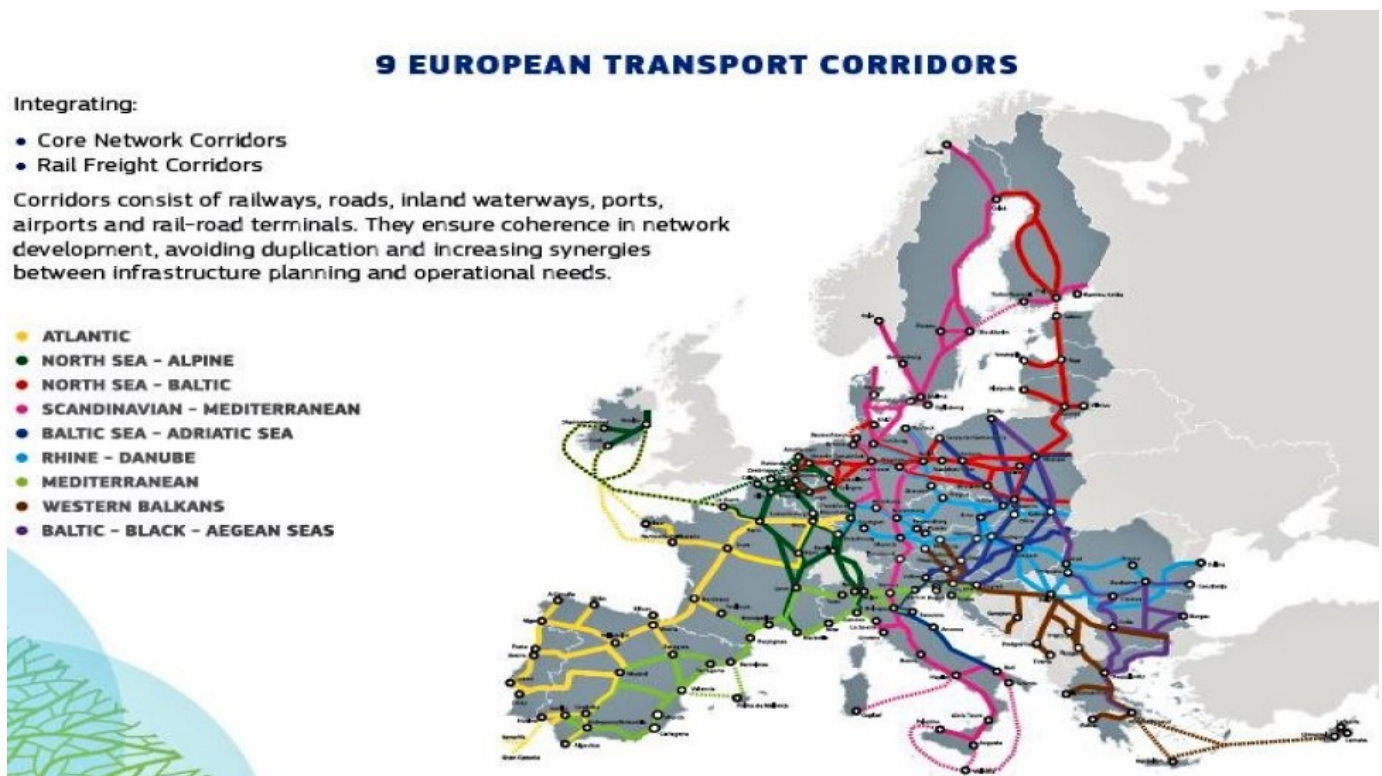




La Commission européenne engage la révision du réseau transeuropéen (RTE-T)



Thématique

Type d'actualité

En direct de Bruxelles

La Commission européenne propose de réviser le règlement RTE-T de 2013, afin notamment de mieux aligner le RTE-T sur les nouveaux objectifs climatiques de l'UE. La proposition de révision du règlement RTE-T fait partie d'un paquet dédié à la « mobilité verte ».

Le 14 décembre 2021, la Commission a présenté un [nouveau train de mesures](#) pour verdir le réseau européen de transports, mettre à jour les standards techniques pour développer des transports « intelligents », promouvoir le transport ferroviaire de passagers longue distance et donner un cap aux politiques de mobilité urbaine dans l'Union européenne.

Au cœur du « paquet mobilité verte » se trouve le [projet de règlement](#) sur le réseau transeuropéen de transports. Le RTE-T est l'un des piliers de la politique de l'Union pour les transports. Il définit des règles communes et des exigences à respecter pour tous les modes de transport (ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien, et les terminaux multimodaux) afin de les harmoniser. Le RTE-T conditionne aussi l'accès aux financements du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), **principal programme européen de cofinancement des infrastructures de transport. L'enveloppe dédiée au MIE 201-2027 s'élève à 21,3 Mds€ pour les transports.**

Le RTE-T actuel, tel que défini par le règlement de décembre 2013, est constitué d'une structure à deux niveaux :

- **le réseau global** (*comprehensive network*) **constitue la structure de base du RTE-T** et comprend des éléments de tous les modes de transport - ferroviaire, routier, fluvial, aérien et maritime, ainsi que leurs points de connexion et les informations de trafic et systèmes de gestion correspondants dans une logique de maillage. Il doit être achevé fin 2050.
- **le réseau central** (*core network*) **est un sous-ensemble du réseau global représentant les nœuds et maillons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique.** Il inclut

tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic pertinents. Il a été structuré à l'aide des nœuds les plus importants du point de vue stratégique dans l'UE (nœuds urbains, ports maritimes, ports intérieurs, terminaux rail-route), reliés entre eux en suivant les principaux flux de trafic. Il doit être achevé fin 2030. Afin de faciliter la mise en œuvre du réseau central, neuf corridors multimodaux transeuropéens ont été créés. **Le réseau central concentre l'essentiel (85%) des financements du MIE** (projets d'intérêt communs).

Parmi les évolutions notables du texte par rapport à la version de 2013 figurent :

- **La mise en place de Corridors Européens de Transport**, qui remplaceront les anciens corridors du réseau central et intégreront les corridors de fret ferroviaire. Les corridors reprennent les parties les plus stratégiques du RTE-T. La Normandie (tronçon Paris-Le Havre) se situe sur le corridor Atlantique et le corridor Mer du Nord-Méditerranée.
- **Un nouveau délai intermédiaire à 2040 dans la réalisation d'une partie du réseau, le « réseau central étendu »**, en plus des deux échéances actuelles de 2030 (pour le réseau central) et 2050 (pour le réseau global). Les lignes ferroviaires du réseau global (comme Paris-Caen-Cherbourg) devront être équipées d'ERTMS (système de signalisation ferroviaire européen) en 2040 et non 2050.
- **Transport ferroviaire** : la Commission propose que les liaisons s'effectuent à une vitesse minimale de 160 km/h pour le transport de voyageurs et 100 km/h pour le transport de marchandises d'ici le 31 décembre 2030 pour le réseau central et le 31 décembre 2040 au plus tard pour le réseau central étendu.
- **Carburants alternatifs** : conformément au projet de règlement concernant les carburants alternatifs du paquet « fit for 55 », les Etats membres doivent installer des points de recharge et de ravitaillement (électricité, GNL, hydrogène) à intervalles réguliers sur les routes, dans les ports et aéroports.
- **Le renforcement du rôle des coordinateurs**, qui pourront donner leur avis sur les dossiers présentés au MIE pour leur corridor, et dont les programmes de travail pourraient devenir prescriptifs.
- **Pour la Normandie, les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen sont proposées comme nœuds urbains**. A ce titre, elles devront élaborer

des plans de mobilité urbaine durable (PMUD) d'ici fin 2025. En contrepartie, elles auront un accès renforcé aux financements du MIE, notamment avec des appels dédiés au financement dans les nœuds urbains de hubs de passagers multimodaux.

La publication de la Commission ouvre la voie à une période de négociations interinstitutionnelles avec le Parlement européen et le Conseil de l'UE, pour aboutir à l'adoption définitive du nouveau règlement RTE-T, au plus tard à la mi-2023.

Liens utiles

[Communiqué de presse de la Commission du 14/12/2021](#)

[Proposition de règlement](#)

[Carte interactive TENtec](#)