

Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 28/06/2024 - Acte final

OBJECTIF : création et développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport en vue de garantir une connectivité durable en Europe.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013.

CONTENU : le présent règlement révisé concernant les **orientations de l'UE pour le développement du réseau transeuropéen de transport** (RTE-T) vise à construire un réseau de transport fiable, sans discontinuité et de haute qualité, qui garantisse une connectivité durable à travers toute l'Europe sans interruptions physiques, goulets d'étranglement et chaînons manquants.

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

L'objectif général du développement du réseau transeuropéen de transport est de mettre en place, à l'échelle de l'Union, un **réseau unique de transport multimodal de haute qualité**. Il doit démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

a) la durabilité, notamment par la promotion de la mobilité à émissions faibles et nulles et une utilisation accrue de modes de transport plus durables, en particulier en développant un réseau ferroviaire interopérable de voyageurs à longue distance, notamment à grande vitesse, et un réseau de fret ferroviaire interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance pour le transport de passagers et de marchandises dans l'ensemble de l'Union;

b) la cohésion, notamment par l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, en tenant particulièrement compte des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

c) l'efficacité, notamment par l'élimination des goulets d'étranglement infrastructurels et la mise en place des chaînons manquants;

d) l'augmentation des avantages pour ses utilisateurs en garantissant l'accessibilité pour les utilisateurs en tenant compte en particulier des besoins des personnes en situation de vulnérabilité, notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Développement progressif

Le réseau transeuropéen de transport sera progressivement développé en trois étapes: a) l'achèvement d'un réseau central d'ici au 31 décembre **2030**; b) l'achèvement d'un réseau central étendu d'ici au 31 décembre **2040**; et c) l'achèvement d'un réseau global d'ici au 31 décembre **2050**.

Corridors européens

Le règlement définit les corridors de transport européens de la plus haute importance stratégique sur la base de tronçons prioritaires du réseau transeuropéen de transport et de projets d'intérêt commun. Le nouveau règlement crée **neuf «corridors de transport européens»**: 1) Atlantique; 2) Mer Baltique - mer Noire - mer Égée; 3) Baltique - Adriatique; 4) Méditerranée; 5) Mer du Nord - Rhin - Méditerranée; 6)

Mer du Nord - Baltique; 7) Rhin - Danube; 8) Scandinavie - Méditerranée; 9) Balkans occidentaux - Méditerranée orientale.

Projets d'intérêt commun

Les projets d'intérêt commun contribueront au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport, en modernisant les infrastructures de transport existantes ou grâce à des mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace du réseau en termes de ressources. Ils devront être menés en conformité avec le droit de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides d'État, de marchés publics, de santé publique et d'accessibilité.

Les États membres décideront du degré de priorité à donner aux projets d'intérêt commun, en fonction d'exigences techniques et prioritaires réalistes visant à mettre en place des infrastructures unifiées, hautement performantes et pleinement interopérables, afin de contribuer à la décarbonation du secteur des transports et à sa multimodalité. Ces exigences, telles qu'elles sont énoncées dans le nouveau règlement, sont proportionnées aux avantages escomptés, aux fonctionnalités et aux investissements requis de la part des États membres.

Infrastructures de transport ferroviaire

Le règlement reconnaît l'importance des chemins de fer dans la transition vers des modes de transport durables et contient de nouvelles exigences qui pourront contribuer au transfert modal et à une amélioration des performances du futur réseau ferroviaire transeuropéen. Des dispositions relatives i) au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), ii) au réseau central étendu et au réseau global, iii) à la conversion à l'**écartement nominal standard européen des voies** (1.435 mm), iv) à l'augmentation du nombre de trains de marchandises d'une longueur de **740 mètres** et v) à la vitesse de ligne minimale de **160 km/h** pour les trains de voyageurs, sont prévues en vue de garantir une capacité suffisante et la fluidité des opérations de transport ferroviaire sans interruption sur l'ensemble du réseau RTE-T.

La gouvernance du fret ferroviaire devra tout mettre en œuvre pour garantir que, d'ici au 31 décembre 2030, le temps d'arrêt des trains de marchandises franchissant une frontière entre deux États membres **ne dépasse pas 25 minutes** en moyenne et que la plupart des trains franchissant au moins une frontière d'un corridor de transport européen arrivent à leur destination ou à la frontière extérieure de l'Union à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à 30 minutes.

Transport routier

Le règlement stipule que toutes les routes du réseau central et du réseau central étendu seront spécialement conçues, construites ou modernisées pour le trafic automobile en prévoyant des **chaussées distinctes** pour les deux sens de circulation, séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens. Les États membres devront également assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu **d'aires de stationnement sûres et sécurisées**, situées en moyenne à des intervalles de 150 km, offrant suffisamment d'espace de stationnement pour les véhicules utilitaires.

Nœuds urbains

Les États membres devront veiller à la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, et au plus tard le 31 décembre 2027 à l'adoption et au suivi d'un **plan de mobilité**

urbaine durable (PMUD) pour chaque nœud urbain comprenant, entre autres, des mesures visant à intégrer les différents modes de transport et à passer à une mobilité durable, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles ou faibles et à réduire la pollution atmosphérique et sonore.

Infrastructures de transport aérien

Le nouveau règlement soutient l'objectif consistant à améliorer la connectivité des aéroports avec les services de transport ferroviaire. Les aéroports des grandes villes européennes dont le volume annuel total de trafic de voyageurs est **supérieur à 12 millions de voyageurs** seront donc reliés au réseau ferroviaire transeuropéen, y compris, dans la mesure du possible, au réseau ferroviaire à grande vitesse, en prévoyant des services à longue distance au plus tard le 31 décembre 2040.

Gouvernance

Les **coordonnateurs européens**, qui sont chargés par la Commission de coordonner les décisions et les actions des États membres et des autres parties prenantes concernées, continueront de donner le cap pour la mise en œuvre des corridors et des priorités horizontales du RTE-T et à associer un grand nombre de parties prenantes tout au long du processus d'achèvement du réseau RTE-T.

Enfin, en réponse aux conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et afin d'assurer une meilleure connectivité avec les principaux pays voisins, le nouveau règlement étend quatre corridors de transport européens du réseau RTE-T **à l'Ukraine et à la Moldavie**, tout en déclassant les connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 18.7.2024.