



## RÉSEAUX TRANSEUROPEÉNS — ORIENTATIONS

Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) maintient les réseaux transeuropéens (RTE) dans les secteurs des infrastructures du transport, de l'énergie et des télécommunications, mentionnés pour la première fois dans le traité de Maastricht, afin de relier toutes les régions de l'Union. Ces réseaux sont des instruments conçus pour contribuer à la croissance du marché intérieur et de l'emploi, tout en poursuivant des objectifs de protection de l'environnement et de développement durable. Une réforme en profondeur du réseau transeuropéen de transport a été menée fin 2013.

### BASE JURIDIQUE

Articles 170-172 et 194, paragraphe 1, point d) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ce dernier article faisant en particulier référence à l'énergie.

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/UE.

### OBJECTIFS

Le traité de Maastricht a chargé l'Union d'établir et de développer des réseaux transeuropéens dans les secteurs des transports, des télécommunications et de l'énergie, afin de contribuer au développement du marché intérieur, de renforcer la cohésion économique et sociale, de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union et de rapprocher le territoire de l'Union des États voisins.

### RÉSULTATS

#### A. Orientations et idées générales

Dans son livre blanc sur la croissance, la compétitivité et l'emploi de 1993, la Commission soulignait l'importance cruciale des RTE pour le marché intérieur et, notamment, la création d'emplois, non seulement du fait de la construction proprement dite des infrastructures, mais également par le rôle qu'elles joueraient plus tard pour le développement économique. Quatorze projets prioritaires concernant les transports et dix projets pour le secteur énergétique ont été approuvés lors des Conseils européens de Corfou et d'Essen en 1994.



## **B. Mesures législatives par secteur**

### **1. Transports**

#### **a. Orientations de 1996**

La décision n° 1692/96/CE du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) établissait les paramètres généraux pour l'ensemble du réseau. Elle fixait les caractéristiques du réseau spécifique pour chaque mode de transport et définissait les projets d'intérêt commun éligibles, ainsi que les projets prioritaires. L'accent était mis sur des modes de transport plus respectueux de l'environnement, notamment sur des projets ferroviaires. Le RTE-T couvre l'ensemble du territoire de l'Union et peut s'étendre aux États membres de l'AELE, aux pays de l'Europe sud-orientale ainsi qu'aux pays méditerranéens partenaires. Initialement, la décision reprenait les quatorze projets d'intérêt commun adoptés par le Conseil européen d'Essen. La décision n° 1346/2001/CE du 22 mai 2001 modifiant les orientations RTE-T en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux a ensuite achevé un «plan de développement des transports» à l'échelle communautaire pour tous les modes de transport.

#### **b. Révision de 2004 des orientations RTE-T**

Les élargissements de 2004 et 2007, ainsi que d'importants retards et problèmes financiers — notamment en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers —, ont entraîné un profond remaniement des orientations RTE-T. Le nombre de projets prioritaires a été porté à 30, tous subordonnés au respect de la législation européenne dans le domaine de l'environnement. Un nouveau concept d'«autoroutes de la mer» a été présenté en vue de rendre certaines liaisons maritimes plus efficaces et d'associer le transport maritime à courte distance au transport ferroviaire.

Des «coordinateurs européens» chargés de projets particulièrement importants ont été désignés en 2005 pour jouer le rôle de médiateurs afin de faciliter les contacts avec les pouvoirs décisionnels nationaux, les opérateurs et les utilisateurs des moyens de transport ainsi que les représentants de la société civile. Une Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport a été créée en octobre 2006 avec pour mission de préparer et de suivre, sur le plan technique et financier, les décisions relatives aux projets gérés par la Commission.

#### **c. Révision de 2013: réseau intégré, structure à deux niveaux (central/global) et corridors RTE-T**

La nouvelle politique de l'Union en matière d'infrastructures de transport vise à transformer la mosaïque actuelle des routes, chemins de fer, voies navigables, aéroports, ports maritimes et intérieurs, et terminaux rail-route européens en un réseau unifié intégrant l'ensemble des États membres. L'absence d'infrastructures de transport cohérentes de ce type constitue un obstacle de taille pour le bon fonctionnement du marché intérieur. La création de ce réseau passe par l'élaboration et la mise en œuvre de milliers de projets visant à supprimer les goulets d'étranglement, à établir les liaisons manquantes et à améliorer l'interopérabilité entre les différents modes de transport et entre les infrastructures de transport régionales et nationales. En outre, l'application



de solutions technologiques innovantes figure parmi les priorités du développement de l'infrastructure RTE-T, car elles jouent un rôle central dans l'évolution des transports, en les rendant accessibles à tous les citoyens et en permettant la création d'un système plus sûr, durable, à faible intensité de carbone et économe en énergie.

La nouvelle politique de l'Union en matière d'infrastructures de transport prévoit, pour la première fois, une structure à deux niveaux pour les grands axes de l'Union, avec la mise en place d'un réseau global (assurant des connexions efficaces vers toutes les régions de l'UE) et d'un réseau central (composé des éléments du réseau global les plus importants sur le plan stratégique). Les projets qui s'inscrivent dans le réseau global devraient être finalisés d'ici à la fin de 2050, tandis que ceux qui font partie du réseau central devraient satisfaire aux critères RTE-T d'ici à la fin de 2030.

En outre, neuf corridors multimodaux principaux ont été établis en tant que nouvel instrument politique visant à faciliter la mise en œuvre coordonnée de projets situés sur le réseau central. Ces corridors ont pour objectif de rassembler des acteurs publics et privés pour qu'ils mettent leurs ressources en commun au service du développement du réseau central. Chaque corridor est supervisé par un coordinateur européen chargé de veiller à son application efficiente et efficace.

La politique de RTE-T se concentre sur le développement des autoroutes de la mer, ainsi que sur la mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Ainsi, deux autres coordinateurs européens ont été désignés chacun l'une de ces deux actions, afin d'en diriger la réalisation harmonieuse. En 2015, chaque coordinateur européen a élaboré un plan de travail pour, respectivement, un corridor «autoroutes de la mer» ou «système européen de gestion du trafic ferroviaire». Ces plans de travail doivent être régulièrement mis à jour, en tenant compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre des projets. De plus, une révision majeure de la mise en œuvre du réseau central est prévue pour 2023.

En 2014, l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport a été rebaptisée «Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux». Cette agence a été chargée de poursuivre l'exécution du RTE-T et du programme Marco Polo 2007-2013, mais aussi d'assurer la gestion technique et financière du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et de certains aspects de la stratégie Horizon 2020, un autre programme de l'Union qui soutient la recherche dans le domaine (notamment) des transports intelligents, verts et intégrés (pour de plus amples informations sur les RTE, voir [3.5.2](#)).

#### **d. Préparation de la prochaine révision du RTE-T (attendue en 2023)**

En septembre 2018, la Commission a lancé des consultations publiques pour examiner les progrès réalisés jusqu'à présent en termes de mise en œuvre du RTE-T depuis l'entrée en vigueur des orientations. L'évaluation a lieu pour préparer la révision du RTE-T en 2023 et elle doit également évaluer l'efficacité de la politique en matière de RTE-T dans des domaines clés tels que les carburants de substitution, la numérisation et le transport multimodal.



## 2. Énergie

### a. Orientations de 1996

Au sommet d'Essen en 1994, plusieurs projets ont été déclarés prioritaires dans le domaine des réseaux d'énergie. La décision n° 1254/96/CE du 5 juin 1996 a établi des orientations relatives aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie (RTE-E) visant à permettre à la Communauté d'identifier des projets d'intérêt commun éligibles et de contribuer à établir un contexte favorable à leur réalisation, ainsi que de définir des objectifs sectoriels pour l'électricité.

### b. Orientations actuelles

La décision n° 1364/2006/CE du 6 septembre 2006 a introduit de nouvelles orientations qui mettent à jour les RTE-E, abrogeant par là même les anciennes orientations de 1996 et 2003. Les objectifs actuels sont la diversification des sources d'approvisionnement, l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement par un renforcement des relations avec les pays tiers (pays en voie d'adhésion et autres pays riverains des mers Méditerranée, Noire et Caspienne, du Moyen-Orient et du golfe Persique), l'extension des réseaux aux nouveaux États membres et l'accès des régions insulaires, enclavées et périphériques aux RTE-E.

L'Union a déterminé les projets éligibles pour un financement communautaire et les a répartis en trois catégories: les projets d'intérêt commun portant sur les réseaux d'électricité et de gaz et présentant des perspectives économiques viables, les projets prioritaires, privilégiés lors de l'attribution des financements de l'Union, et les projets d'intérêt européen, également prioritaires et dotés d'une portée transfrontalière ou comportant une incidence importante sur la capacité de transport transfrontalier.

Au rang des priorités dans ce domaine, qui doivent être compatibles avec les objectifs du développement durable, figurent notamment: a) le recours aux énergies renouvelables et une meilleure connexion entre les installations qui les produisent; b) l'utilisation de technologies plus efficaces limitant les pertes et les risques pour l'environnement liés au transport d'énergie; c) la mise en place de réseaux d'énergie dans les régions insulaires et ultrapériphériques, en favorisant la diversification des sources d'énergie; et d) l'interopérabilité des réseaux de l'Union existants avec ceux des nouveaux États membres et des pays tiers. L'annexe I de la décision identifie 32 projets d'intérêt européen concernant l'électricité et 10 concernant le gaz, tandis que les annexes II et III prévoient 164 projets dans le domaine de l'électricité et 122 dans celui du gaz.

Dans le cadre financier pour la période 2007-2013, un montant total de 155 millions d'euros a été prévu pour les RTE-E. Quatre coordinateurs européens ont été désignés en 2007.

Le nouveau titre sur l'énergie du traité FUE [article 194, paragraphe 1, point d)] offre une base juridique solide pour promouvoir l'interconnexion des réseaux énergétiques.

## 3. Télécommunications

La décision n° 2717/95/CE du 9 novembre 1995 établissait une série d'orientations pour le développement de l'EURO-RNIS (réseau numérique à intégration de services)



en tant que réseau transeuropéen et définissait les objectifs, les priorités et certains projets d'intérêt commun en vue de développer, sur la base de l'EURO-RNIS, une gamme de services dans la perspective d'un futur réseau européen de communications à large bande.

La décision n° 1336/97/CE du 17 juin 1997 définissait les orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications (TEN-Telecom). Elle identifiait les objectifs, les priorités et les grandes lignes des mesures envisagées. Au rang des priorités figuraient les applications contribuant à la cohésion économique et sociale, ainsi que le développement des réseaux de base, en particulier des réseaux satellitaires. Ces orientations ont été légèrement modifiées par la décision n° 1376/2002/CE du 12 juillet 2002.

Ces orientations déterminaient quels étaient les projets d'intérêt commun et établissaient des procédures et des critères de sélection. Le programme communautaire eTEN, instrument clé du programme d'action «eEurope 2005: une société de l'information pour tous» s'est inscrit dans la continuité du programme Euro-RNIS. Achievé en 2006, il visait à soutenir le déploiement transeuropéen de services fondés sur les réseaux de télécommunication. Les investissements de l'Union se concentrent actuellement sur la modernisation des réseaux existants.

## RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement a apporté un fort soutien à la politique des réseaux transeuropéens et a régulièrement souligné les retards dont a souffert la réalisation des projets prioritaires, demandant le respect de calendriers d'exécution précis et invitant les États membres à accroître les ressources budgétaires disponibles — en particulier pour le réseau transeuropéen de transports. Il a obtenu que la priorité soit donnée à la promotion des projets présentant une «valeur ajoutée européenne» incontestable, qui exercent des effets positifs et de long terme sur l'environnement et l'emploi, et contribuent à faire disparaître les goulets d'étranglement, notamment dans les chemins de fer et le transport combiné.

Avec l'adoption de sa résolution du 12 juillet 2007 «Pour une Europe en mouvement — mobilité durable pour notre continent»<sup>[1]</sup>, le Parlement a dressé un bilan de la situation et défini de nouveaux objectifs, notamment la nécessité de réaliser l'ensemble du réseau transeuropéen afin de tirer le meilleur parti de tous les modes de transport («comodalité») et de procéder à un rééquilibrage entre les modes de transport («transfert modal») pour réduire l'impact environnemental de ce dernier. Il encourage un basculement au profit du train, de l'autobus et du transport maritime, dont la part de marché est encore faible.

Par ailleurs, dans sa résolution du 22 avril 2009 sur le Livre vert sur l'avenir de la politique du RTE-T<sup>[2]</sup>, le Parlement a réitéré sa demande de privilégier les chemins de fer (notamment pour le fret), les ports, les voies navigables durables — maritimes et intérieures — et les liaisons avec leur arrière-pays, ainsi que les nœuds intermodaux

---

[1]JO C 175 E du 24.7.2008, p. 556.

[2]JO C 184 E du 8.7.2010, p. 35.



des infrastructures avec les nouveaux États membres et les pays tiers. À cet égard, le Parlement encourage l'extension des RTE-T aux pays de la politique de voisinage (PEV) et aux pays méditerranéens partenaires.

Au cours des quinze dernières années, le Parlement a contribué à la refonte des textes législatifs comportant des chevauchements en matière de RTE-T. Il a adopté avec le Conseil, suivant la procédure législative ordinaire, la décision n° 661/2010/UE du 7 juillet 2010 relative à la refonte des orientations RTE-T. Cette décision a abrogé les décisions n° 1692/96/CE, 1346/2001/CE et 884/2004/CE et introduit une nouvelle annexe contenant les cartes des 27 États membres et fixant des dates de référence pour la réalisation du réseau dans l'ensemble de ceux-ci.

Le 19 novembre 2013, le Parlement a approuvé les nouvelles orientations RTE-T sur la base d'objectifs précis, augmenté les financements de l'Union et proposé une vision claire quant à la mise en place du réseau de transports central (date de référence: 2030) et global (date de référence: 2050). Il a entre autres insisté pour que les projets soient sélectionnés en fonction de la valeur ajoutée européenne qu'ils apportent (et qui découle de choix politiques et/ou d'une intervention financière donnant lieu à une amélioration considérable et mesurable des connexions et des flux de transport). En outre, le Parlement a insisté sur la nécessité de réaliser une «analyse coûts-avantages socio-économiques» en guise d'évaluation ex ante quantifiée, reposant sur une méthodologie harmonisée, de la valeur d'un projet ou programme. Pour le Parlement, la méthodologie doit également tenir compte de l'ensemble des coûts et avantages sociaux, économiques et environnementaux, et constituer une indication de la contribution au bien-être.

Après l'entrée en vigueur du règlement RTE-T (règlement n° 1315/2013), fin 2013, le Parlement a maintenu son aide au développement du RTE-T. Dans sa résolution du 9 septembre 2015 intitulée «Mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable<sup>[3]</sup>, le Parlement a souligné l'importance des transports pour l'économie et la mobilité des citoyens, tout en insistant sur la nécessité d'investir dans les infrastructures. Pour le Parlement, l'achèvement du RTE-T est une condition préalable à la mise en place d'un système de transport européen durable et efficace, qui doit être soutenu par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et par le Fonds européen pour les investissements stratégiques.

En 2018, la Commission a présenté une proposition de règlement concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport. Le Parlement a adopté sa position en première lecture en février 2019 et la procédure législative ordinaire est en cours [[2018/0138\(COD\)](#)].

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
02/2020

---

[3]JO C 316 du 22.9.2017, p. 155.

