

Réseau transeuropéen de transport

2021/0420(COD) - 24/04/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 567 voix pour, 35 contre et 29 abstentions, une résolution législative 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) n° 1315/2013.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen devra démontrer la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

1) la durabilité par: i) la promotion de la mobilité à émissions faibles et nulles; ii) 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; iii) une meilleure protection de l'environnement; iv) la réduction des externalités négatives, y compris celles liées à l'environnement, au climat, à la santé, à la congestion et aux accidents, par exemple au moyen de mesures d'incitation écologique;

2) la cohésion par: i) 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; ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures, et la promotion de l'interopérabilité entre les systèmes numériques de tous les modes de transport, avec une capacité de réseau suffisante, entre les régions et entre les États membres;

3) l'efficacité par l'élimination des goulets d'étranglement infrastructurels et la mise en place des chaînons manquants, à la fois au sein des infrastructures de transport et aux points de connexion entre elles, sur les territoires des États membres et entre ceux-ci, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, et la connexion, le cas échéant, au réseau transeuropéen de transport dans les pays tiers;

4) l'augmentation des avantages pour ses utilisateurs en garantissant l'accessibilité pour les utilisateurs et en répondant à leurs besoins en matière de mobilité et de transport, en tenant compte en particulier des besoins des personnes en situation de vulnérabilité, notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et des personnes vivant dans des régions reculées.

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 de transport européens

Les neuf corridors de transport européens spécifiés dans les cartes figurant à l'annexe III du règlement sont les suivants: i) Atlantique; ii) Mer Baltique - mer Noire - mer Égée; iii) Baltique - Adriatique; iv) Méditerranée; v) Mer du Nord - Rhin - Méditerranée; vi) Mer du Nord - Baltique; vii) Rhin - Danube; viii) Scandinavie - Méditerranée; ix) Balkans occidentaux - Méditerranée orientale.

Infrastructures de transport pour le réseau global

Les États membres devront veiller à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau global, à l'exception de certaines connexions i) soient complètement électrifiées en ce qui concerne les voies de la ligne; ii) permettent, sans autorisation spéciale, l'exploitation de trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m (y compris la ou les locomotives).

Infrastructures de transport pour le réseau central et le réseau central étendu

Les États membres devront veiller à ce que, d'ici le 31 décembre 2040 :

- pour les tronçons ferroviaires reliant les terminaux de fret multimodaux de deux nuds urbains ou le terminal de fret multimodal d'un nud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75% de la longueur de chaque tronçon ferroviaire soient conçus pour une vitesse minimale de 100 km/h pour les trains de marchandises sur les lignes de transport de marchandises du réseau central étendu;

- pour les tronçons ferroviaires reliant les plateformes multimodales pour le transport de passagers de deux nuds urbains ou les plateformes multimodales pour le transport de passagers d'un nud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75% de la longueur de chaque tronçon ferroviaire soient conçus pour une vitesse minimale de 160 km/h pour les trains de voyageurs sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central étendu.

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.

Les États membres devront assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, 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.

Les grands aéroports européens (qui accueillent plus de 12 millions de passagers par an) seront connectés au réseau ferroviaire transeuropéen.

Mettre fin à la coopération avec la Russie et privilégier l'Ukraine

En raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de la position adoptée par la Biélorussie dans ce conflit, la coopération entre l'Union et la Russie et la Biélorussie dans le domaine de la politique relative au réseau transeuropéen de transport n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. Il est donc prévu de mettre fin au réseau transeuropéen de transport dans ces deux pays tiers. Par conséquent, l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie n'est plus prioritaire sur le territoire des États membres.

Le nouveau contexte géopolitique créé par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine a également montré l'importance de liaisons de transport sans discontinuité sur le territoire de l'Union et avec les pays voisins. L'existence d'un écartement des voies différent de l'écartement nominal standard européen de 1.435 mm entrave gravement l'interopérabilité des réseaux ferroviaires dans l'ensemble de l'Union et nuit même à la compétitivité des réseaux ferroviaires isolés. L'écartement nominal standard européen de 1.435 mm devra par conséquent être la norme applicable à la construction des nouvelles lignes ferroviaires du réseau central ou du réseau central étendu.

Mobilité militaire

Les gouvernements de l'UE devront tenir compte des besoins militaires (poids et taille du transport militaire) lors de la construction ou de la modernisation d'infrastructures qui chevauchent les réseaux de transport militaire. Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur des règles, la Commission devra mener une étude sur les mouvements à grande échelle à court terme dans l'UE, afin de faciliter la planification de la mobilité militaire.