le cofinancement? Que dépensent les États membres et que dépense l'UE?**

Les infrastructures de transport nécessitent des investissements massifs. La plus grande partie proviendra toujours des États membres. En termes d'investissement et de coordination, le rôle de l'Europe consiste à apporter une valeur ajoutée en éliminant les goulets d'étranglement difficiles et en mettant en place les connexions et les maillons manquants, ainsi qu'à soutenir la création d'un réel réseau européen de transport.

Les taux normaux de cofinancement par l'UE des projets liés au réseau central seront les suivants:

- jusqu'à 50 % du coût des études;
- jusqu'à 20 % du coût des travaux (par exemple, les travaux exploratoires pour un grand tunnel);
- le cofinancement peut être porté à 40 % pour les projets transfrontaliers concernant le rail et les voies navigables;
- pour certains projets concernant les systèmes de transport intelligents comme l'ERTMS, un cofinancement pouvant aller jusqu'à 50 % peut être accordé aux États membres en phase de transition.

### **Comment les projets faisant partie du réseau central ont-ils été sélectionnés?**

La priorité était de recentrer les fonds de l'UE afin de créer un réseau réellement européen et non pas simplement de remédier aux goulets d'étranglement de manière fragmentée.

À cette fin, une nouvelle méthodologie a été mise au point sur la base de vastes consultations avec les États membres et les parties prenantes. L'objectif est de créer un réseau européen, reliant les principaux centres économiques et sociaux et les points d'accès aux pays tiers (ports, aéroports et connexions terrestres), ainsi que de mettre en place les infrastructures nécessaires pour étayer le marché unique et favoriser ainsi la compétitivité et le développement économique.

La méthodologie repose sur plusieurs étapes. La première a consisté à sélectionner les principaux nœuds répondant à certains critères statistiques: par exemple, les capitales et les autres grands centres économiques et sociaux, les grands ports et aéroports (capacité et critères géographiques), ainsi que les points d'accès aux pays tiers. La deuxième visait à relier ces nœuds à l'aide de liens multimodaux (route, rail, voies d'eau intérieures). Certains de ces liens existent déjà, tandis que d'autres comportent des goulets d'étranglement ou des maillons manquants. La troisième a consisté à ajouter une analyse détaillée des principaux flux de trafic, pour le fret et les passagers. Cette analyse est essentielle pour définir les tronçons prioritaires du réseau central et identifier ceux dont les infrastructures doivent être modernisées ou créées et où des goulets d'étranglement doivent être éliminés.

C'est sur cette base qu'un réseau central a été défini, qui relie les principaux nœuds stratégiques et les axes multimodaux, tout en tenant compte des grands flux de trafic.

Tous les projets faisant partie du réseau central sont prioritaires pour un cofinancement de l'UE. Toutefois, pour la période de financement 2014-2020, une importance particulière est accordée au financement de projets transfrontaliers ayant une forte valeur ajoutée européenne.

### **Qu'entend-on exactement par corridors et pourquoi avons-nous besoin de corridors?**

L'expérience a démontré qu'il est très difficile de mettre en œuvre de manière coordonnée des projets de transport dans plusieurs États membres. Il est en revanche très facile de mettre en place des connexions et des systèmes divergents et de créer davantage de goulets d'étranglement.

Une des grandes nouveautés des orientations relatives au RTE-T est l'introduction de dix corridors destinés à faciliter le développement du réseau central. Chaque corridor doit comprendre trois modes de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers.

Des «plateformes de corridors» seront créées afin de réunir les États membres et les parties concernées. Une plateforme de corridor est une structure de gouvernance chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des «plans de développement de corridors», afin que les travaux réalisés le long du corridor, dans différents États membres et à différents stades d'avancement, puissent converger efficacement. Des coordonnateurs européens présideront les plateformes des dix grands corridors du réseau central.

### **Dans quelle mesure le nouveau RTE-T remplit-il les objectifs en matière d'environnement?**

Le RTE-T est un instrument essentiel pour atteindre l'objectif global de réduction de 60 % des émissions provenant des transports d'ici à 2050 (voir le livre blanc sur les transports à l'horizon 2050 publié au début de l'année). Le RTE-T est un réseau de transport multimodal visant à encourager l'abandon de la route en faveur du rail et d'autres modes de transport, tant pour les passagers que pour le fret. Tous les projets liés au RTE-T doivent faire l'objet d'une rigoureuse analyse d'impact sur l'environnement avant de pouvoir prétendre à un financement de l'UE. Ils doivent pour ce faire satisfaire à toutes les exigences de planification et de durabilité définies dans la législation européenne sur l'environnement.

**Contexte de la politique en matière de RTE-T: la politique relative aux réseaux transeuropéens de transport** vise à mettre en place les infrastructures et les connexions qui servent de base au marché unique, afin d'assurer la libre circulation des personnes et des biens et de soutenir la croissance, l'emploi et la compétitivité dans l'UE. Les systèmes de transport en Europe se sont en grande partie développés sur une base nationale. Cette politique s'est soldée par l'insuffisance ou l'absence d'interconnexions aux frontières ou le long des principaux corridors, ce qui a entravé la croissance économique. Depuis les années 80, la politique en matière de RTE-T a concentré les financements européens sur le développement de grands projets d'infrastructure. Et les réussites sont nombreuses (voir lien). Toutefois, compte tenu en particulier de la crise financière, il est nécessaire de recentrer les dépenses de l'UE en matière de transport sur les domaines où leur valeur ajoutée est la plus forte, afin de créer un réseau européen central solide.