



RÉSEAUX TRANSEUROPEÏENS — 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. Les orientations de 1996

La décision n° 1692/96 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 de celui-ci pour les différents modes 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. Les RTE-T couvrent l'ensemble du territoire de l'Union, et peuvent s'étendre aux États membres de l'AELE, aux pays de l'Europe sud-orientale ainsi qu'aux pays méditerranéens. Initialement, la décision reprenait les quatorze projets d'intérêt commun adoptés par le Conseil 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 établi 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 des 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 aux lignes ferroviaires.

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 pour le réseau des transports européens 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 unifié, central/global

La nouvelle politique de l'Union en matière d'infrastructures transformera la mosaïque actuelle des routes, chemins de fer, aéroports et canaux européens en un réseau unifié. Cette nouvelle politique établit pour la première fois un réseau de transports central fondé sur neuf couloirs principaux: deux couloirs nord-sud, trois couloirs est-ouest et quatre couloirs diagonaux. Ce réseau central transformera les connexions est-ouest, supprimera les goulets d'étranglement, modernisera les infrastructures et rationalisera les opérations transfrontalières de transport pour les passagers et les entreprises dans toute l'Union. Il permettra d'améliorer les connexions entre les différents modes de transport et contribuera à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de changement climatique. Le réseau central devrait être achevé d'ici 2030.

Il s'appuiera sur un réseau global de routes, qui viendront étoffer le réseau central aux niveaux régional et national. Ce réseau global couvrira l'ensemble de l'Union et garantira l'accessibilité de toutes les régions. L'objectif est de garantir que, d'ici 2050, la grande majorité des citoyens et des entreprises d'Europe ne se trouvent jamais à plus de 30 minutes de distance de ce réseau global.

Le réseau entier aura notamment pour priorités l'élimination des goulets d'étranglement et la création des liaisons manquantes, l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport de passagers et de fret régionaux et nationaux, ainsi que la mise en place de transports durables, à faibles émissions de CO₂ et économes en énergie, qui contribuerait à réduire, d'ici 2050, les émissions du secteur des transports de 60 % par rapport à celles de 1990; il convient par ailleurs de s'employer dans le même temps à réduire toutes les formes de pollution. L'ensemble des usagers du réseau en retireront, entre autres, les avantages suivants: des transports publics de grande qualité, abordables et accessibles pour tous les citoyens, y compris les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les passagers handicapés. Des critères plus contraignants de

sélection des projets sont en vigueur depuis l'adoption, en 2013, de nouvelles orientations qui mettent l'accent, en tant qu'objectifs assortis de mesures précises, sur l'efficacité, la viabilité du point de vue de l'environnement, la multiplication des avantages pour l'ensemble des usagers et la cohésion pour toute l'Union.

Les ressources consacrées au financement des infrastructures de transport pour la période 2014-2020 seront triplées pour atteindre la somme de 26,3 milliards d'euros grâce au mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Les financements de l'Union seront principalement concentrés sur le réseau de transports central, qui concentre la plus grande valeur ajoutée européenne. Afin de donner la priorité aux connexions est-ouest, près de la moitié du total des ressources de l'Union allouées au financement des infrastructures de transport (11,3 milliards d'euros) seront affectées exclusivement aux pays bénéficiaires du Fonds de cohésion (pour plus d'informations sur le financement des RTE, voir [5.8.2](#)).

2. Énergie

a. Les 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 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.

Dans le rapport d'initiative «Pour une Europe en mouvement – mobilité durable pour notre continent» qu'il a adopté en 2007, 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 («co-modalité») et de procéder à un rééquilibrage entre les modes de transport («transfert modal») pour réduire l'impact environnemental de ce dernier. Il y 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 sur le Livre vert de 2009, 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 des infrastructures avec les nouveaux États membres et les pays tiers. À cet égard, il encourage l'extension des RTE-T aux pays de la politique de voisinage (PEV) et aux pays méditerranéens.

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. Elle a abrogé les décisions 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 assorties 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 notamment souligné qu'il était essentiel de sélectionner les projets 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 recourant à 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, tenant compte de l'ensemble des coûts et avantages sociaux, économiques et environnementaux, et constituant une indication de la contribution au bien-être.

[Christina Ratcliff](#)

[05/2015](#)