

Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 14/04/2023 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Barbara THALER (PPE, AT) et Dominique RIQUET (Renew Europe, FR) sur la proposition 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.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Selon les députés, le réseau transeuropéen de transport devrait renforcer la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribuer à la création d'un espace européen unique de transport qui soit durable, efficace et résilient, qui accroisse les avantages pour ses utilisateurs et qui soutienne une croissance inclusive. Il devrait démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant à:

a) **la durabilité** par: (i) la contribution au déploiement de technologies de décarbonation, y compris par des infrastructures de **carburants alternatifs**, et l'optimisation des synergies; (ii) la promotion d'infrastructures pour les modes de mobilité actifs;

b) **l'efficacité** par: (i) **l'interopérabilité** des réseaux de transport européens, nationaux, régionaux et locaux grâce à des règles et normes techniques et opérationnelles européennes communes, des exigences en matière d'équipement technique, la certification du personnel, y compris l'utilisation d'une langue unique à l'échelle de l'Union pour le transport ferroviaire transfrontalier; (ii) l'optimisation de la capacité du réseau ferroviaire; (iii) des programmes d'entretien continus et efficaces; (iv) une plus grande coordination des travaux d'infrastructure entre les États membres pour les projets transfrontaliers; (v) l'élimination des tronçons présentant des goulets d'étranglement, en particulier pour les liaisons transfrontalières.

Réseau efficace en termes de ressources, résilient et protection de l'environnement

Le réseau transeuropéen de transport devrait être planifié, développé et exploité de manière à utiliser efficacement les ressources, dans le respect des exigences environnementales nationales et de l'Union, par le biais de : (i) l'élaboration et l'application de règles européennes communes pour la mise en œuvre de **projets communs**, en particulier sur les tronçons transfrontaliers; (ii) l'optimisation de l'intégration et de l'interconnexion des infrastructures afin de favoriser la **multimodalité**; (iii) la prise en compte des **synergies** possibles avec d'autres réseaux, y compris les modes actifs, en particulier les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunications, y compris l'ensemble du réseau électrique, afin d'assurer la cohérence entre la planification de l'infrastructure de recharge et la planification des réseaux respectifs; (iv) les synergies avec le réseau **EuroVelo** ou le réseau identifié dans les exigences militaires de l'UE pour la mobilité militaire.

Transport durable

Le rapport préconise des normes techniques et opérationnelles unifiées pour chaque mode de transport et souligne que le transport intermodal devrait être effectué principalement par le rail, les voies navigables intérieures ou le transport maritime à courte distance, tandis que les étapes initiales et/ou finales peuvent

être effectuées par la route. Cela devrait se traduire par des chemins de fer entièrement électrifiés dans le réseau RTE-T principal, circulant avec au moins **des trains de voyageurs à 160 km/h et des trains de marchandises à 100 km/h**, qui pourraient franchir les frontières intérieures de l'UE en moins de 15 minutes d'ici à la fin de 2030.

Coopération avec les pays tiers

Le rapport note que dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) 2028-2035, une enveloppe budgétaire dédiée aux «transports extérieurs» devrait être créée dans le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE III), afin d'accroître la coopération avec les pays tiers en termes de projets transfrontaliers et de déploiement d'infrastructures. Cette nouvelle enveloppe financière sera d'au moins 30% du montant du programme actuel du MIE et devrait être fournie au titre de la rubrique 5 (Sécurité et défense) et de la rubrique 6 (Voisinage et monde) du CFP.

Priorités générales pour les corridors de transport européens

Dans le cadre du développement des corridors européens de transport, la priorité générale devrait être accordée aux mesures nécessaires pour : (i) le déploiement de systèmes TIC sur tous les modes du réseau afin d'assurer une utilisation efficace de l'infrastructure; (ii) l'amélioration des connexions entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux d'infrastructure des pays voisins, ainsi que l'amélioration des infrastructures de transport transeuropéennes sur le territoire des pays voisins.

Exigences relatives aux nœuds urbains

Compte tenu du rôle important joué par les nœuds urbains, les députés établissent des dispositions visant à garantir que les goulets d'étranglement en matière de capacité et la connectivité insuffisante au sein des nœuds urbains n'entravent pas la multimodalité le long du RTE-T, tout en tenant pleinement compte des divers défis de chaque nœud urbain et du principe de subsidiarité.

Enfin, les États membres sont invités à adopter des **plans de mobilité urbaine durable** d'ici à la fin de 2025 afin d'intégrer les différents modes de transport, y compris le vélo ou la mobilité active, de réduire la congestion et d'améliorer la sécurité routière. Ce plan devrait devenir l'une des conditions pour obtenir un financement de l'UE.