



Bruxelles, le 19.6.2017
COM(2017) 327 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2014 et 2015

Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2014 et 2015

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

1.1. Principales conclusions

Selon le système d'information TENtec, l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T atteint entre 75 % et 100 % pour la moitié des indicateurs actuellement disponibles, tandis que pour l'autre moitié ce résultat est toujours inférieur à 75 %.

Le réseau d'infrastructures ferroviaires a déjà atteint un bon niveau de conformité en termes d'électrification, d'écartement des voies et de vitesse de ligne, ce qui est loin d'être le cas au niveau de l'ERTMS, de la charge par essieu et de la longueur des trains. Pour ce qui est des routes, le niveau de conformité avec les critères de voie rapide / d'autoroute est également toujours inférieur à 75 %. Les voies navigables sont presque entièrement conformes aux exigences de la classe CEMT IV et le sont également dans une bonne mesure en ce qui concerne la mise en œuvre des SIF, tandis que le niveau de conformité avec le critère de tirant d'eau autorisé est toujours inférieur à 75 %. 100 % des ports maritimes sont connectés au rail, mais la connexion des ports aux voies navigables de classe CEMT IV est loin d'être conforme. Enfin, le niveau de conformité de la connexion des aéroports au rail est toujours inférieur à 75 %.

Outre l'état de mise en œuvre technique du RTE-T, le présent rapport analyse également les efforts réalisés en termes d'investissements financiers dans le RTE-T. Au cours des années 2014 et 2015, le total des investissements réalisés, grâce aux ressources financières des institutions de l'UE (c.-à-d. RTE-T/MIE, FEDER/FC et prêts de la BEI), dans les infrastructures du réseau central et du réseau global du RTE-T a représenté 30,67 milliards d'EUR dans l'ensemble des 28 États membres.

Pour ce qui est de la répartition modale, le volume d'investissements le plus important sur l'ensemble des subventions de l'UE (RTE-T/MIE et FEDER + FC représentant 16,98 milliards d'EUR) concerne le rail, lequel a absorbé pas moins de 51,5 % des dépenses totales de l'UE dans le réseau RTE-T en 2014 et 2015. La part des investissements dans les infrastructures routières a atteint 30,6 % du total des dépenses, suivie de 9,2 % pour les ports et les autoroutes de la mer, 5,5 % pour les aéroports (SESAR compris), 2,1 % pour les infrastructures multimodales et 1,1 % pour les voies navigables.

1.2. Contexte stratégique

Le transport est l'une des pièces maîtresses du processus d'intégration européenne et rend possibles la connectivité, la convergence et la cohésion au sein de l'Union. Un réseau de transport intelligent, durable et entièrement interconnecté est une condition essentielle pour parvenir à l'achèvement et au bon fonctionnement du marché unique européen et pour relier l'Europe aux marchés mondiaux. Un tel réseau contribue à la croissance économique, à l'emploi et à la compétitivité en Europe.

- Les investissements dans les infrastructures sont d'une importance vitale pour la croissance du PIB. Selon le Fonds monétaire international (FMI), une augmentation d'un pour cent des dépenses en infrastructures relève le niveau de production d'environ 0,4 % au cours de la même année et d'1,5 % au bout de quatre ans¹. Si les pays planifient et exécutent correctement leurs infrastructures, le gain est même supérieur: 2,6 points de pourcentage sur quatre ans.
- Lacunes en matière d'investissement dans les transports: alors que les besoins en infrastructures de transport sont estimés à environ 1 300 milliards d'EUR par an au niveau mondial² et à environ 130 milliards d'EUR par an à l'échelon européen, les niveaux moyens d'investissement au sein de l'UE sont largement inférieurs à 100 milliards d'EUR depuis le début de la crise³.
- Selon le livre blanc de 2011, des investissements à hauteur de 1 500 milliards d'EUR dans les transports européens sont nécessaires pour la période 2010-2030 afin de faire face à l'augmentation attendue de la demande. La Commission estime qu'à eux seuls les besoins en investissements pour l'achèvement des corridors de réseau central sur la période 2014-2030 s'élèvent à plus de 700 milliards d'EUR⁴ pour environ 2 500 projets d'infrastructures de transport soit à l'intérieur des États membres, soit de part et d'autre des frontières entre plusieurs États membres (projets transfrontaliers)⁵. Une somme de 500 milliards d'EUR devra déjà être investie sur l'ensemble du réseau RTE-T d'ici à 2020, dont un montant estimé à 250 milliards d'EUR dans les infrastructures du réseau central du RTE-T.
- Les infrastructures de transport sont une source de services à valeur ajoutée dont la conjonction génère plus d'emplois et d'activité économique. Si le transport s'arrête, l'économie dans son ensemble s'arrête. Lors de la récente réunion des ministres du transport du G7 au Japon, un message clair a été envoyé: avec les lacunes actuelles en matière d'investissement, nous ne parviendrons pas à résoudre les difficultés que poseront les besoins élevés en matière de mobilité au cours des 30 prochaines années⁶.
- Le transport est un facteur de compétitivité ainsi que de prééminence de l'UE sur la scène mondiale. Selon le dernier classement du rapport mondial sur la compétitivité du Forum économique mondial, la limitation des investissements se traduit par une tendance à la baisse de la compétitivité des infrastructures de transport de l'UE.

À la fin de 2013, un cap majeur de la politique européenne des transports a été franchi. Sur proposition de la Commission européenne, le Conseil et le Parlement européen sont parvenus à un accord sur un nouveau cadre pour le développement de l'«épine dorsale» des infrastructures de transport de l'UE, en définissant les orientations pour le développement du

¹ FMI, Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2014.

² Livre blanc sur les transports (2011). «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources». COM(2011)144 final

³ Forum international des transports (2015), Perspectives des transports FIT 2015, Éditions OCDE, Paris.

⁴ La Commission collecte actuellement des données relatives aux besoins en investissements recensés par les États membres, les autorités locales et régionales et les gestionnaires d'infrastructures dans le contexte des plans de travail pour les corridors de réseau central.

⁵ Études sur les corridors de réseau central 2016: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en

⁶ Déclaration des ministres du transport du G7, Nagano, septembre 2016.

réseau transeuropéen de transport (règlement (UE) n° 1315/2013, ci-après le «règlement RTE-T»⁷). En outre, l'accès à un soutien de l'UE à travers le Fonds de cohésion (FC) et le Fonds européen de développement régional (FEDER) pour les investissements dans le RTE-T était lié à l'existence de plans de transport globaux au niveau régional et/ou national.

Dès lors, le «schéma directeur» pour un nouveau réseau d'infrastructures de transport qui intègre tous les modes de transport – rail, voies navigables, route, ports, aéroports et autres systèmes de transport – ainsi que les équipements permettant l'utilisation de carburants de substitution innovants et de solutions de transport intelligent a été considérablement renforcé ces dernières années.

Les orientations du RTE-T mettent fortement l'accent sur les grands points d'accès maritime et aérien international en Europe – afin de garantir la fluidité des courants commerciaux européens (en termes de capacité, de technologie ou de procédures administratives).

La politique en matière de RTE-T établit un **réseau global** et un **réseau central** pour, d'une part, promouvoir une meilleure accessibilité de toutes les régions aux marchés européens et mondiaux et, d'autre part, centrer l'intérêt sur les infrastructures d'importance stratégique. Tant le réseau central que le réseau global sont axés sur l'intégration modale, l'interopérabilité et le développement coordonné des infrastructures, en particulier en ce qui concerne les sections transfrontalières, afin de faire le lien entre les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement. Les politiques RTE-T préparent également la voie pour l'avenir du système de transport, notamment à travers des installations qui stimulent des solutions à faibles émissions, des concepts de services de nouvelle génération et d'autres domaines de l'innovation technologique.

Le règlement RTE-T donne des orientations claires pour l'achèvement du réseau central (d'ici 2030) et du réseau global (d'ici 2050).

Un soutien financier considérable de l'UE est disponible pour la période 2014-2020, notamment pour des projets d'investissement dans les régions et les États membres les moins développés et pour des projets d'investissement d'intérêt commun et à valeur ajoutée européenne.

- Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui est doté d'un budget de 24,05 milliards d'EUR, dont 11,3 milliards d'EUR alloués aux États membres pouvant bénéficier d'un soutien du Fonds de cohésion, a été élaboré pour soutenir des projets sur le réseau central du RTE-T ou liés à des priorités horizontales, comme le déploiement de l'ERTMS.
- En outre, environ 70 milliards d'EUR de cofinancement de l'UE du Fonds de cohésion (FC) et du Fonds européen de développement régional (FEDER) sont programmés. Ce montant inclut 34 milliards d'EUR pour les infrastructures du RTE-T et 36 milliards d'EUR pour des projets d'investissement dans les transports qui sont liés à des projets relatifs au RTE-T ou qui les complètent.

⁷ 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, JO L 348 du 20.12.2013

- Un montant de 6,3 milliards d'EUR au titre du programme Horizon 2020 est alloué au financement de projets de recherche et d'innovation dans les secteurs du transport.
- Enfin, le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSD), ainsi que les prêts traditionnels de la BEI, sont disponibles pour combler le manque d'investissements dans les transports. Le soutien de l'EFSD pourra se combiner à des subventions de l'UE au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), du programme Horizon 2020 ainsi que des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI).

Afin d'informer les citoyens européens et les décideurs politiques de l'efficacité des politiques RTE-T, **les résultats intermédiaires doivent être mesurés et communiqués** pour s'assurer que le RTE-T sera achevé conformément aux délais convenus. À cette fin, l'article 49, paragraphe 3, du règlement RTE-T prévoit que la Commission publie, tous les deux ans, un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du réseau transeuropéen des transports et le présente au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions.

Le présent rapport sur l'état d'avancement est le premier d'une série de rapports bisannuels soumis par la Commission aux autres institutions de l'UE, comme le prévoit le règlement (UE) n° 1315/2013. Le présent rapport est le point de départ d'un processus régulier et global de communication d'informations au plus haut niveau sur l'état technique et financier du réseau central et du réseau global du réseau transeuropéen de transport. Cette communication d'informations permettra la transparence, favorisera la coordination entre les parties concernées, contribuera à planifier les investissements et à leur donner un ordre de priorité, et facilitera la mobilisation des ressources nécessaires, tant financières que techniques, pour achever le RTE-T⁸.

2. CHAMP D'APPLICATION ET METHODOLOGIE

L'article 49, paragraphe 3, du règlement RTE-T définit le champ d'application des obligations de la Commission en matière de communication d'informations. La Commission doit analyser le développement du réseau transeuropéen de transport sur la base d'informations relatives à l'avancement de la mise en œuvre de projets communiquées par les États membres, notamment à travers le système interactif d'information géographique et technique pour le réseau de transport transeuropéen (TENtec). De plus, la Commission doit mettre à disposition les informations relatives à l'utilisation des diverses formes d'aide financière pour les différents modes de transport ainsi qu'à d'autres éléments du réseau central et du réseau global dans chaque État membre. Ce rapport doit en outre décrire la coordination, par la Commission, de toutes les formes d'aide financière en vue de promouvoir une application cohérente du règlement RTE-T, dans le respect de ses objectifs et priorités.

Le présent rapport présente une estimation du cofinancement sur le budget de l'Union des investissements réalisés en faveur des infrastructures du réseau RTE-T et le bilan correspondant du réseau pour la période 2014-2015⁹. Les progrès réalisés dans le recours à

⁸ Pour ce qui est des financements du MIE, le Parlement européen et les États membres sont informés de manière continue de l'avancement de la mise en œuvre, notamment dans le contexte des appels à propositions dans le cadre du MIE.

⁹ Le présent rapport couvre les projets qui étaient en cours ou achevés en 2014 ou 2015, indépendamment de leurs dates de lancement.

l'aide financière au cours de la période de référence sont mesurés par référence aux ressources financières énumérées par les règlements RTE-T et MIE¹⁰, ainsi qu'à d'autres sources de financement disponibles pour le réseau transeuropéen, à savoir le budget disponible au titre du programme RTE-T pour la période 2007-2013, les Fonds structurels et d'investissement européens et le soutien apporté par la Banque européenne d'investissement¹¹.

Pour ce qui est des budgets nationaux, les rapports individuels fournis par les États membres pour les années de référence 2014 et 2015 n'étaient malheureusement pas de qualité suffisante en termes de comparabilité des résultats et d'exactitude des données. C'est pourquoi le présent rapport ne comprend pas encore les investissements en faveur du RTE-T provenant des budgets nationaux. Néanmoins, il a recensé les difficultés que pose la communication d'informations relatives aux budgets nationaux. Sur cette base, des conclusions ont été tirées pour la communication d'informations à l'avenir (voir le chapitre 5 sur la stratégie d'information).

Un champ d'application et des critères clairs concernant les projets déclarés ont été définis afin de ne concentrer la communication d'informations que sur les investissements ayant effectivement contribué à la mise en œuvre du réseau RTE-T. Par conséquent, le champ d'application du présent rapport sur l'état d'avancement couvre exclusivement des projets d'ouvrage et/ou des projets mixtes (d'ouvrage et d'étude)¹², menant au développement de nouvelles infrastructures ou à la rénovation/réhabilitation des infrastructures existantes. Étant donné les critères susmentionnés, l'aide financière provenant du programme Horizon 2020, dont les financements ne sont généralement disponibles que pour des activités de recherche, n'est pas prise en considération, mais uniquement mentionnée sous forme agrégée au chapitre 4, paragraphe 2.

Ce rapport se fonde, d'une part, sur l'étude réalisée par des experts externes¹³ à la demande de la Commission pour faciliter la production d'un premier rapport sur l'état d'avancement du développement et de la mise en œuvre du réseau transeuropéen. Étant donné que le développement de la base de données TENtec et les études sur les corridors de réseau central (études CRC) étaient encore en cours au moment de la rédaction du présent rapport, cette étude était nécessaire pour combler les lacunes restantes en matière d'informations et remédier au problème de la qualité des données. D'autre part, les données déjà disponibles dans le système d'information TENtec¹⁴ ont été utilisées dans la mesure du possible aux fins de l'analyse de la réalisation technique du RTE-T. Ces données TENtec reposent

¹⁰ Les formes d'aide financière à déclarer, autres que celles prévues par les orientations du RTE-T (MIE), sont définies à l'article 49, paragraphe 1, et comprennent des subventions au titre du Fonds de cohésion, du Fonds européen de développement régional et du programme Horizon 2020, ainsi que des prêts et instruments de financement établis par la Banque européenne d'investissement.

¹¹ L'inclusion du budget du programme RTE-T dans le calcul était nécessaire du fait que plusieurs projets bénéficiant d'une aide financière accordée pendant la période de financement 2007-2013 étaient toujours en cours dans les années 2014-2015.

¹² Les études ne sont donc pas couvertes par le champ d'application du présent rapport puisqu'elles n'ont pas pour effet direct de faire avancer la mise en œuvre du réseau RTE-T.

¹³ Étude au titre de l'article 49, paragraphe 3: «Review of existing sources of information/data and support for the preparation of the progress report on the implementation of the TEN-T network» (Examen des sources d'informations/de données existantes et assistance en vue de la préparation du rapport sur l'état d'avancement du réseau RTE-T), Panteia, livrée en 2016.

¹⁴ Le système d'information TENtec de la Commission européenne stocke des données techniques, géographiques et financières pour l'analyse, la gestion et la prise de décisions politiques en lien avec le RTE-T et le programme de financement sous-jacent (MIE).

principalement sur deux études de collecte de données actuellement en cours (le lot 1 sur le rail, la route et les aéroports, et le lot 2 sur les ports et les voies navigables). Il convient néanmoins de souligner que les données collectées et encodées dans la base de données TENtec à travers ces deux études devraient être validées par les États membres d'ici la fin 2017.

La présente étude identifie les sources de données financières et techniques nécessaires à l'évaluation du niveau de mise en œuvre du réseau RTE-T à la fin de 2015. Concernant les aspects financiers, les données ont été collectées auprès de l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), de la direction générale de la politique régionale et urbaine (DG REGIO) et de la Banque européenne d'investissement (BEI).

L'analyse de la mise en œuvre des paramètres techniques du RTE-T a été réalisée en comparant les informations et les données contenues dans le système d'information TENtec à un ensemble d'indicateurs clés de performance (ICP) définis sur la base des exigences en matière d'infrastructures de transport prévues par le règlement RTE-T. Cela a permis l'évaluation du niveau actuel de mise en œuvre du RTE-T en termes de conformité avec les normes RTE-T par type de réseau et mode de transport.

Enfin, afin d'évaluer le niveau de réalisation du réseau RTE-T à la fin de 2015, le niveau d'investissement déclaré par mode de transport a été comparé au niveau actuel de mise en œuvre technique tel que déterminé par les ICP sélectionnés pour évaluer le réseau d'infrastructures de transport.

Ce premier rapport est à considérer comme un travail en cours et un point de départ pour la définition d'un système de communication d'informations intelligent, fiable et transparent pour le RTE-T à l'avenir, permettant une mesure plus précise de l'incidence des investissements financiers.

Les résultats déclarés sont à considérer comme étant indicatifs, dans la mesure où cartographier et définir les progrès de la mise en œuvre du RTE-T constitue un défi permanent pour les organes réglementaires nationaux et la Commission. Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de système et de processus communs pour la communication d'informations qui permettraient à la Commission d'obtenir des séries de données complètes et harmonisées sur les projets relatifs au RTE-T provenant de différentes sources au niveau de l'UE et au niveau national.

Le recours à des méthodologies, méthodes de calcul, régimes de paiement et formats de données différents par les organes de l'Union et les États membres comporte des risques d'omission ou de double comptabilisation de projets déclarés et limite sérieusement la comparabilité des données. Les différences entre les systèmes de communication d'informations (p.ex. gestion des fonds directe ou partagée) ont pour résultat d'importantes lacunes en matière d'information et affaiblissent encore davantage la solidité des données communiquées¹⁵. Enfin, le système d'information TENtec, tout en étant la source la plus appropriée de données techniques et géographiques sur le RTE-T, suit actuellement un processus d'amélioration du taux de transfert et de la qualité de ses données. Ces facteurs

¹⁵ Concernant le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion, des informations précises quant à la part des dépenses liées au RTE-T au cours de la période de référence étaient toujours indisponibles au niveau de l'Union au moment de la rédaction du présent rapport et cette part a dû être estimée.

pourraient avoir une incidence négative sur la fiabilité du processus d'analyse des données pour ce premier rapport.

Dans ce contexte, il est important d'envisager de possibles améliorations dans la mise en œuvre de l'article 49, paragraphe 1, du règlement RTE-T, qui prévoit que les États membres fournissent à la Commission, d'une manière régulière, complète et transparente, des informations relatives à l'évolution de la mise en œuvre des projets, y compris des données annuelles pour tous les projets bénéficiaires de financements de l'Union¹⁶.

3. ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RTE-T: PROGRES TECHNIQUES

Le règlement RTE-T établit le réseau global et le réseau central sur la base d'une méthodologie fondée sur des critères objectifs et des seuils quantitatifs qui a été utilisée par la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil dans la procédure législative¹⁷. Le réseau central et le réseau global sont associés à des exigences techniques et des objectifs prioritaires définis.

Les progrès accomplis dans la réalisation du RTE-T doivent être évalués à l'aune de ces normes techniques à l'aide d'indicateurs clés de performance. La mise à jour régulière de la définition du réseau RTE-T et le suivi des seuils quantitatifs à atteindre font aussi intégralement partie de l'information sur l'état d'avancement.

3.1. Indicateurs clés de performance dans le système d'information TENtec

Au cours de la période 2014-2016, les études sur les corridors de réseau central ont défini un ensemble d'indicateurs clés de performance (ICP) qui correspondent à ces exigences techniques et sont communs à chacun des neuf corridors de réseau central. Les valeurs cibles de chaque ICP ont été établies sur la base des exigences énoncées dans le règlement RTE-T, en tenant particulièrement compte de l'article 39. L'objectif premier de ces ICP est de mesurer l'évolution des corridors du RTE-T dans le temps et de contrôler leurs niveaux de conformité avec les normes de qualité d'infrastructure prévues dans le règlement RTE-T. Le tableau de l'annexe I présente la liste des indicateurs clés de performance et la méthode de calcul utilisés pour mesurer les progrès techniques réalisés sur le réseau RTE-T. Il reprend également les différentes valeurs de 2015 qui sont connues au moment de la rédaction du présent rapport.

Actuellement, TENtec relie des informations géographiques avec les données relatives aux paramètres techniques des infrastructures du RTE-T et permet à l'utilisateur de facilement compiler des informations et de créer des rapports et des cartes selon les besoins, couvrant le réseau central et le réseau global du RTE-T¹⁸. Ces bases de données incorporent les données collectées auprès des États membres et fournissent à la Commission les moyens d'identifier

¹⁶ Dans ce contexte, il est utile de rappeler que la gestion du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion est partagée entre la Commission et les États membres.

¹⁷ «The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)», document de travail des services de la Commission, COM(2013) 940 final.

¹⁸ Huit catégories de données sont actuellement disponibles dans TENtec: Aéroports, Ponts, Barrages écluses, Voies navigables, Ports, Rail, Routes, et Terminaux rail-route. Il y a actuellement plus de 300 paramètres techniques disponibles pour l'ensemble de ces catégories.

les principaux enjeux, les «goulets d'étranglement» dans les transports et les questions liées à l'interopérabilité transfrontalière.

Toutefois, au moment de la rédaction du présent rapport, bon nombre des données relatives à différentes sections et différents modes ne sont toujours pas reprises dans TENtec, présentent des problèmes de qualité (p.ex. incohérences) ou doivent encore être validées par les États membres après l'encodage des données suite à des études externes. De plus, la qualité des informations varie grandement d'un paramètre à l'autre. Par exemple, le taux de transfert des données n'est de 100 % que pour un indicateur relatif aux routes et un indicateur relatif aux aéroports. En ce qui concerne le rail, le taux de transfert des données est relativement élevé pour certains paramètres de base (p.ex. électrification, écartement des voies, charge par essieu), mais reste bas pour d'autres (p.ex. mise en œuvre de l'ERTMS). En effet, pour ce qui est du déploiement de l'ERTMS, les données de TENtec ne sont actuellement disponibles que pour les sections de corridors de réseau central. Concernant les voies navigables, les paramètres pour lesquels les données sont actuellement disponibles ne permettent le calcul que de certains indicateurs (p.ex. aucune donnée n'est actuellement disponible pour des ICP tels que la hauteur autorisée sous les ponts). Enfin, la disponibilité et la qualité des informations relatives aux ports et aux terminaux de fret restent pour l'instant relativement faibles, si bien que les résultats communiqués n'ont qu'une valeur indicative.

Afin d'améliorer la qualité et le taux de transfert des données dans TENtec, des études consacrées à la collecte de données ont été lancées en 2015 et en 2016 et fourniront des résultats en 2017 et en 2018. De plus, les études relatives aux autoroutes de la mer et au déploiement de l'ERTMS présentent des éléments de collecte de données qui, une fois réunis, permettent d'obtenir une couverture globale des modes de transport.

Lorsque le taux de transfert des données aura augmenté dans TENtec, le calcul de l'ensemble complet des indicateurs de performance permettra de mesurer de manière exhaustive et fiable les progrès réalisés dans la mise en œuvre technique du RTE-T.

Le présent rapport sur l'état d'avancement ne présente que les ICP ayant pu être calculés à partir des données actuellement disponibles dans TENtec. De plus, il est à souligner que l'ensemble des séries de données encodées jusqu'ici dans le cadre des différentes études TENtec ont été prises en considération, indépendamment du fait que les données aient ou non déjà été validées par les États membres. Cela signifie que les données manquantes pour certaines sections et certains composants d'infrastructure et/ou les données non validées pourraient avoir une incidence sur la solidité du résultat final.

3.2. Mise en œuvre technique du réseau TEN-T par ICP

Selon le système d'information TENtec en vigueur, l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T atteint entre 75 % et 100 % pour la moitié des indicateurs

actuellement disponibles, tandis que pour l'autre moitié ce résultat est toujours inférieur à 75 %.

Rail

En ce qui concerne le rail, les données actuellement disponibles indiquent que l'écartement standard des voies de 1435 mm est appliqué sur 77 % du réseau ferroviaire central et sur 76 % du réseau ferroviaire global. Concernant l'électrification, environ 81 % du réseau RTE-T (81,3 % pour le réseau central, 80,6 % pour le réseau global) est conforme aux exigences du RTE-T. L'ERTMS n'était appliqué que sur 9,5 % des sections de corridors de réseau central à la fin de 2015 (les informations relatives aux autres sections ne sont pas encore disponibles), ce qui signale le besoin évident d'accroître les investissements. Conformément au plan européen de déploiement de l'ERTMS, il semble que le réseau central progresse en moyenne plus que le réseau global, ce qui peut être perçu comme un signe positif de l'efficacité des priorités fixées en matière d'investissements. Le nouveau plan européen de déploiement fixe en effet des objectifs jusqu'en 2023 qui prévoient que, d'ici là, 30 à 40 % des corridors de réseau central seront équipés. En 2023, le plan européen de déploiement de l'ERTMS sera à nouveau mis à jour pour déterminer les dates de mise en œuvre exactes de la partie restante des corridors entre 2024 et 2030.

Route

Pour les routes, le principal indicateur calculé est le nombre total de kilomètres conformes aux types autoroute/voie rapide. Les résultats indiquent que 74,5 % du réseau central est actuellement conforme à la norme, tandis que seulement 58,1 % des routes du réseau global le sont. Il n'y a actuellement pas d'informations disponibles quant à la disponibilité des carburants propres dans TENtec car la disponibilité des données est limitée et il n'existe pas d'approche commune entre États membres et fournisseurs. Néanmoins, dans le cadre de la directive 2014/94/UE sur les carburants alternatifs, la Commission analyse actuellement les cadres d'action nationaux pour le développement du marché des carburants alternatifs et de leurs infrastructures. De plus, la Commission a financé une étude sur le rôle des énergies propres dans le déploiement des infrastructures de transport («Clean power for transport infrastructure deployment») dont les résultats ont récemment été présentés. Des informations plus détaillées devraient être communiquées dans le deuxième rapport sur l'état d'avancement.

Ports et voies navigables

Concernant les voies navigables, le réseau central est déjà conforme à 95 % aux exigences de la classe CEMT IV, conforme à 79,6 % quant à la mise en œuvre des SIF et à 68 % au critère de tirant d'eau autorisé de 2,5 m.

En ce qui concerne les ports maritimes, l'indicateur de connexion au rail montre une conformité totale avec les exigences du RTE-T. Cet indicateur sera néanmoins amélioré afin d'inclure également les améliorations nécessaires en vue d'augmenter la capacité du transport de fret. Le taux de connexion aux voies navigables de classe CEMT IV est de 46 % pour le réseau central et de 9 % pour le réseau global. Les données relatives aux voies navigables et aux ports doivent néanmoins être traitées avec prudence car les informations de la base de données TENtec soit ne sont pas encore validées par les États membres, soit ne sont pas du tout disponibles. Dans ce dernier cas de figure, les chiffres de ces ICP ont donc été établis à partir des résultats de l'étude visée à l'article 49, paragraphe 3.

Aéroports

Quant aux aéroports, le règlement (UE) n° 1315/2013 prévoit que seuls les aéroports du réseau central dont le nom est suivi d'un astérisque (*) à l'annexe 2 du règlement (soit 38) sont soumis à l'obligation énoncée à l'article 41, paragraphe 3, c.-à-d. être reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard en 2050 (excepté si des contraintes physiques s'opposent à un tel raccordement) et être intégrés, lorsque c'est possible, dans le réseau ferroviaire à grande vitesse, compte tenu du trafic potentiel. En 2015, 23 des 38 aéroports du réseau central (60,5 %) qui sont soumis à cette obligation étaient déjà connectés au rail. Ces données se fondent sur des données très fiables avec un taux de transfert des données de 100 % atteint pour cet indicateur.

3.3. Mise à jour technique de la définition du réseau RTE-T

La Commission européenne suit étroitement les paramètres techniques des composants d'infrastructure du réseau RTE-T. L'article 49, paragraphe 4, du règlement RTE-T prévoit en effet la possibilité d'adopter des actes délégués pour adapter les annexes I et II afin de tenir compte d'éventuelles modifications découlant des seuils quantitatifs établissant les composants d'infrastructure du réseau global.

La Commission a lancé le processus de mise à jour lors de la réunion du comité du RTE-T tenue le 30 septembre 2015 et a consulté des experts des autorités compétentes des États membres, en présence d'experts du Parlement européen, lors de réunions les 9 décembre 2015, 16 mars et 28 septembre 2016. Cela a mené à l'adoption, le 7 décembre 2016, d'un acte délégué qui devrait entrer en vigueur après la période de contrôle de deux mois du Parlement européen et du Conseil.

Les adaptations de la liste et des cartes aux fins de cet acte délégué étaient basées sur les seuils quantitatifs décrits aux articles 14, 20, 24 et 27 du règlement RTE-T. Ils se fondaient sur les dernières statistiques disponibles pertinentes d'Eurostat et des informations fournies par des États membres et d'autres sources pertinentes relatives aux progrès réalisés dans l'achèvement du réseau. Cet exercice a conduit à la présentation de 250 demandes de modification dont 235 ont été approuvées et intégrées conformément aux dispositions de l'article 49, paragraphe 4, du règlement.

Ces adaptations ont mené à l'inclusion de nœuds, conformément à l'article 49, paragraphe 4, point a), tels que des ports intérieurs, des ports maritimes, des terminaux rail-route, des plateformes logistiques et des aéroports. Elles ont également entraîné les ajustements du réseau ferroviaire, routier et de voies navigables, sur la base d'informations fournies par les États membres concernés, afin de refléter les progrès réalisés dans l'achèvement du réseau conformément à l'article 49, paragraphe 4, point c). Toutefois, ces adaptations ne comprenaient pas d'exclusions telles que prévues à l'article 49, paragraphe 4, point b), puisque cette évaluation n'aurait été pertinente que si elle avait été menée six ans après l'adoption du règlement. L'application des seuils d'exclusion aurait en effet signalé des cas dans lesquels certains composants d'infrastructure auraient été en dessous tant du seuil initialement appliqué que du nouveau seuil d'inclusion. Ces éléments n'ont par conséquent pas été pris en considération à ce stade pour l'exercice de mise à jour.

4. ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RTE-T: PROGRES REALISES DANS LES INVESTISSEMENTS SOUTENUS PAR LE COFINANCEMENT DE L'UE

4.1. Utilisation de l'aide financière en 2014 et 2015

Au cours des années 2014 et 2015, le total des investissements réalisés, grâce aux ressources financières des institutions de l'UE (c.-à-d. RTE-T/MIE, FEDER/FC et prêts de la BEI), dans les infrastructures du réseau central et du réseau global du RTE-T a représenté **30,67 milliards d'EUR** dans l'ensemble des 28 États membres. Ce montant global des investissements de l'Union ne comprend que les investissements en lien avec des projets d'ouvrage et des projets mixtes d'ouvrage/d'étude. En plus de cela, environ 1,1 milliard d'EUR d'aide financière de l'UE a été alloué dans le cadre de conventions de subventions pour des projets d'étude en 2014 et en 2015. Sur ce montant, environ 931,5 millions d'EUR ont été octroyés dans le cadre du MIE-transport et 160,1 millions d'EUR dans le cadre du programme RTE-T. De plus, 512,9 millions d'EUR ont été alloués en 2014 et 2015 à des projets de recherche dans le domaine des transports dans le cadre du programme Horizon 2020.

MIE

Concernant les dépenses du précédent programme RTE-T et de l'actuel mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les subventions représentent 7 % de l'investissement total de l'UE en faveur des infrastructures du RTE-T. Bien que les dépenses du MIE/RTE-T se montent à seulement 2,1 milliards d'EUR sur la période de référence¹⁹, il est intéressant de souligner que quelque 12,7 milliards d'EUR sont prévus pour 263 projets sélectionnés dans le premier appel à propositions du MIE en 2014 et 6,6 milliards d'EUR supplémentaires pour 189 projets sélectionnés dans le cadre du deuxième appel à propositions du MIE en 2015 (et juridiquement engagés en 2016). En outre, la Commission a financé (à travers le budget du MIE) les actions de soutien du programme axées sur la préparation de projets, le renforcement des capacités dans les administrations nationales et l'appui à la mise en place des corridors de réseau central. On peut donc prévoir que la part du MIE dans les dépenses totales de l'UE en faveur du réseau RTE-T augmentera de manière significative dans les années à venir avec davantage de projets en phase de mise en œuvre.

Fonds ESI

Presque la moitié du soutien apporté par l'UE en 2014-2015 pour la mise en œuvre provient du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion (FC), représentant ensemble environ 48 % (soit 14,8 milliards d'EUR) de tous les investissements en faveur du RTE-T financés par l'UE. La part indiquée du FC ne tient pas compte de la partie de la dotation du Fonds de cohésion transférée pour soutenir des projets de transport sur le réseau central dans le cadre du MIE²⁰.

Il convient de souligner que la part du budget des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) mentionnée ci-dessus est approximative, puisque les données précises

¹⁹ Au total, 298 projets ont bénéficié d'un soutien de 2,1 milliards d'EUR provenant du budget MIE/RTE-T au cours de la période de référence.

²⁰ Afin d'améliorer l'achèvement des projets liés aux transports, notamment des projets transfrontaliers à forte valeur ajoutée européenne, une partie de la dotation du Fonds de cohésion (11 305 500 000 EUR) a été transférée pour financer des projets relatifs au réseau central de transport ou des projets de transport liés à des priorités horizontales dans les États membres susceptibles de bénéficier du Fonds de cohésion au titre du MIE.

relatives aux dépenses réelles pour le RTE-T en 2015 n'étaient pas disponibles au niveau de l'Union au moment de la rédaction du présent rapport.

À côté des dépenses réelles, il est à souligner que les engagements pris par les Fonds ESI en faveur de projets liés au RTE-T dans le cadre de la période de programmation 2014-2020 étaient estimés à environ 8 milliards d'EUR pour 2014 et 2015.

BEI et EFSI

Le volume déclaré des prêts de la BEI signés en 2014 et 2015 s'élève à 13,7 milliards d'EUR alloués au soutien de 69 opérations de transport sur le réseau RTE-T au cours de la période de référence.

Le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) a été lancé en novembre 2014. La période 2014-2015 a été principalement consacrée à la mise en place des nouveaux instruments et des différentes initiatives et mesures prévues au titre des trois piliers du plan d'investissement pour l'Europe.

Ressources nationales mobilisées

Il est à souligner que le cofinancement de projets d'infrastructures de transport par l'UE à hauteur de 20 à 85 % nécessite l'existence de fonds complémentaires, souvent fournis par les financements nationaux des États membres. Par conséquent, afin de bénéficier des fonds de l'UE, les États membres allouent des ressources budgétaires nationales considérables aux projets soutenant les priorités de l'Union. En 2014 et en 2015, aux 2,1 milliards d'EUR investis, en cofinancement, sur le budget du MIE/RTE-T se sont ajoutés plus de 6 milliards d'EUR d'investissements provenant d'autres sources, principalement des budgets nationaux des États membres.

4.2. Renforcer le cadre stratégique des investissements dans les transports

À la fin de 2013, lorsque le Parlement européen et le Conseil ont adopté les orientations révisées pour le réseau RTE-T, un nouveau schéma directeur pour le développement de l'«épine dorsale» du système de transport de l'UE a été accepté. L'engagement pris pour le développement des infrastructures de transport prendra des décennies à être mis en œuvre sur le terrain, nécessitera des investissements estimés à 1 500 milliards d'EUR et impliquera un nombre important de parties prenantes privées et publiques. Une entreprise de cette ampleur, de cette complexité et de ce coût exige une base solide pour les décisions stratégiques et d'investissement.

Des efforts considérables ont été fournis en 2014 et en 2015 pour consolider le cadre stratégique des projets de transport au-delà des dispositions du règlement RTE-T et renforcer ainsi la sécurité en matière de planification pour les investisseurs.

Sur proposition des coordonnateurs européens, les États membres se sont accordés sur des plans de travail détaillés pour les neuf corridors de réseau central du RTE-T. Un plan européen de déploiement de l'ERTMS a été adopté en décembre 2016 et un plan détaillé de mise en œuvre des autoroutes de la mer a été présenté par le coordonnateur européen²¹.

²¹ <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>

Une part considérable du budget du MIE a été allouée à des projets d'infrastructures de transport sur le RTE-T, en apportant notamment un soutien financier au réseau central et aux projets et activités horizontaux recensés dans la partie I de l'annexe au règlement MIE. Dans un souci de concentration des efforts à cet égard, la priorité est accordée aux projets d'intérêt commun, tels qu'ils sont définis dans le règlement RTE-T.

De la même manière, un soutien du Fonds de cohésion et du FEDER est apporté au RTE-T et à d'autres infrastructures de transport ayant été définies comme prioritaires pour le développement du RTE-T et/ou de l'État membre et de la région concernée.

Des efforts importants ont été consentis en 2014 et 2015 pour finaliser la programmation pour la période 2014-2020: le Fonds de cohésion et le FEDER continueront d'apporter un soutien tangible au développement du réseau RTE-T (environ 34 milliards d'EUR) dans les années à venir, notamment dans les États membres et les régions les moins développés où des efforts conséquents sont toujours nécessaires pour faire le lien entre les chaînons manquants et éliminer les goulets d'étranglement dans les réseaux de transport. En outre, les Fonds ESI soutiendront des projets d'infrastructures de transport nationaux, régionaux et locaux qui ne sont pas situés sur le réseau RTE-T, ainsi que l'acquisition de matériel roulant.

Il s'agit d'un aspect crucial pour mettre en place un système de transport de porte à porte continu qui réponde aux besoins des transports longue-distance et transfrontaliers, ainsi qu'à ceux de la mobilité locale. Dans tous les États membres, la politique de cohésion soutiendra une transition vers un système de transport multimodal, intelligent et plus durable.

En outre, comme l'exige la conditionnalité ex ante pour l'obtention d'un soutien financier du FC et du FEDER dans le cadre de l'objectif thématique 7 (transport durable), des plans de transport nationaux et régionaux intégrés ont été élaborés dans 20 États membres, y compris des réserves de projets matures et des mesures pour renforcer les capacités des administrations et des bénéficiaires.

L'élaboration de ces plans de transport intégrés a été une avancée importante: ils présentent dans le détail la manière dont le développement du RTE-T sera mené dans 20 États membres et de nombreuses régions de l'Union (où le FC/FEDER apporte un cofinancement). En outre, ils constituent une base pour un développement équilibré et complémentaire des infrastructures n'appartenant pas au RTE-T aux niveaux national, régional et local. Il s'agit d'une étape importante qui garantit que le développement du RTE-T ne se fait pas de manière isolée mais s'inscrit dans une démarche globale visant à développer un système de porte à porte continu qui réponde aux besoins des transports longue-distance et transfrontaliers, ainsi qu'à ceux de la mobilité locale.

Dans ce contexte, il est également intéressant de remarquer que la Commission avait présenté en 2013 un nouveau concept pour l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable. Dans la période de programmation 2014-2020, de nombreuses zones urbaines de l'UE bénéficieront du soutien du Fonds de cohésion et du FEDER dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces plans. Environ 12,5 milliards d'EUR ont été programmés pour soutenir les infrastructures de transports urbains propres et en faire la promotion, auxquels s'ajoutent environ 3,5 milliards d'EUR pour les systèmes de transport intelligents et la mobilité douce. Ces investissements contribueront à améliorer les performances des nœuds urbains, à réduire l'encombrement du trafic, à faire disparaître les goulets d'étranglement sur le RTE-T et à améliorer la connectivité du dernier kilomètre.

4.3. Mobiliser les capitaux privés pour la mise en œuvre du RTE-T

Malgré les contributions financières élevées de l'UE aux infrastructures de transport sur le réseau RTE-T, il incombe toujours aux États membres de relever le défi principal du financement. Le développement de sources de financement durables et suffisantes (tant publiques que privées) est d'une importance capitale pour résoudre le déficit des financements actuellement disponibles.

Le soutien du Fonds de cohésion, du FEDER et du MIE, bien que réel (environ 60 milliards d'EUR d'investissements en faveur du RTE-T pour la période 2014-2020), est relativement modeste en comparaison aux besoins en investissements identifiés pour le réseau central et le réseau global. Par conséquent, garantir l'effet maximal des fonds de l'UE nécessite un recours coordonné et ciblé tant aux subventions qu'aux instruments financiers lorsque ces derniers peuvent stimuler les investissements privés.

En raison des conditions *ex ante* définies pour les transports, des conditions-cadres efficaces pour les investissements des Fonds ESI dans le secteur des transports sont en place (plans de transport nationaux ou régionaux intégrés et capacité administrative suffisante). Cela facilite la planification des investissements dans les transports, tant publics que privés. Une réserve de projets réalistes et matures soutenus par le FC/FEDER et développés dans le contexte de cet exercice servira de base pour une coordination, des synergies et des complémentarités avec le MIE et le l'EFSI.

Les financements privés reposent souvent sur des régimes de partenariats public-privé (PPP). Les fonds de l'UE (tels que le MIE) peuvent servir à améliorer les profils de risque et à renforcer les modalités contractuelles des PPP, en augmentant de ce fait leur négociabilité. Cela permet aux promoteurs de projets d'infrastructure éligibles d'attirer des financements privés complémentaires de la part d'investisseurs institutionnels tels que des compagnies d'assurance et des fonds de pension. Les Fonds ESI peuvent servir à soutenir des projets d'infrastructures stratégiques qui réunissent d'autres sources financières, que ce soit sous la forme d'un cofinancement national public et privé, d'un financement apporté par la BEI ou – plus récemment – d'un financement apporté avec la capacité de supporter les risques de l'EFSI²².

Afin de renforcer – lorsque c'est possible – l'effet de levier des ressources de l'UE (FC, FEDER, MIE) sur d'autres sources de financement, la Commission a recours à des solutions de financement innovantes, qui peuvent se décliner en de nombreux types d'instruments de soutien différents, par exemple, à travers des instruments de partage des risques déployés conjointement avec la Banque européenne d'investissement. De tels instruments permettent de mobiliser des volumes d'investissement représentant de six (pour les prises de participation) à quinze fois (pour les instruments de partage des risques tels que des obligations liées à des projets) la part des subventions. Les solutions de financement innovantes proposées par la Commission se fondent sur l'expérience d'instruments préalables, notamment le Fonds Marguerite et l'instrument de garantie de prêts pour les projets RTE-T (GPTT).

²² Les financements de la BEI accordés avec le soutien de l'EFSI ne peuvent néanmoins pas être considérés comme du cofinancement national.

L'exemple le plus marquant d'un tel instrument est la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets (PBI), qui a été menée au titre du programme MIE dans trois secteurs: les transports, l'énergie et les TIC. Ce mécanisme attire des financements complémentaires qui permettent au promoteur du projet ou au bénéficiaire éventuel de lever des financements par emprunt sur les marchés financiers (sous forme d'obligations) pour financer des projets d'infrastructures paneuropéens à forte valeur ajoutée européenne.

En 2014 et 2015, ce soutien du mécanisme de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets (PBI) a été approuvé pour l'élargissement de l'autoroute A7 en Allemagne²³, la construction de la nouvelle liaison autoroutière A11 en Belgique²⁴, et l'extension du port de Calais en France. Cette dernière constitue également un premier exemple du recours combiné à des instruments financiers innovateurs (PBI) et à des subventions du MIE²⁵.

L'instrument d'emprunt du MIE avec la Banque européenne d'investissement, opérationnel depuis juillet 2015, a pour objectif d'aider les projets d'intérêt commun en leur facilitant l'accès aux prêts des établissements de crédit, des investisseurs institutionnels ou de la BEI (prêts prioritaires).

La Commission continue de prendre des dispositions pour garantir que les synergies entre les fonds de l'UE et le soutien du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) sont effectivement exploitées afin de mobiliser des financements privés pour les investissements stratégiques dans les transports au sein de l'UE. La Commission a déjà publié des orientations pratiques²⁶ sur la manière de combiner et d'utiliser de manière complémentaire les Fonds ESI et l'EFSI et continue de simplifier le cadre global afin de développer une telle diversification des sources de financement et de subventions. En 2015, quatre projets de transport au titre de l'EFSI ont été signés et trois autres ont été approuvés, pour un montant total de plus de 1,5 milliard d'EUR en prêts de l'UE²⁷.

Un exemple de combinaison de ressources issues de subventions au titre du MIE avec des ressources provenant de l'EFSI est le projet «Accessibilité des infrastructures portuaires» en Espagne. Une garantie de l'EFSI a permis à la BEI et à l'ICO (banque nationale de développement) de soutenir par des prêts un ensemble de projets d'accessibilité portuaire en Espagne afin de connecter 13 ports pré-identifiés du réseau transeuropéen de transport au cours de la période 2015-2020. L'investissement total (lié à la partie EFSI du projet) s'élève à 425 millions d'EUR. Ces prêts de la BEI et de l'ICO ont été complétés par un cofinancement de certains de ces projets par le MIE²⁸.

La Commission développe un mécanisme innovateur de financement mixte, c.-à-d. une combinaison des subventions du programme Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

²³ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm>

²⁴ <http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm>

²⁵ Les emprunts obligataires pour le financement de projets ont été utilisés pour réduire le coût de la dette et donc réduire le besoin de soutien public, tandis que les subventions du MIE ont été utilisées pour couvrir les coûts éligibles restants pour des activités à forte valeur ajoutée européenne.

²⁶ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf

²⁷ <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>

avec des instruments disponibles dans le cadre du Fonds européen pour les investissements stratégiques et des financements privés. La Commission a publié un programme de travail et un appel à propositions le 8 février 2017 avec l'objectif de mettre en commun 1 milliard d'EUR de subventions du MIE et des financements de l'EFSI ou d'autres sources de capitaux privés.

5. DEFINITION DE LA STRATEGIE D'INFORMATION

Ce premier rapport sur l'état d'avancement doit également proposer un mécanisme de suivi et de communication d'informations permettant à la Commission de respecter ses obligations en matière de rapport telles que définies à l'article 49, paragraphe 3, du règlement RTE-T. Cela implique notamment un renforcement de la stratégie employée pour la communication d'informations par les États membres au titre de l'article 49, paragraphes 1 et 2, des orientations du RTE-T. Pour établir des mécanismes intelligents et cohérents de suivi et de communication d'informations, la stratégie tient compte de toutes les sources d'informations et de données disponibles et se doit d'être cohérente vis-à-vis de l'application du règlement RTE-T, dans le respect de ses objectifs et priorités.

Les lacunes identifiées dans le présent rapport montrent que la qualité des informations et les méthodologies appliquées pour collecter et traiter les données doivent encore être améliorées au niveau de l'UE. Afin de garantir la nécessaire harmonisation des données, la Commission utilisera à l'avenir un document type commun pré-complété pour la collecte des données relatives aux sources financières de l'UE dans le cadre de sa stratégie d'information. Cela devrait permettre la création d'une base de données commune et harmonisée réunissant l'ensemble des informations pertinentes sur les projets du RTE-T bénéficiant de financements de l'UE obtenues auprès des autorités concernées des États membres. Dans ce contexte, il est à souligner qu'EUROSTAT ne collecte pas de données relatives aux dépenses en matière d'infrastructures de transport, et plus spécifiquement au RTE-T, et que cette éventualité n'est pas prévue par la base juridique pertinente.

De plus, le mécanisme de communication d'informations doit permettre à la Commission d'indiquer la manière dont les différentes contributions (p.ex. fonds de l'UE, financements de la BEI, fonds de levier privés) mènent à des réalisations (p.ex. infrastructures construites, STI déployés) et contribuent en fin de compte à mesurer les résultats (p.ex. efficacité des transports, capacité de transport de passagers/fret, sécurité, décarbonation) et les incidences estimées (p.ex. croissance, emplois). Cette analyse se fonderait sur l'évaluation réalisée dans le contexte des plans de travail des corridors de réseau central.

Un autre obstacle majeur au développement du réseau RTE-T est l'absence de toute source commune d'informations fiables sur l'état actuel du réseau, son évolution, et les projets et investissements en cours. Cette exigence devrait être traitée dans le cadre du système d'information TENtec. TENtec constitue déjà un système d'information harmonisé pour les infrastructures de transport soutenu par une base juridique solide²⁹.

Dès lors que le RTE-T se déploie à travers la mise en œuvre du réseau central et du réseau global, il est nécessaire de garantir la disponibilité et l'exhaustivité des informations via l'encodage en temps utile de données de qualité dans TENtec. Un besoin général

²⁹ Le règlement (UE) n° 1315/2013 sur le RTE-T définit, à son article 49, l'obligation qu'ont les États membres de communiquer des données annuelles via TENtec et celle qu'a la Commission de veiller à ce que TENtec soit facile d'accès.

d'amélioration, identifié dans le présent rapport, concerne surtout une amélioration du taux de transfert des données dans le système. Il est nécessaire d'augmenter le contenu des informations et de le renforcer en termes d'exactitude, d'exhaustivité et de cohérence en collaboration avec les États membres et au sein des institutions et organismes de l'UE concernés.

Les études lancées par la Commission visent à garantir qu'une série de données de qualité élevée et de couverture suffisante sur l'état des infrastructures du RTE-T est disponible dans TENtec. L'exercice en cours de collecte de données dans TENtec a actuellement pour objectif d'évaluer et de vérifier les données existantes dans TENtec en termes de qualité et de cohérence. Ces études suivent également un plan de collecte des données prédéfini pour identifier l'ensemble des sources de données pertinentes par pays et paramètre technique. Les données sont collectées par section et nœud de réseau géographique et fournissent un niveau élevé de détail. La première phase du processus de collecte de données est presque achevée et permettra aux États membres de valider les données récemment encodées. Ces études seront achevées d'ici la fin de 2017 et auront pour résultat la mise à jour des données de TENtec de 2014 et 2015. Dans le prochain rapport sur l'état d'avancement, les indicateurs relatifs aux paramètres techniques seront recalculés, étant donné que les données devraient être de meilleure qualité.

À long terme, la nécessité pour les États membres de compléter les informations relatives aux infrastructures du RTE-T sur la base annuelle revêt une importance cruciale. Les études TENtec fourniront à la Commission une documentation relative aux sources de données utilisées et à la méthodologie appliquée pour définir chaque paramètre, ce qui simplifiera la mise à jour de la base de données. Cela devrait à l'avenir faciliter l'encodage par les États membres des données relatives aux informations requises. En outre, le processus d'information actuel montre que le téléchargement automatique devrait être développé.

Tant que les données techniques dans TENtec sont incomplètes, l'ensemble des sections et des composants d'infrastructure n'ayant pas été mis à jour dans le système sont à considérer comme non conformes aux exigences du RTE-T. Cela éliminera les cas dans lesquels l'indicateur rapporte une conformité totale avec les normes du RTE-T résultant d'un faible taux de transfert pour un composant d'infrastructure donné.

Le rapport bisannuel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T pourrait également bénéficier de la définition d'un calendrier clair pour la publication des prochains rapports sur l'état d'avancement. La collecte, le traitement et l'analyse de données financières et techniques relatives à une période de mise en œuvre du RTE-T de deux ans nécessitent beaucoup de temps et de ressources. Une grande partie des informations financières est disponible à la fin de la deuxième ou troisième année après l'attribution des fonds. De la même manière, la communication de données techniques relatives à des infrastructures nouvellement construites ou rénovées est souvent retardée et peut contenir des informations incomplètes ou erronées. Par conséquent, pour réaliser une analyse solide, comparative et agrégée (comparaison avec les périodes de référence précédentes) des progrès réalisés sur une base bisannuelle dans la mise en œuvre du RTE-T, la Commission a pour objectif d'appliquer une règle du «n+2», afin de pouvoir publier le rapport sur l'état d'avancement deux ans après la fin de chaque période de référence.

Enfin, l'évaluation des données existantes du système TENtec a permis à la Commission de formuler quelques premières idées quant à la manière d'améliorer et de continuer à

développer la méthodologie relative à l'analyse des données de TENtec. Dans le contexte des études CRC en cours, la Commission analyse actuellement l'incidence des infrastructures du RTE-T sur l'environnement et le changement climatique ainsi que sur la croissance et l'emploi. De plus, une étude sera réalisée sur l'impact global en termes de croissance et d'emploi que pourrait entraîner l'achèvement du réseau central du RTE-T. Cette analyse mènera à la définition de nouveaux ICP pour des projets qui pourraient venir s'ajouter aux exigences techniques existantes dans les prochains rapports sur l'état d'avancement. Ce point devra être examiné plus en détail dans le prochain rapport sur l'état d'avancement, lorsque le taux de transfert et la qualité des données se seront fortement améliorés dans TENtec.

6. CONCLUSION

L'article 49, paragraphe 3, du règlement RTE-T prévoit, comme dernier point du rapport sur l'état d'avancement du RTE-T, que la Commission analyse le développement du réseau transeuropéen de transport. En conséquence, ce dernier chapitre compare le niveau des investissements dans la mise en œuvre de projets, tel que présenté au chapitre 4, avec l'état de mise en œuvre technique décrit au chapitre 3, afin de présenter une évaluation de l'ensemble des progrès réalisés dans le développement du réseau RTE-T au cours des années 2014 et 2015. L'analyse tire des conclusions concernant le réseau central et le réseau global d'une évaluation de la réalisation du réseau et de constatations sur les niveaux d'investissements atteints et les résultats obtenus en termes de conformité des infrastructures.

Si l'on procède à une ventilation par répartition modale du soutien financier de l'UE accordé au travers de subventions pour le développement du réseau RTE-T, le volume d'investissement le plus élevé concerne le rail, lequel a absorbé pas moins de 51,5 % des dépenses totales en 2014 et 2015. La part des investissements dans les infrastructures routières a atteint 30,6 % du total des dépenses, suivie de 9,2 % pour les ports et les autoroutes de la mer, 5,5 % pour les aéroports (SESAR compris), 2,1 % pour les infrastructures multimodales et 1,1 % pour les voies navigables.

Le niveau d'investissement le plus élevé communiqué pour le rail (51,5 % du total des investissements) correspond aux niveaux de conformité les plus bas pour la moitié des indicateurs ferroviaires (moins de 75 % pour l'ERTMS, la charge par essieu et la longueur des trains), ainsi qu'à l'objectif stratégique général du RTE-T de soutenir des modes de transport sobres en carbone et durables. Cela est mieux mis en évidence par le soutien accordé dans le cadre du RTE-T et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, avec un soutien global à des projets ferroviaires en 2014-2015 plus de deux fois supérieur au montant des financements octroyés à l'ensemble des autres modes de transport réunis (70 % du total des dépenses du RTE-T/MIE).

Concernant les routes, les indicateurs de conformité technique ne s'élèvent qu'à 75 % pour le réseau central et à 58 % pour le réseau global. Parallèlement à cela, le niveau d'investissement est relativement élevé, à 30,6 % du total des dépenses. En moyenne, des investissements plus élevés dans l'infrastructure routière ont été réalisés dans les États membres concernés par la cohésion, comme en témoigne la contribution financière relativement importante accordée dans le cadre du FEDER et du Fonds de cohésion. Par contraste, la part des dépenses du RTE-T/MIE allouées aux infrastructures routières s'élevait à peine à 3 % en 2014 et 2015.

Concernant les voies navigables, le niveau d'investissement était très bas et ne s'élevait qu'à 1,1 % du total des investissements réalisés sur le RTE-T (même s'il est prévu que ce résultat

augmente compte tenu des engagements pris par le MIE en 2014 et 2015). Alors que des taux de conformité de 79 % pour la mise en œuvre des SIF et de 95 % pour la classe CEMT IV sont déjà atteints, le tirant d'eau autorisé est toujours loin d'être conforme (68 %), ce qui pourrait suggérer un besoin d'investissements accrus dans les infrastructures de voies navigables à l'avenir. Dans ce contexte, une augmentation des financements de l'UE est à envisager.

Pour les ports maritimes, la connexion au rail, tant pour le réseau central que pour le réseau global, est déjà entièrement conforme, selon les données de la base TENtec. Néanmoins, dans bien des cas, il existe encore des problèmes de capacité sur des sections ferroviaires à destination des ports. La part de 9,2 % du niveau d'investissements n'a pas résolu le problème des connexions aux voies navigables de classe CEMT IV pour lesquelles le taux de conformité est de 46 % pour le réseau central et d'à peine 9 % pour le réseau global.

Concernant les aéroports, le niveau des investissements reste relativement bas (5,5 %) bien que le taux de conformité en matière de connexions ferroviaires tant sur le réseau central (35,5 %) que sur le réseau global (12,2 %) soit très faible.

Globalement, on peut considérer que dans la plupart des cas des améliorations et des investissements importants sont toujours nécessaires pour atteindre les objectifs du règlement RTE-T.

Partant de ce principe, le présent rapport dresse un portrait plutôt positif des progrès déjà réalisés sur le réseau central et le réseau global du RTE-T. En effet, des portions considérables du RTE-T indiquent déjà un niveau élevé de conformité avec les exigences du règlement RTE-T. Le niveau des dépenses sur différents composants d'infrastructure du RTE-T provenant de sources de l'UE correspond généralement aux besoins en investissements et reflète les objectifs stratégiques du RTE-T en matière de transports tels que l'amélioration de l'accessibilité, l'intégration modale, l'interopérabilité, la durabilité, la réduction des émissions, la protection de l'environnement et la promotion de solutions de mobilité innovatrices. Dans les futurs rapports, le niveau des investissements à l'échelon des États membres devra être analysé dans le détail afin de compléter le tableau ci-dessus en termes de priorités d'investissement et de besoins financiers en lien avec la conformité technique du réseau.

Pour résumer, les deux premières années de mise en œuvre de la nouvelle approche stratégique montrent qu'un large éventail d'instruments différents a été mis en place avec succès afin de réaliser le RTE-T. Les progrès accomplis dans la mise en œuvre de projets à cette fin doivent désormais être contrôlés soigneusement et de manière continue afin de garantir que le réseau central, y compris ses corridors de réseau central, sera achevé d'ici à 2030, et le réseau global d'ici à 2050.

Annexe 1 – ICP et méthode de calcul utilisés pour mesurer la mise en œuvre technique du réseau RTE-T

<i>Mode</i>	<i>Indicateur</i>	<i>Passagers (P) Fret (F)</i>	<i>Unité</i>	<i>Calcul</i>	<i>Valeur cible (en 2030 pour le réseau central) (en 2050 pour le réseau global)</i>	<i>Valeur en 2015</i>	<i>Taux de transfert des données</i>	<i>Remarques</i>
Rail	Électrification	P/F	%	<i>Km électrifiés du réseau ferroviaire en proportion des km de réseau ferroviaire correspondants.</i>	100 %	81,3 % (central) 80,6 % (global)	95,9 % (central) 96,2 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres
	Écartement des voies 1435mm	P/F	%	<i>Écartement des voies standard (1435mm) en proportion (%) des km de réseau ferroviaire correspondants.</i>	100 %	77 % (central) 75,8 % (global)	98,2 % (central) 98,7 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres
	Mise en œuvre de l'ERTMS	P/F	%	<i>Longueur de fonctionnement permanent de l'ERTMS et du GSM-R sur le réseau ferroviaire, en proportion des km de réseau ferroviaire correspondants.</i>	100 %	9,5 % des sections de corridors de réseau central	96 5 % (corridors de réseau central)	Basé sur des données TENtec encodées via l'équipe de gestion du déploiement de l'ERTMS, pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres. Ces données se limitent aux sections des corridors de réseau central. Collecte de données supplémentaires en cours via l'étude ERTMS

	Vitesse de ligne (≥100 km/h)	F	%	<i>Longueur de lignes de fret et de lignes combinées permettant une vitesse maximale d'exploitation supérieure ou égale à 100 km/h, en proportion des km de réseau ferroviaire correspondants, sans limitation de charge.</i>	100 %	86,8 % (central) 86,6 % (global)	89,4 % (central) 86,9 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres
	Charge par essieu (≥22,5 t)	F	%	<i>Longueur de lignes de fret et de lignes combinées avec une charge par essieu autorisée supérieure ou égale à 22,5 tonnes, en proportion des km de réseau ferroviaire correspondants.</i>	100 %	66,8 % (central) 66,6 % (global)	97,5 % (central) 97,5 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres
	Longueur de train (≥740 m)	F	%	<i>Longueur de lignes de fret et de lignes combinées avec une longueur de train autorisée supérieure ou égale à 740 m, en proportion des km de réseau ferroviaire correspondants.</i>	100%	46,5 % (central) 46,6 % (global)	79,9 % (central) 76,2 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les États membres
Route	Voie rapide / autoroute	P/F	%	<i>Km de réseau routier classés en autoroute ou voie rapide, en proportion (%) des km de sections routières.</i>	100%	74,5 % (central) 58,1 % (global)	100 % (central) 100 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), pré-validées par l'AFE mais non encore validées par les

								États membres
	Disponibilité des carburants propres	P/F		Nombre de stations-services proposant des stations de chargement électrique, de l'hydrogène, des biocarburants liquides, du GNL/GNC, du bio-méthane ou du GPL le long de sections routières ou dans un rayon de 10 km de la jonction de ces routes (unités en nombres absolus, pas en %)	s.o.	s.o.	s.o.	La disponibilité des données est actuellement limitée. Les États membres doivent fournir leurs plans annuels pour le déploiement des infrastructures relatives aux carburants propres. Cet exercice est toujours en cours.
Voies navigables	Exigences du CEMT pour voies navigables de classe IV	F	%	Longueur de voies navigables classées au minimum en classe CEMT IV, en proportion (%) des km de réseau de voies navigables.	100 %	95,4 %	s.o.	Basé sur les données TENtec collectées via l'étude TENtec (lot 2), sujettes à pré-validation et non encore validées par les États membres
	Tirant d'eau autorisé (min. 2,5 m)	F	%	Km de réseau de voies navigables pouvant accueillir un navire d'un tirant d'eau de 2,5 m, en proportion (%) des km de sections de voies navigables.	100 %	68 %	s.o.	Données basées sur l'étude prévue à l'article 49, paragraphe 3, réalisée en 2016; collecte de données plus précises en cours via l'étude TENtec (lot 2)

	Hauteur autorisée sous les ponts (min. 5,25 m)	F	%	<i>Km de réseau de voies navigables avec distance verticale d'au moins 5,25 m sous les ponts, en proportion (%) des km de sections de voies navigables.</i>	100 %	s.o.	s.o.	Collecte de données en cours via l'étude TENtec (lot 2)
	Mise en œuvre des SIF (% des km sur lesquels les exigences minimales prévues par la directive SIF sont respectées)	F	%	<i>Km de réseau de voies navigables sur lesquels les exigences techniques minimales de la directive SIF sont respectées, en proportion (%) des km de sections de voies navigables.</i>	100 %	79,6 %	s.o.	Basé sur les données TENtec collectées via l'étude TENtec (lot 2), sujettes à pré-validation et non encore validées par les États membres
Ports	Connexion au rail	F	%	<i>Nombre de ports disposant d'une connexion au rail en proportion (%) du nombre de ports du réseau central et du réseau global correspondants.</i>	100 %	100 % des ports maritimes	s.o.	Données basées sur l'étude prévue à l'article 49, paragraphe 3, réalisée en 2016; collecte de données plus précises en cours via l'étude «autoroutes de la mer»
	Connexion aux voies navigables de classe CEMT	F	%	<i>Nombre de ports disposant d'une connexion à des voies navigables (avec l'arrière-pays) de</i>	100 %	46 % (central) 9 % (global)	s.o.	Données basées sur l'étude prévue à l'article 49, paragraphe 3, réalisée en 2016; collecte de données plus

IV			<i>classe CEMT IV minimum, en proportion (%) du nombre de ports du réseau central et du réseau global correspondants.</i>				précises en cours via l'étude «autoroutes de la mer»
Disponibilité des carburants propres	F	%	<i>Nombre de ports proposant (au moins, parmi les choix suivants) du GPL, du GNL, des biocarburants liquides, ou des carburants de synthèse, en proportion (%) du nombre total de ports du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Collecte de données en cours via l'étude TENtec (lot 2)
Disponibilité d'au moins un terminal de fret ouvert à tous les exploitants de manière non discriminatoire et appliquant des redevances transparentes	F	%	<i>Nombre de ports disposant d'au moins un terminal d'accès libre, en proportion (%) du nombre total de ports du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.
Installations de réception pour les déchets d'exploitation (uniquement	P/F	%	<i>Nombre de ports maritimes disposant d'installations pour accepter les catégories de déchets</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Collecte de données en cours via l'étude TENtec (lot 2)

	pour les ports maritimes)			<i>d'exploitation des navires pour lesquelles des installations de réception portuaires sont obligatoires (MARPOL13 annexes I, IV et V), en proportion (%) du nombre total de ports du réseau central et du réseau global.</i>				
Aéroports	Connexion au rail	P/F	%	<i>Nombre d'aéroports disposant d'une connexion au rail en proportion (%) du nombre d'aéroports du réseau central et du réseau global correspondants.</i>	100 % (soit l'ensemble des 38 aéroports du réseau central)	23 des 38 aéroports du réseau central concernés par ce critère de conformité (60,5 %) (À titre informatif: 35,5 % de l'ensemble des aéroports du réseau central et 12,2 % de l'ensemble des aéroports du réseau global)	100 % (central) 100 % (global)	Basé sur les données TENtec encodées via l'étude TENtec (lot 1), non encore validées par les États membres
	Disponibilité d'au moins un terminal ouvert à tous les exploitants de manière non discriminatoire et appliquant des redevances transparentes, appropriées et	P/F	%	<i>Nombre d'aéroports proposant des biocarburants liquides ou des carburants de synthèse pour les avions, en proportion (%) du nombre total d'aéroports du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.

	équitables							
	Disponibilité des carburants propres	P/F	%	<i>Nombre d'aéroports disposant d'au moins un terminal d'accès libre, en proportion (%) du nombre total d'aéroports du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.
TRR	Capacité de transbordement intermodal (par charge unitaire)	F	%	<i>Nombre de terminaux rail-route disposant de la capacité de traiter des unités intermodales, en proportion (%) du nombre total de TRR du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.
	Accessibilité au terminal pour les trains de 740 m	F	%	<i>Nombre de terminaux rail-route disposant de la capacité d'accueillir des trains de 740 m (sans découplage), en proportion (%) du nombre total de TRR du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.

Accessibilité au terminal pour les trains électrifiés	F	%	<i>Nombre de terminaux rail-route disposant de la capacité d'accueillir des trains électrifiés, en proportion (%) du nombre total de TRR du réseau central et du réseau global.</i>	s.o.	s.o.	s.o.	Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.
Disponibilité d'au moins un terminal de fret ouvert à tous les exploitants de manière non discriminatoire et appliquant des redevances transparentes	F	%	<i>Nombre de TRR disposant d'au moins un terminal d'accès libre, en proportion (%) du nombre total de TRR du réseau central et du réseau global.</i>				Pas de données actuellement disponibles. Ces données feront prochainement l'objet d'une campagne de collecte de données.

Tableau 1 – Dépenses de l’UE relatives au RTE-T par source de financement pour chaque mode de transport en 2014-2015, en millions d’EUR

Mode de transport	RTE-T/MIE	Dépenses FEDER+FC	Total
Air	167,4	764,4	931,8
Voies navigables	115,9	72,8	188,7
Multimodal	72,8	284,1	356,9
Mer	202,8	1 352,2	1 555,0
Rail	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Route	75,5	5 121,4	5 196,9
Total	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Tableau 2 – Total des dépenses et des engagements relatifs au RTE-T par financements du RTE-T/MIE (2014-2015)

États membres	Dépenses/financements du RTE-T/MIE ¹	Engagements juridiques du MIE ²
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Autres	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR

Total	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR
--------------	-----------------------------	------------------------------

1 Part des dépenses du RTE-T en lien avec des projets d'ouvrage et des projets mixtes d'ouvrage/d'étude. Dépenses sur la base des coûts déclarés dans les rapports sur l'état d'avancement des travaux et les demandes finales de paiement. Part des dépenses / des financements du MIE sur la base des coûts déclarés / des demandes de paiement, le cas échéant, ou des financements que le projet devrait absorber sur la base des dernières informations disponibles (en tenant compte de la ventilation budgétaire dans les conventions de subvention).

2 Financements de l'UE actuellement attribués via la convention de subvention la plus récente (pour les actions en cours) ou financements finaux pour les actions achevées/clôturées. Cette variable tient compte de la réduction des financements via des amendements.

Tableau 3 – Total des dépenses et des engagements relatifs au RTE-T par le FEDER/Fonds de cohésion en 2014-2015

États membres	Dépenses FEDER + Fonds de cohésion (2014-2015) pour la période 2007-2013 ¹	Montant estimé des engagements FEDER + Fonds de cohésion (2014-2015) pour la période 2014-2020 ²
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00 EUR	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR
SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
TC/CB*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR

Total	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR
--------------	------------------------------	-----------------------------

* TC/CB fait référence aux programmes mis en œuvre dans le cadre de l'objectif de coopération territoriale européenne, qui n'avaient pas accès au Fonds de cohésion et couvraient des régions de différents États membres

1 Les estimations présentées dans ces tableaux se basent sur des données collectées dans le cadre de l'évaluation ex post des programmes de la politique de cohésion 2007-2013 se concentrant sur le module de travail 13 du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion (FC), ainsi que sur les dernières versions des programmes adoptées en 2016.

2 Les chiffres se basent sur les données extraites en octobre 2016 des programmes adoptés et comprennent uniquement les ressources du FEDER ou du Fonds de cohésion, pas la contribution nationale.

Tableau 4 – Prêts de la BEI signés en 2014-2015 pour des projets du RTE-T

États membres	Prêts de la BEI signés ¹
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	325 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR
Total	13 692 000 000,00 EUR

1 Opérations/prêts de la BEI relatifs au RTE-T signés en 2014 et 2015