



TEXTES ADOPTÉS

P9_TA(2021)0010

Révision des orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Résolution du Parlement européen du 20 janvier 2021 sur la révision des orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (2019/2192(INI))

Le Parlement européen,

- vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE¹ (règlement RTE-T),
- vu sa résolution législative du 17 avril 2019 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)²,
- vu le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route³ (règlement général de sécurité),
- vu la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières⁴,
- vu sa résolution du 19 juin 2020 sur le tourisme et les transports en 2020 et au-delà⁵,
- vu sa résolution du 25 octobre 2016 sur le renforcement du maillage et de l'accessibilité des infrastructures de transport en Europe centrale et orientale⁶,

¹ JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

² Textes adoptés de cette date, P8_TA(2019)0420.

³ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

⁴ JO L 305 du 26.11.2019, p. 1.

⁵ Textes adoptés de cette date, P9_TA(2020)0169.

⁶ JO C 215 du 19.6.2018, p. 152.

- vu sa résolution du 11 décembre 2018 sur la mobilité militaire¹,
 - vu sa résolution du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe²,
 - vu le rapport spécial n° 10/2020 de la Cour des comptes européenne du 16 juin 2020 intitulé «Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus»³,
 - vu l'analyse panoramique n° 09/2018 de la Cour des comptes européenne du 6 décembre 2018 intitulée «Défis à relever pour un secteur européen des transports performant»⁴ ,
 - vu le rapport spécial n° 13/2017 de la Cour des comptes européenne du 3 octobre 2017 intitulé «Un système européen de gestion du trafic ferroviaire unique: ce choix politique se concrétisera-t-il un jour?»⁵,
 - vu l'article 54 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0251/2020),
- A. considérant que des infrastructures de transport multimodal modernes, durables et accessibles et une logistique tournée vers l'avenir sont essentielles pour le bon fonctionnement du marché intérieur et pour la connexion et la compétitivité de l'Union européenne, et qu'elles sont un facteur de mobilité durable, abordable, intelligente, efficace, interopérable et sûre;
- B. considérant que le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devrait assurer la cohésion économique, sociale et territoriale et l'accessibilité dans l'ensemble de l'Union et de ses régions, y compris les régions rurales, reculées, montagneuses, faiblement peuplées, périphériques, insulaires et ultrapériphériques, stimulant ainsi la croissance économique et la création d'emplois, réduisant les inégalités et favorisant le passage à l'ère numérique, l'innovation, la lutte contre le changement climatique et une résilience accrue;
- C. considérant que le RTE-T apporte une contribution essentielle à la réalisation des objectifs politiques de l'Union en matière de politiques d'élargissement et de voisinage, notamment au travers des projets transfrontaliers, et qu'il est donc d'une importance capitale pour l'Union de maintenir, dans le cadre du RTE-T, d'étroites liaisons de transport avec les pays tiers, et de les renforcer, et de poursuivre l'intégration des pays des Balkans occidentaux et du partenariat oriental;
- D. considérant qu'il est crucial d'achever le RTE-T pour progresser vers des modes de transport plus durables, comme les transports ferroviaires et fluviaux, ainsi que vers le

¹ JO C 388 du 13.11.2020, p. 22.

² Textes adoptés de cette date, P9_TA(2020)0005.

³ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_FR.pdf

⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_FR.pdf

⁵ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_FR.pdf

déploiement de carburants de substitution conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre;

- E. considérant qu'un développement équilibré des corridors de transport dans toute l'Europe est nécessaire, de façon à assurer une connectivité nord-sud et est-ouest dans toute l'Europe, pour renforcer encore la cohésion économique, territoriale et sociale;
- F. considérant que les négociations en cours sur le financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les sept prochaines années devraient tenir dûment compte de l'engagement des États membres d'achever le réseau central du RTE-T d'ici 2030 et le réseau global d'ici 2050;
- G. considérant qu'au rythme où il progresse actuellement, l'achèvement en temps voulu du RTE-T semble compromis, notamment au vu des retards considérables accusés dans le cadre des projets transfrontaliers, des chaînons manquants et des liaisons de fin de parcours, en raison de difficultés financières, opérationnelles et administratives rencontrées par les promoteurs de projets; considérant que le rapport de la Cour des comptes fait état de faiblesses au niveau du cadre de supervision de la Commission et des processus de prise de décisions politiques au niveau national et que les retards sont en grande partie dus à un manque de dynamisme et d'intérêt de certains États membres à l'égard du RTE-T;
- H. considérant que les ressources allouées à l'achèvement du RTE-T dans le cadre du programme MIE risquent d'être fortement réduites, notamment à la suite des conclusions du Conseil européen adoptées en juillet 2020, le montant prévu pour l'enveloppe générale allouée aux transports étant clairement insuffisant;
- I. considérant que le principe d'égalité de traitement des corridors de réseau devrait guider la mise en œuvre du réseau RTE-T central, en évitant d'en privilégier certains au détriment d'autres;
- J. considérant que la politique en matière de RTE-T devrait promouvoir le déploiement, à l'échelle de l'Union, de solutions fondées sur des transports innovants et accessibles, un transfert modal, une mobilité à faibles émissions et à émissions nulles, des systèmes de transport intelligents (comme le STI ou le système d'informations fluviales (SIF)), des infrastructures de chargement et de ravitaillement et des carburants de substitution; que l'innovation et le passage au numérique du RTE-T nécessitent des investissements supplémentaires;
- K. considérant que la crise actuelle de la COVID-19 a mis en lumière l'importance vitale du secteur des transports et de la logistique et de ses travailleurs pour l'économie, laquelle dépend de réseaux fluides pour le transport de passagers et de marchandises, qui en constituent les artères et sont indispensables au fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement; que la mise en place d'une infrastructure de transports efficace et résiliente devrait être au centre de tous les plans et efforts de relance européens et nationaux, la priorité devant être accordée aux liaisons de transport multimodal entre les ports, les aéroports, les lignes ferroviaires et les routes;
- L. considérant que l'Année européenne du rail 2021 est l'occasion d'amorcer un changement afin que le transport ferroviaire devienne l'épine dorsale du transport de passagers et de marchandises dans l'Union et d'insister sur le rôle décisif que jouent les

réseaux du RTE-T dans l'approfondissement de la cohésion et du développement socioéconomiques tout en consolidant le marché interne et en promouvant des modes de transport durables plus compétitifs et plus efficaces, en vue d'accroître le transfert modal vers le chemin de fer et d'achever la création de l'espace ferroviaire unique européen d'ici 2030;

Un RTE-T adapté à l'avenir

1. souligne la valeur ajoutée des corridors multimodaux de réseau central couvrant les principaux flux de passagers et de marchandises entre les États membres et à l'intérieur de ceux-ci; estime que la valeur ajoutée européenne de ces projets est un facteur clé pour susciter l'adhésion du public; estime qu'il est impératif d'achever l'opération en temps voulu d'ici 2030, l'élimination des goulets d'étranglement et des chaînons manquants, ainsi que l'achèvement des tronçons transfrontaliers étant une priorité, au même titre que la modernisation et l'amélioration des tronçons du réseau existant dans les corridors;
2. rappelle que la politique du RTE-T devrait promouvoir des réseaux interopérables; fait observer que les régions frontalières intérieures de l'Union comptent pour 40 % du territoire de celle-ci et abritent un tiers de sa population; réaffirme que la révision du règlement RTE-T et sa mise en œuvre devraient particulièrement s'attacher à faciliter les liaisons transfrontalières, ce qui améliorera l'interopérabilité et contribuera à l'intégration multimodale des infrastructures de transport de l'Union;
3. invite les États membres qui n'ont pas encore suffisamment aligné leurs plans et programmes de transport nationaux sur les objectifs du RTE-T à remédier à cette lacune sans plus tarder, en vue d'appliquer et de respecter les délais, les objectifs et les calendriers établis dans la législation pertinente de l'Union; rappelle qu'étant donné que le RTE-T est un réseau, la non-conformité ou l'inopérabilité d'un petit tronçon peut nuire à l'efficacité et à la compétitivité de l'ensemble du système; demande dès lors que ces points sensibles et tronçons stratégiques soient recensés et achevés de toute urgence;
4. estime que la révision du règlement RTE-T est une occasion importante de pérenniser le réseau afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur de l'Union et la poursuite de la réalisation de l'espace européen unique des transports ainsi que la compétitivité de l'Union sur la scène internationale pour les prochaines décennies, en même temps que de soutenir sa transition vers une mobilité intelligente, durable, efficace et sûre; souligne, à cet égard, qu'il importe de moderniser le réseau pour tenir compte des nouvelles réalités du marché, des changements climatiques, environnementaux et sociétaux et des besoins numériques, d'accroître l'efficacité du réseau existant et d'accélérer le déploiement de carburants de substitution pour les transports;
5. estime qu'il est important de poursuivre le développement du RTE-T afin de se concentrer sur l'interconnexion entre le réseau central et le réseau global dans les régions rurales, périphériques, faiblement peuplées, insulaires et ultrapériphériques et sur les tronçons offrant le plus grand potentiel de création d'avantages socioéconomiques; souligne qu'il n'y a pas lieu d'apporter de modifications majeures aux cartes tant que le réseau central n'est pas complet; souligne toutefois la nécessité de procéder à des ajustements limités du RTE-T afin de tenir compte du développement des réseaux de transport et d'améliorer la connectivité entre les différents corridors et

les régions périphériques, notamment en renforçant les connexions ferroviaires transfrontalières au-delà des axes centraux, en particulier les liaisons manquantes à petite échelle ayant une forte valeur ajoutée européenne dans les régions transfrontalières et en améliorant la complémentarité entre la politique RTE-T et les politiques régionales, ou encore afin de répondre à l'évolution des besoins environnementaux, économiques et sociétaux; invite la Commission à reprendre tous les ajustements prévus dans le cadre de la révision du MIE¹, ainsi que les exigences prévues dans la proposition de règlement concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport, présentée par la Commission (COM(2018)0277);

6. prie instamment la Commission de donner la priorité, dans le cadre du RTE-T, au déploiement intégral de carburants de substitution pour tous les modes de transport, en particulier des carburants renouvelables dans l'optique de la décarbonation, y compris la mise au point de technologies appropriées, d'infrastructures de chargement et de ravitaillement (installations de chargement intelligent et de ravitaillement en gaz naturel liquéfié et en hydrogène), de normes de sécurité, de sûreté et d'interopérabilité, et du cadre réglementaire pour les carburants de substitution, afin de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050, tout en respectant le principe de neutralité technologique et en garantissant la diversité technologique; appelle de ses vœux l'élaboration d'une feuille de route européenne pour les infrastructures routières, qui serait alignée sur la feuille de route de l'industrie automobile afin de garantir que les investissements dans les infrastructures aillent de pair avec la production de véhicules à court et moyen termes;
7. souligne la nécessité de continuer à promouvoir les liaisons de transport dans et avec les nœuds urbains, les gares et les plateformes ferroviaires, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports, les pôles logistiques et les plateformes multimodales, y compris par l'achèvement et l'amélioration des liaisons avec eux, tant dans le réseau central que dans le réseau dans son ensemble, afin de garantir un système de mobilité fluide, efficace, accessible, intégré, intelligent, sûr, interconnecté, bien équipé et durable pour le transport de passagers et la logistique du transport de marchandises, ainsi que par la mise en place de billets directs, favorisant ainsi un transfert modal efficace, en particulier en renforçant les systèmes de transport public et en améliorant la connectivité entre les nœuds urbains et les zones rurales;
8. souligne, dès lors, que la prochaine révision des orientations du RTE-T doit aller de pair avec les révisions annoncées de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs², du règlement RTE-T³ et du règlement relatif au réseau

¹ En particulier, les ajustements prévus dans la partie III de l'annexe (de la résolution législative du Parlement européen sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe).

² Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

³ Règlement (UE) n° 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision no 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) n° 713/2009, (CE) n° 714/2009 et (CE) n° 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

ferroviaire européen pour un fret compétitif¹;

9. souligne que la recherche, l'innovation et la numérisation jouent un rôle essentiel dans la décarbonation des transports, dans un contexte où les volumes de transport, tant de passagers que de marchandises, augmentent, ainsi que dans le renforcement de l'interopérabilité multimodale et l'amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la résilience des transports, conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe; souligne qu'il est nécessaire que le RTE-T stimule les applications numériques innovantes dans tous les modes, y compris les systèmes de transport intelligents, le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), les systèmes de surveillance et d'information sur le trafic maritime, les services d'information fluviale, les systèmes de gestion du trafic aérien (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien) et les systèmes de surveillance de la santé structurelle des infrastructures; rappelle, dans ce contexte, l'importance que revêt la finalisation du projet Galileo; encourage la Commission à promouvoir auprès des États membres le financement de ces systèmes au titre de la facilité pour la reprise et la résilience;
10. souligne que les solutions de mobilité intelligentes et autonomes deviennent progressivement économiquement viables et que la conversion des infrastructures de transport et numériques correspondantes dans le RTE-T doit être accélérée, tout en préservant l'interopérabilité transfrontalière, la protection des données et la cybersécurité, ce afin de faciliter le fonctionnement en toute sécurité des véhicules automatisés et connectés, dans le respect du règlement relatif à la sécurité générale nouvellement adopté;
11. souligne que le soutien européen à la recherche et au développement de modes de transport innovants est indispensable, par exemple pour la conception de véhicules aériens sans pilote et le développement de la technologie à lévitation magnétique; insiste sur le fait que des partenariats européens dans les différents modes de transport sont susceptibles d'avoir une incidence extrêmement positive sur le déploiement sûr, efficace et intelligent du RTE-T;
12. est d'avis que les normes harmonisées en matière d'infrastructures à l'échelle du réseau sont un catalyseur en faveur d'un véritable espace unique européen de transport; estime qu'il est important de moderniser les infrastructures existantes, en particulier dans les tronçons transfrontaliers, compte tenu des progrès technologiques, de l'évolution des normes de sécurité, de l'augmentation de l'efficacité, des performances de haute qualité, du renforcement des capacités, des nouvelles fonctions, de l'amélioration la fiabilité et de l'interopérabilité transfrontalières ainsi que de la nécessité d'adopter une approche fondée sur le cycle de vie et d'améliorer la résilience des infrastructures aux conséquences des crises telles que les pandémies et le changement climatique; relève toutefois que le financement du MIE n'est pas suffisant pour atteindre tous ces objectifs; fait observer que la coordination entre les États membres est essentielle pour gérer les crises et pour garantir le flux continu de marchandises et l'approvisionnement en biens de première nécessité de la population de l'Union; invite la Commission à proposer un cadre législatif visant à améliorer la gestion des risques, la résilience et l'adaptation aux changements climatiques des infrastructures de transport sur le réseau central, tous

¹ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

modes compris;

13. estime que le mauvais entretien des infrastructures de transport est susceptible de nuire à la continuité, à la durabilité, à la performance, à la sécurité, et, dès lors, à la résilience, du RTE-T; met en évidence l'importance d'un entretien régulier et normalisé des infrastructures du RTE-T, notamment des ponts et tunnels, de manière à garantir une haute qualité des infrastructures dans le temps; invite la Commission à introduire un indice de référence clair pour les exigences de qualité concernant les infrastructures, notamment les ponts et tunnels, et à mettre en place une approche européenne commune pour les inspections et les évaluations de la qualité des infrastructures du RTE-T; invite la Commission à établir un plan de surveillance de l'entretien du réseau central à l'échelle européenne; demande à la Commission et aux États membres d'examiner avec la BEI et les banques et institutions nationales de développement (BDN) de nouveaux mécanismes de financement afin de faciliter les investissements dans l'entretien du réseau; invite, en outre, les États membres à élaborer des plans nationaux spécifiques pour le financement de l'entretien ordinaire et extraordinaire;

Financement, gouvernance et suivi

14. fait observer que, pour que les investissements dans les infrastructures du RTE-T soient suffisants, il est essentiel que tous les fonds européens pertinents (le MIE, InvestEU, les Fonds structurels et d'investissement européens, la facilité pour la reprise et la résilience, Horizon Europe, etc.) et les prêts de la BEI soient adaptés aux besoins spécifiques du secteur des transports et que les États membres s'engagent à assurer un financement suffisant; regrette vivement que le Conseil européen ait décidé de proposer la diminution du budget de programmes tournés vers l'avenir, comme le MIE et InvestEU, compte tenu en particulier du rôle moteur que joue le programme MIE dans l'achèvement du réseau RTE-T; fait observer que, pour aboutir sans porter atteinte à la compétitivité des secteurs concernés, le très ambitieux programme de décarbonation doit être soutenu par des financements et des instruments financiers à hauteur de ses ambitions; invite la Commission à renforcer les synergies et la cohérence entre les instruments pertinents de l'Union au-delà du MIE (par exemple, le Fonds européen de développement régional) et, en outre, à tirer le meilleur parti des instruments de mixage afin d'attirer les investisseurs privés et d'exercer un effet de levier sur les financements publics; estime que les instruments financiers pertinents axés sur le climat et l'environnement dans le cadre du pacte vert pour l'Europe devraient être mis à disposition pour réaliser des investissements dans le réseau RTE-T, contribuant ainsi à réduire efficacement les émissions du secteur des transports;
15. déplore que les États membres continuent, dans la nouvelle proposition relative au cadre financier pluriannuel (CFP) et dans le plan de relance pour l'Europe, à n'émettre aucun signal fort en faveur des investissements dans les infrastructures et de ne pas donner la priorité à l'achèvement du RTE-T; souligne dès lors que les fonds provenant de l'instrument «Next Generation EU» représentent une occasion unique de garantir le développement des réseaux centraux du RTE-T avant 2030; demande à la Commission d'informer chaque année le Parlement de l'avancement des travaux de construction; invite la Commission, dans le cadre des négociations avec les États membres, à affecter une juste part des fonds à l'élaboration des politiques de transport de l'Union et à présenter un rapport final au Parlement à cet égard; invite la Commission à veiller à ce que les programmes de relance nationaux qui mettent en œuvre la facilité pour la reprise et la résilience attribuent un rôle prédominant aux investissements dans des

infrastructures de transport modernes, numériques, durables et sûres;

16. rappelle que l'achèvement de l'ERTMS sur les voies et à bord des trains constitue une condition préalable fondamentale à la création d'un espace ferroviaire unique européen et au bon fonctionnement du marché ferroviaire dans les corridors du RTE-T; souligne à cet égard qu'environ 15 milliards d'euros sont nécessaires en vue d'achever l'ERTMS dans les réseaux centraux, et que la Commission devrait jouer un rôle prépondérant dans la coordination des opérations de financement et de déploiement;
17. souligne que le respect du délai énoncé dans la proposition de directive concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du RTE-T¹ devrait être pris en compte dans l'évaluation des projets au regard des critères de sélection relatifs à la maturité du projet établis par le MIE; estime en outre que les retards qui surviennent devraient donner lieu à un examen de l'état d'avancement du projet en cause ainsi qu'à une révision de l'aide financière accordée par l'Union au titre du MIE, ainsi que le prévoit l'article 17, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1316/2013², dont pourrait découler une réduction ou la suppression de la subvention concernée;
18. souligne que, bien que le RTE-T soit mis en œuvre de manière progressive et que l'achèvement du réseau central constitue la priorité à court terme, étant donné qu'il constitue le pilier du développement d'un réseau de transport multimodal durable et stimule le développement de l'intégralité du réseau global, il est essentiel de garantir un financement suffisant pour le réseau global qui n'est pas couvert par le réseau central, afin d'éviter des disparités croissantes; souligne à ce propos que les deux niveaux du RTE-T sont d'une importance vitale pour la connectivité et l'intégration logistique de l'Union;
19. estime que l'allocation des fonds de l'Union, en particulier au titre du MIE, devrait contribuer de manière souple et efficace à l'achèvement des projets transfrontaliers et aux chaînons manquants, en rectifiant les situations où des inadéquations ou des déséquilibres perçus entre la charge des coûts devant être financés au niveau national et les avantages socioéconomiques attendus de chaque côté de la frontière et plus largement au niveau de l'Union compromettent les progrès en vue de l'achèvement du projet en temps voulu; demande à la Commission d'adopter, à cet égard, une approche plus ciblée en appliquant des taux de cofinancement plus élevés aux projets présentant la plus grande valeur ajoutée européenne afin de débloquer les investissements nationaux;
20. est profondément préoccupé par les retards dans l'achèvement des projets transfrontaliers qui empêchent la mise en place en temps voulu de corridors fluides de réseau central du RTE-T et qui ont pour effet d'augmenter encore le coût des projets; invite les États membres à respecter leurs obligations en ce qui concerne leurs parties du

¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (COM(2018)0277), transformée en une proposition de directive, conformément à la note du Conseil 8726/20 du 12 juin 2020 (2018/0138(COD)).

² Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

réseau et à garantir des procédures administratives et judiciaires efficaces respectueuses des délais, pleinement conformes au droit national et au droit de l'Union, et les invite instamment à renforcer le recours à des procédures administratives et judiciaires numérisées; exhorte les États membres à renforcer leur coopération avec les autorités des autres États membres au titre de projets transfrontaliers, en s'accordant notamment sur la mise en place d'une autorité commune en vue de coordonner les calendriers et les délais, et invite instamment les États membres à appliquer sans plus tarder la nouvelle directive concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport; invite la Commission à aider les États membres qui souhaitent, sur le fond, introduire, conformément au droit de l'Union, des clauses d'exclusion susceptibles d'accélérer considérablement les procédures judiciaires nationales;

21. souligne que la mise en œuvre de mesures de rationalisation par les États membres de l'Union dans le cadre des procédures d'octroi des autorisations, des procédures d'adjudication transfrontières et d'autres procédures administratives est essentielle en vue de réduire les obstacles techniques, la charge administrative et, dès lors, les éventuels retards et augmentations des coûts dans les projets d'infrastructures de transport du RTE-T; fait observer que cet aspect est particulièrement important pour procurer une plus grande sécurité aux promoteurs de projets et investisseurs privés potentiels¹; invite la Commission à inclure le chapitre sur la réduction des charges administratives injustifiées dans les rapports sur l'état d'avancement du RTE-T;
22. invite instamment la Commission à renforcer sa surveillance de la mise en œuvre du RTE-T en faisant usage des pouvoirs qui lui sont déjà conférés par le règlement, en renforçant les instruments pertinents pour exiger des États membres qu'ils s'acquittent de leurs obligations et en renforçant le rôle des coordonnateurs européens dans la gouvernance des corridors, notamment en ce qui concerne les liaisons transfrontalières, ainsi que le rôle de «guichet unique» de l'autorité désignée dans la procédure d'octroi des autorisations; invite la Commission à renforcer et à utiliser les dispositions de l'article 56 du règlement (UE) n° 1315/2013 dans le cadre de sa révision des orientations du RTE-T visant à encourager les États membres à accélérer la planification et l'achèvement des projets; invite la Commission à préciser la manière dont les règles et les exigences doivent être interprétées aux fins de l'évaluation, de l'établissement de rapports et de l'appréciation de l'éligibilité; invite la Commission à promouvoir l'échange de bonnes pratiques en matière de participation et de consultation de la société civile et des parties prenantes entre les États membres et à les promouvoir aux niveaux européen, national, régional et local;
23. invite les États membres à renforcer la cohérence entre les plans de transport nationaux et les réseaux du RTE-T, afin de garantir la bonne application du règlement RTE-T;
24. est d'avis que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) devrait jouer un rôle plus important dans la mise en œuvre du RTE-T, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité transfrontalière, l'amélioration de la sécurité, le renforcement de la compétitivité et le déploiement de l'ERTMS; demande une augmentation du budget 2021 de l'ERA afin de lui donner les moyens financiers nécessaires à

¹ Comme indiqué dans l'accord provisoire du 17 juin 2020 issu des négociations interinstitutionnelles sur le règlement concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport.

l'accomplissement de ses missions, d'autant plus que 2021 a été désignée Année européenne du rail;

Modes de transport

25. souligne l'importance d'améliorer la qualité des infrastructures routières du RTE-T dans l'ensemble de l'Union;
26. invite à cet égard la Commission à prendre de nouvelles mesures pour accroître le déploiement de carburants alternatifs et le déploiement de bornes de recharge électrique et de stations de ravitaillement en hydrogène, en tenant compte d'éventuelles futures solutions de carburants alternatifs et dans le plein respect du principe de neutralité technologique;
27. demande que des mesures soient prises pour renforcer davantage la sécurité routière tout en maintenant et en améliorant la sécurité opérationnelle tout au long du cycle de vie des infrastructures critiques, en tenant compte de ce faisant des besoins des usagers non motorisés de la route dans le but de protéger les plus vulnérables; rappelle l'importance de promouvoir des solutions innovantes et intelligentes en matière de sécurité routière afin de réaliser l'objectif stratégique de l'Union «vision zéro»; souligne la nécessité de satisfaire aux nouvelles exigences de sécurité de la directive (UE) 2019/1936 et souligne qu'à cette fin, il convient de veiller à procéder aux investissements supplémentaires nécessaires pour adapter et entretenir les infrastructures; met en avant que la simplification des exigences réglementaires applicables aux procédures relatives aux projets s'inscrivant dans le cadre de la révision des orientations du RTE-T ne doit pas se faire au détriment des normes de sécurité les plus élevées;
28. rappelle à la Commission et aux États membres qu'il convient de prévoir suffisamment d'aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions le long du RTE-T afin d'améliorer tant la sécurité routière que le bien-être des usagers du réseau, notamment des travailleurs du secteur des transports;
29. souligne que des tronçons spécifiques certifiés du RTE-T ainsi que du réseau des autoroutes devraient être introduits et adaptés afin de répondre aux normes minimales de performance concernant les véhicules automatisés et semi-automatisés et de respecter les exigences de performance des infrastructures en ce qui concerne la visibilité, l'état des feux de signalisation, les panneaux routiers et la signalisation horizontale;
30. insiste sur le potentiel des nouveaux modes de mobilité connectés et actifs dans le transport urbain et local de personnes et de marchandises; invite la Commission et les États membres à travailler en étroite collaboration avec les régions et les villes, notamment au niveau transfrontalier, pour améliorer et achever les infrastructures jusqu'au dernier kilomètre, de même que les connexions intermodales et transfrontalières sur tout le RTE-T, afin de permettre une utilisation plus homogène et plus efficace des infrastructures et des services pour ainsi éviter les bouchons et réduire les taux d'émissions;
31. rappelle le rôle central du transport ferroviaire dans la décarbonation de la filière transport ainsi que l'importance de mettre pleinement en œuvre le quatrième paquet ferroviaire afin d'exploiter intégralement le potentiel du rail; demande que le développement de l'infrastructure ferroviaire s'accompagne de mesures permettant de

supprimer les charges administratives injustifiées; invite la Commission à faire, tous les ans, rapport au Parlement sur l'évolution de la situation dans ce domaine; estime que le développement du transfert modal et des performances du transport ferroviaire combiné, notamment transfrontalier et dans les cas où il existe des chaînons manquants sur des tronçons fréquemment utilisés, doit être une priorité du RTE-T et intervenir en déployant pleinement l'ERTMS, en supprimant les obstacles réglementaires, opérationnels et techniques sur le réseau et en garantissant l'égalité d'accès aux opérateurs ferroviaires, en accélérant l'électrification, en veillant à l'interconnexion et à l'interopérabilité, y compris en optimisant la capacité des infrastructures et en modernisant le matériel roulant, en soutenant la recherche et l'innovation, en particulier l'entreprise commune Shift2Rail, ainsi qu'en optimisant les corridors de fret ferroviaire, conformément à la demande, notamment au niveau des plateformes logistiques que sont les ports et les aéroports; souligne par ailleurs la nécessité de définir, au sein du réseau, des nœuds de transit et des nœuds terminaux et d'équiper les nœuds centraux de plateformes de transit pour ainsi faciliter la circulation des flux de passagers et de marchandises; souligne l'importance des projets améliorant l'accessibilité, notamment des personnes handicapées et des personnes âgées;

32. demande à la Commission d'adopter régulièrement des objectifs périodiques contraignants pour le déploiement de l'ERTMS, afin d'achever son intégration dans le réseau central du RTE-T d'ici à 2030; souligne que l'ERA a besoin de ressources suffisantes pour assumer de manière performante et efficace sa fonction d'autorité responsable du système et s'acquitter du rôle et des responsabilités renforcés qui lui incombent dans le domaine de l'ERTMS en vertu du quatrième paquet ferroviaire; demande une feuille de route relative à la mise en œuvre de l'ERTMS dans les corridors de fret ferroviaire, dont le financement s'inscrirait dans le cadre d'un projet d'intérêt européen commun au titre de la facilité pour la reprise et la résilience; souligne l'importance de la stabilité réglementaire des spécifications techniques d'interopérabilité pour permettre de débloquer les investissements dans l'ERTMS et demande à la Commission d'analyser attentivement les modifications ultérieures lors de la mise à jour des STI à l'horizon 2030 et de veiller à leur compatibilité;
33. souligne que l'infrastructure ferroviaire européenne doit garantir des capacités suffisantes tant pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs, en permettant une utilisation accrue des infrastructures et en générant un meilleur retour sur investissement; prie instamment la Commission de donner la priorité à la connectivité ferroviaire transfrontalière afin de renforcer le transfert modal dans le cadre du transport international de passagers; souligne à cet égard le potentiel des trains de nuit en termes d'environnement et de compétitivité; estime que la fluidité du transport ferroviaire transfrontalier sur le RTE-T et les corridors européens de fret ferroviaire passe obligatoirement par une coopération transfrontalière entre les gestionnaires d'infrastructure; invite la Commission à proposer, dans le cadre de la révision du RTE-T, des mesures contraignantes applicables aux gestionnaires d'infrastructure;
34. souligne que la mise en place de services ferroviaires passagers à grande vitesse et de haute qualité sur l'ensemble des réseaux centraux du RTE-T constitue une priorité majeure pour les années à venir afin de créer un large réseau de liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les villes européennes importantes qui ne peuvent pas actuellement profiter de ce service et de renforcer sensiblement la compétitivité des modes de transport terrestre durables;

35. souligne l'importance du transport fluvial en tant que mode de transport durable et met en exergue la nécessité de veiller à la mise en place d'infrastructures fiables de qualité qui, autorisant un trafic important et répondant dès aujourd'hui aux exigences de demain, garantissent la bonne navigabilité des voies, notamment au regard du changement climatique; reconnaît le rôle important que jouent les ports en tant que nœuds stratégiques tant dans le réseau central que dans le réseau global; invite la Commission à garantir des liaisons fluides entre les ports maritimes et intérieurs du réseau central et du réseau global ainsi qu'entre les réseaux ferroviaires et routiers pour ainsi faciliter la multimodalité; demande que des mesures soient prises pour garantir le déploiement transfrontalier harmonisé du SIF et pour faciliter l'adoption de solutions innovantes, performantes et durables dans le secteur;
36. demande une feuille de route relative à la mise en place de voies navigables intérieures, dont le financement s'inscrirait dans le cadre d'un projet d'intérêt européen commun au titre de la facilité pour la reprise et la résilience;
37. souligne le rôle que des liaisons maritimes de qualité jouent non seulement dans les échanges internationaux, mais aussi dans le commerce intérieur de l'Union; souligne dans ce contexte le rôle important du pilier «autoroutes de la mer» du RTE-T et du transport maritime à courte distance en tant que modes de transport durables; estime que l'objectif des autoroutes de la mer est de faciliter les liaisons et les services à courte distance fondés sur les besoins, en intégrant de manière fluide ce pilier dans les modèles de transport et en complétant les solutions terrestres pour ainsi faciliter la coopération des ports maritimes et leur connexion avec l'arrière-pays tout en promouvant la mise au point et le déploiement de carburants propres de substitution, sous réserve d'une analyse d'impact, et de solutions énergétiques performantes pour le transport maritime; invite dès lors la Commission à évaluer quels sont les points terminaux des corridors centraux susceptibles d'être retenus pour faire office de connexions maritimes avec d'autres corridors de même nature et d'examiner s'il y a lieu d'actualiser les cartes RTE-T au regard des conclusions de cette évaluation;
38. souligne le rôle crucial des ports maritimes et intérieurs en tant que nœuds stratégiques du réseau de transport, lesquels relient le transport maritime de longue et de courte distance aux lignes ferroviaires, aux routes, aux voies navigables et aux pipelines tout en étant au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement; souligne l'importance de veiller à ce que les ports du RTE-T soient accessibles aux plus gros navires au moyen de mesures adaptées à leurs capacités; met l'accent sur la dimension transfrontalière des ports maritimes et sur le fait que les ports constituent non seulement une composante du transport maritime, mais aussi des grappes incluant l'ensemble des modes de transport, et qu'ils interviennent dans les économies de l'énergie et de l'industrie ainsi que dans l'économie bleue; prend note de l'importance et du renforcement de la coopération entre les ports et du groupement de ceux-ci; estime que le RTE-T devrait dès lors être au service des projets visant à développer les synergies dans les ports entre les infrastructures de transport, d'énergie et numériques et prévoir des mesures destinées à améliorer les connexions ferroviaires et routières avec les ports maritimes et fluviaux, afin de faciliter le cas échéant le transfert modal et de renforcer les modèles logistiques durables;
39. souligne l'importance des connexions maritimes à courte distance dans les dessertes régionales, notamment dans les régions périphériques et insulaires; est d'avis que les exigences relatives aux autoroutes de la mer excluent les liaisons nationales maritimes

de courte distance; invite dès lors instamment la Commission à simplifier ces exigences dans le règlement RTE-T afin de mettre les liaisons maritimes sur un pied d'égalité avec les liaisons terrestres, en tenant compte, en particulier, des liaisons avec les ports du réseau global;

40. souligne que la réalisation d'investissements dans des infrastructures portuaires qui soutiennent le recours à des carburants de substitution, ainsi que la transition vers la recharge des batteries à quai et l'alimentation électrique, peut contribuer à réduire sensiblement les émissions du secteur maritime; souligne qu'il convient d'accorder une priorité particulière à ces investissements pour ainsi promouvoir le transport multimodal dans les ports; demande à la Commission de poursuivre la mise au point d'instruments financiers permettant ainsi de favoriser les investissements et de continuer à soutenir le développement de différentes technologies propres en encourageant la recherche;
41. exhorte la Commission à reconnaître le rôle que jouent les ports, au-delà d'une simple fonction de transport, dans les efforts de décarbonation, notamment en ce qui concerne leur importance dans l'exploitation sur terre et en mer des possibilités offertes par l'énergie éolienne;
42. souligne que le transport aérien et ses infrastructures, comme les aéroports, sont essentiels à la fois pour relier l'Union européenne à d'autres régions du monde et pour relier les États membres de l'Union entre eux, et notamment leurs régions rurales, faiblement peuplées, périphériques, insulaires ou ultrapériphériques, ainsi que pour assurer la multimodalité, c'est-à-dire l'interopérabilité, en particulier avec le transport ferroviaire, et pour créer des synergies entre les agences de l'Union compétentes; considère le RTE-T comme un outil majeur permettant d'accélérer l'adoption de carburants de substitution ainsi que d'infrastructures de chargement et de ravitaillement de ces carburants en fournissant la capacité nécessaire aux aéroports du réseau central et global; estime que la poursuite du développement de l'initiative Ciel unique européen II + est urgente et importante pour parvenir à une connectivité plus efficace et plus pérenne des infrastructures; rappelle que la crise de la COVID-19 a montré l'importance du transport aérien pour l'économie ainsi que pour la connectivité des passagers et des marchandises, ce qui souligne la nécessité de veiller à la résilience de ce mode de transport face aux nouveaux risques et aux nouvelles crises;
43. estime qu'il convient de promouvoir les synergies et les complémentarités entre le RTE-T et le RTE-E, tout en préservant intégralement les possibilités de financement existantes et futures ainsi que les volumes de financement consacrés au développement du RTE-T; fait observer à cet égard qu'il ne faut pas assimiler les pipelines à une simple composante des infrastructures énergétiques mais qu'ils constituent également un mode de transport; reconnaît le rôle que jouent les pipelines, dès lors qu'ils assurent la liaison entre les pôles industriels et les plateformes de transport et qu'ils permettent d'acheminer certains produits de base, et souligne leur importance dans la mise en œuvre de diverses technologies de décarbonation;
44. souligne que tous les États membres doivent être dotés d'un RTE-T développé, intelligent, sûr et durable qui facilite la mobilité, la connectivité et l'accessibilité territoriale dans toute l'Europe, notamment dans les régions périphériques, insulaires ou ultrapériphériques, afin de promouvoir et de stimuler le tourisme européen et international; demande à la Commission d'explorer les éventuelles synergies avec EuroVelo et ses seize corridors, notamment en augmentant le soutien financier, afin de

promouvoir le cyclotourisme local et vert en Europe;

Orientation stratégique

45. souligne l'intérêt stratégique que représente, pour l'UE, le maintien, au titre du RTE-T, de liaisons de transport étroites avec les pays tiers et d'y intégrer davantage les pays partenaires de l'Association européenne de libre-échange (AELE), les Balkans occidentaux et la communauté des transports de l'Europe du Sud-Est, ainsi que les pays du partenariat oriental, pour ainsi promouvoir une meilleure connectivité avec les régions périphériques de l'UE; estime qu'au regard de l'influence croissante de certains pays tiers dans la région, il convient, en simples termes d'investissements stratégiques, d'étendre les liaisons de transport RTE-T aux pays candidats, aux pays de la rive sud de la Méditerranée et du partenariat oriental ainsi qu'à l'Asie, dans le respect des normes de l'Union et du principe de réciprocité; souligne en outre l'importance stratégique de la mer Méditerranée pour l'Union et la nécessité de renforcer les infrastructures des pays de la rive sud de la Méditerranée et des régions insulaires de l'Union;
46. souligne l'importance du maintien des liaisons RTE-T avec le Royaume-Uni, en commençant par le reconnaître comme «pays voisin» au sens de l'article 3, point b), du règlement RTE-T, puis en poursuivant la mise en œuvre et l'achèvement des projets d'infrastructure RTE-T arrêtés d'un commun accord en veillant ce faisant à ce que le Royaume-Uni participe au financement de cette connexion; invite la Commission à accorder une attention particulière aux frontières extérieures de l'Union et à surveiller les incidences du retrait du Royaume-Uni sur les régions frontalières; rappelle le rôle majeur que jouent le Royaume-Uni et le «pont terrestre» dans le cadre du RTE-T et reconnaît l'incidence négative du Brexit sur la connectivité, l'accessibilité et la cohésion économique tant entre l'Irlande et l'Europe continentale que sur l'ensemble de l'île d'Irlande; prie la Commission de veiller à maintenir un véritable lien entre l'Irlande et l'Europe continentale au moyen des réseaux central et global, quelle que soit la tournure que prendront les relations futures entre l'Union et le Royaume-Uni, en attachant une attention particulière aux liaisons maritimes;
47. souligne que le RTE-T, avec ses principales plateformes, a une fonction stratégique pour l'Union; invite instamment la Commission à élaborer des plans de protection des infrastructures stratégiques et du RTE-T dans son ensemble; prie la Commission de veiller à ce que l'intérêt stratégique de l'Union, l'interdiction du dumping des prix, le plein respect de normes européennes élevées en matière de travail et le principe de réciprocité dans l'accès aux marchés publics soient mieux appliqués lors des procédures d'appel d'offres relatives aux projets du RTE-T;
48. souligne l'importance d'accroître les synergies entre les réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, ainsi qu'entre leurs corridors respectifs, afin de garantir un accès fluide au marché et une bonne distribution des carburants de substitution pour les transports et de tenir compte de l'évolution des besoins numériques du secteur des transports et de ses usagers;
49. souligne que la politique relative aux infrastructures de transport offre une possibilité évidente d'accroître les synergies entre les besoins en matière de défense et le RTE-T en vue de renforcer de manière générale la mobilité militaire dans l'Union, en tenant compte de l'équilibre géographique et des avantages potentiels pour la protection civile; insiste pour que les infrastructures de transport sur les tronçons du réseau transeuropéen

identifiés comme étant adaptés à un double usage soient adaptées en respectant strictement le principe du double usage afin de répondre à la fois aux besoins civils et de défense; demande à la Commission de maintenir sa proposition initiale visant à financer la mobilité militaire au titre du cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027;

o

o o

50. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.