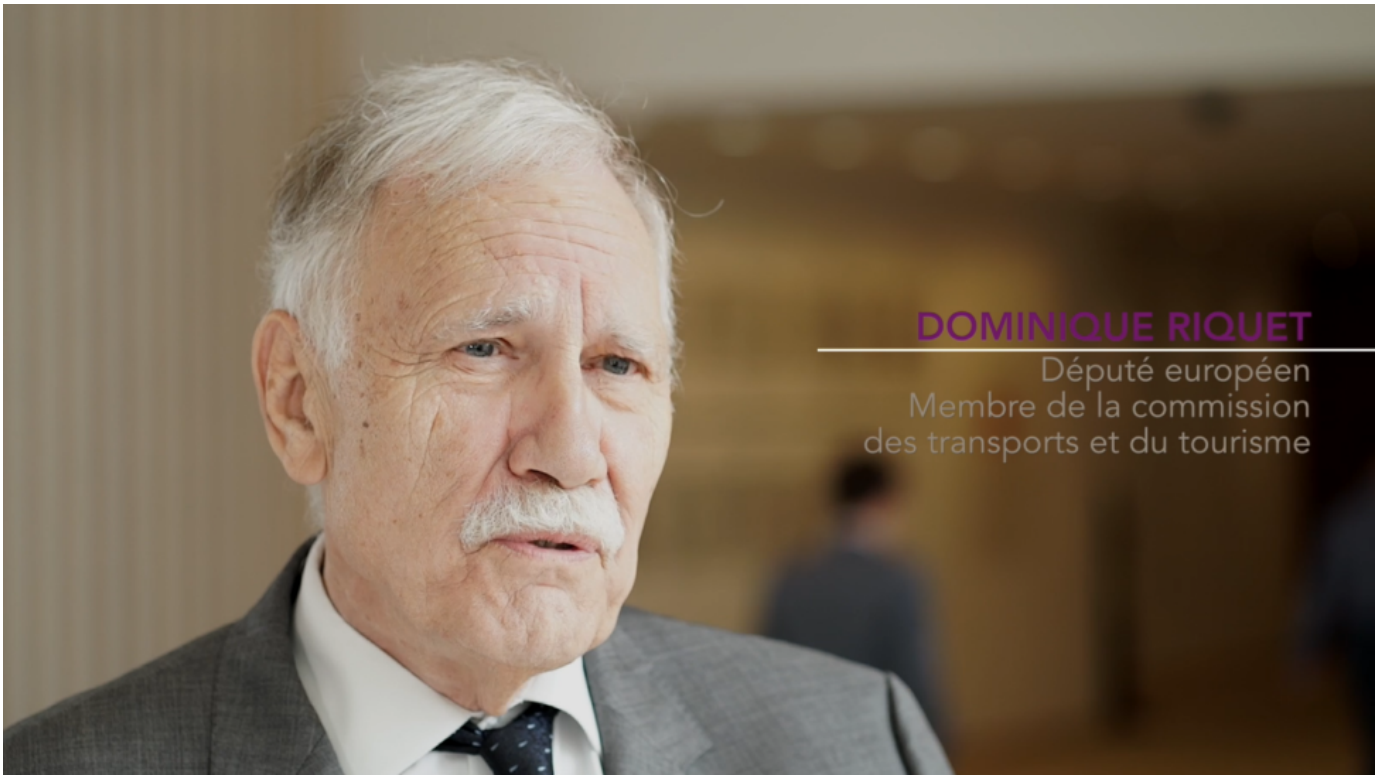
Le Parlement européen se saisit de la révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)



Thematique

Type d'actualité
En direct de Bruxelles

Le 26 octobre, l’eurodéputé français Dominique Riquet et sa collègue autrichienne Barbara Thaler ont présenté leur projet de rapport sur la révision du RTE-T

> Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est l’élément central de la politique européenne des transports. L’appartenance au RTE-T conditionne l’accès des projets d’infrastructure de transport aux cofinancements du mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), doté pour 2021-2027 d’une enveloppe de 21,3 milliards € pour son volet transports.
>
> En Normandie, l’axe Le Havre – Paris (tous modes de transports – et les ports du Havre et de Rouen) fait partie du réseau central, la partie la plus stratégique du RTE-T, qui donne accès à l’essentiel des financements du MIE.

Le RTE-T relève aujourd’hui d’un règlement européen adopté en décembre 2013. Le 14 décembre 2021, la Commission européenne a publié une proposition de révision de ce règlement, afin notamment de mieux aligner le RTE-T sur les nouveaux objectifs climatiques dont l’UE s’est dotée dans le cadre du Pacte vert pour l’Europe. Ces nouveaux objectifs visent l’atteinte de la neutralité climatique dans l’UE d’ici 2050, avec une étape intermédiaire de diminution des émissions de CO2 d’au moins 55% en 2030 par rapport à 1990.

Conformément à la procédure dite de codécision, le projet de règlement RTE-T révisé doit d’abord faire l’objet d’un accord politique respectivement au sein du Parlement européen et du Conseil (l’institution représentant les 27 Etats membres), avant que ces deux colégislateurs négocient entre eux afin d’aboutir à un compromis final.

Le projet de rapport des eurodéputés Dominique Riquet et Barbara Thaler au nom de la commission TRAN (transports et tourisme) du Parlement européen a été présenté le 26 octobre dernier.

Par rapport au texte proposé par la Commission européenne, les deux corapporteurs ont notamment choisi d’insister sur les points suivants :

- **Financements** :

Leur projet de rapport souhaite garantir que les projets issus des plans nationaux de programmation des infrastructures qui ne sont pas conformes aux objectifs et aux priorités de l'UE ne bénéficieront pas de financements européens.

- **Rail :**

Les rapporteurs demandent que toutes les nouvelles lignes ferroviaires soient construites selon le standard européen d'écartement des voies de 1 435 mm afin de faciliter l'interopérabilité à travers l'Europe. Ils demandent également aux Etats Membres ayant un écartement des voies différent (à l'exception de l'Irlande) de se conformer au standard européen, a minima concernant les voies situées sur les principaux axes européens.

Les rapporteurs demandent également que les nouveaux projets ferroviaires n'intégrant pas l'ERTMS, le système européen de gestion du trafic ferroviaire qui doit permettre l'harmonisation de la signalisation ferroviaire dans toute l'Europe, ne reçoivent pas de fonds européens. La France accuse un gros retard sur le déploiement de l'ERTMS par rapport à ses voisins.

- **Gouvernance du RTE-T** :

Le projet de rapport soutient une meilleure gouvernance du RTE-T avec un rôle plus important pour la Commission, qui pourrait lancer une procédure d'infraction à l'encontre d'un Etat membre en cas de retards trop importants dans le démarrage de certains projets d'infrastructure.

Les députés européens ont déposé plus de 1600 amendements au projet de rapport de Dominique Riquet et Barbara Thaler. Le vote en session plénière du Parlement européen devrait intervenir au printemps 2023. De leur côté, les Etats membres pourraient aboutir à un accord politique entre eux sur ce projet de règlement révisé lors du Conseil des ministres des transports le 5 décembre prochain. L'examen du texte avait débuté pendant la présidence française du Conseil au premier semestre de cette année.

Le nouveau règlement relatif au RTE-T devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2024 au plus tard.

La Normandie, qui avec la vallée de la Seine occupe une place stratégique au sein du RTE-T, s’était positionnée sur cette réforme majeure pour la politique européenne des transports, en répondant à la consultation publique lancée par la Commission européenne en 2019. Le Conseil régional, Haropa Port, Ports de Normandie, l’UMEP, l’UPR, SNCF réseau, VNF et l’AURH avaient à cette occasion élaboré une contribution commune pour porter les priorités du territoire à la connaissance des institutions européennes.