



Bruxelles, le 26.8.2020  
COM(2020) 433 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 2016 et 2017**

## Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2016 et 2017

### 1. INTRODUCTION

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 européen 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. En outre, grâce au développement de modes de transport plus propres tels que le rail et les voies navigables et au déploiement de carburants de substitution dans le transport routier et maritime, il joue également un rôle essentiel dans la décarbonation et, partant, dans la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe<sup>1</sup>.

La mise en œuvre des normes et des objectifs énoncés dans les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport [règlement (UE) n° 1315/2013, ci-après le «règlement RTE-T»<sup>2</sup>] de 2013 est donc primordiale pour garantir un réseau de transport européen continu, plus durable et plus intelligent. En effet, les orientations du RTE-T établissent 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, concentrer l'attention 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 goulots 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 fixe ainsi des délais clairs pour l'achèvement du réseau central (d'ici 2030) et du réseau global (d'ici 2050).

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), l'instrument financier établi par le règlement (UE) n° 1316/2013<sup>3</sup>, appuie la mise en œuvre du RTE-T. En outre, des investissements considérables sont réalisés en faveur du RTE-T grâce au soutien apporté par l'Union européenne (UE) au titre du Fonds de cohésion et du Fonds européen de développement régional (FEDER), ainsi que par l'intermédiaire des divers instruments financiers mis à disposition par la Banque européenne d'investissement (BEI).

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. À cette fin, l'article 49, paragraphe 3, du règlement RTE-T prévoit que la Commission publie, tous

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final

<sup>2</sup> 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, p. 1).

<sup>3</sup> Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant établissement du programme-cadre pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

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 européen et au Comité des régions. Le premier rapport sur les années de référence 2014 et 2015 a été adopté en juin 2017<sup>4</sup>. Le présent rapport sur l'état d'avancement est donc le deuxième rapport biennal de ce type présenté par la Commission aux autres institutions de l'UE.

Le présent rapport s'appuie sur les données de 2016 et 2017<sup>5</sup>. À ce titre, il dépeint une situation qui a continué à progresser jusqu'à aujourd'hui, notamment sur le plan de la conformité technique. Les progrès déjà visibles en 2016 et 2017 envoient les signaux appropriés et confirment la pertinence des politiques RTE-T, laquelle est aujourd'hui encore plus évidente que lors de leur élaboration en 2013, notamment en ce qui concerne la décarbonation et le pacte vert pour l'Europe, dans lequel le transport occupe une place très importante.

### **1.1. Principales conclusions**

Selon le système d'information TENtec, l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport au niveau des corridors de réseau central, pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T, atteint entre 81 % et 100 % pour la plupart (dix sur treize) des indicateurs disponibles, tandis que pour les trois autres exigences, les taux de conformité se situent entre 11 % et 67 %.

Même si l'on constate une amélioration des taux de conformité avec les normes RTE-T en 2017 par rapport aux années précédentes, il convient de souligner que ces taux de conformité ne reflètent pas toujours pleinement la réalité en matière de qualité ou de fonctionnalité opérationnelle du réseau de transport. En effet, cette analyse doit être replacée dans le contexte de normes techniques RTE-T partiellement limitées par rapport aux besoins réels sur le terrain. Il pourrait donc se révéler nécessaire de préciser et de développer ces normes lors de la prochaine révision du règlement RTE-T afin de mieux appréhender les potentialités et les limites réelles du réseau.

À titre d'exemple concret: le réseau d'infrastructures ferroviaires a déjà atteint un niveau de conformité élevé en termes d'électrification (89 %), d'écartement des voies (86 %), de vitesse des lignes de fret (86 %) et de charge par essieu pour le fret (81 %), ce qui est loin d'être le cas pour la longueur des trains de marchandises (43 %) et, surtout, pour le déploiement de l'ERTMS (11 %). Toutefois, une ligne peut être adaptée à des trains de 740 m de long, sans pour autant comporter suffisamment de voies de service pour garantir une interopérabilité totale dans la pratique.

Pour ce qui est des routes, le niveau de conformité avec les critères de voie rapide / d'autoroute est pleinement atteint (100 %). Cependant, comme indiqué ci-dessus, il convient de garder à l'esprit que les définitions des catégories de routes dans le règlement RTE-T sont différentes de celles de la CEE-ONU, d'EUROSTAT ou du FIT, occultant ainsi le fait que la qualité des routes peut être insuffisante par endroits. De plus, il se peut que certaines parties du réseau n'aient pas été entretenues correctement pendant une certaine période, ce qui fait qu'une route théoriquement conforme ne satisfait pas aux normes opérationnelles et de sécurité.

---

<sup>4</sup> COM(2017) 327 final

<sup>5</sup> Les données complètes pour 2017 n'étaient disponibles qu'à la mi-2019.

Les voies navigables sont presque entièrement conformes en ce qui concerne la mise en œuvre des SIF (98 %) et les exigences de la classe CEMT IV ou supérieure (97 %). Tant le critère de tirant d'eau autorisé de 2,5 m ou plus que celui de la hauteur autorisée sous les ponts de 5,25 m ou plus atteignent déjà un niveau élevé de 85 %. Cela ne doit cependant pas dissimuler le fait que si le niveau de conformité est théoriquement atteint, il existe des exceptions sur de courtes distances qui ont cependant de graves répercussions sur la navigabilité d'une section plus large. La situation du Danube en est un bon exemple.

Enfin, 89 % des ports maritimes sont connectés au rail, tandis que la connexion ferroviaire des aéroports accuse un certain retard, avec un taux de 67 %. Une fois de plus, des données satisfaisantes peuvent parfois dissimuler une situation moins positive pour certains de ces nœuds, en particulier pour les ports: dans un certain nombre de cas, la connexion ferroviaire existante n'est pas suffisante sur le plan de la capacité ou de la qualité ou ne va tout simplement pas jusqu'au dernier ou premier kilomètre.

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 l'ensemble du RTE-T. Au cours des années 2016 et 2017, le total des investissements réalisés dans le réseau du RTE-T a représenté plus de 91 milliards d'EUR. La majorité des investissements ont été financés par des ressources nationales (73 %). Sur ces 91 milliards d'EUR, 11,5 milliards d'EUR ont été financés par des prêts de la BEI, 9,8 milliards d'EUR ont été cofinancés par les Fonds structurels et d'investissement européens (FEDER et Fonds de cohésion) et 3,1 milliards d'EUR par le MIE.

En ce qui concerne la répartition modale, la part la plus élevée de l'ensemble des investissements (80 milliards d'EUR) déclarés par les États membres (qui inclut la part de cofinancement de l'UE le cas échéant) a été consacrée au réseau central (71 %). De même, la plupart des fonds ont été affectés au réseau ferroviaire du RTE-T (y compris l'ERTMS) (45 %).

## **1.2. Champ d'application et méthodologie**

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 premier rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T pour les années de référence 2014 et 2015 a été adopté en juin 2017. Toutefois, celui-ci s'est heurté à diverses contraintes, notamment en ce qui concerne la disponibilité des données, les limites méthodologiques, etc. Par conséquent, la méthodologie appliquée à la recherche de données pour le présent rapport a été modifiée. De ce fait, les données du rapport 2014-2015 ne peuvent pas être comparées directement, dans tous leurs aspects et parties, avec l'analyse du présent rapport.

Le présent rapport relatif aux années 2016 et 2017 propose une analyse de la mise en œuvre des paramètres techniques du RTE-T. Cette analyse a été réalisée grâce aux données chargées dans le système d'information TENtec, avec 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. L'ensemble de données pour 2016 et 2017 est toutefois limité au réseau des corridors de réseau central. Néanmoins, les données relatives aux corridors de réseau central fournissent déjà une indication importante des progrès réalisés dans le cadre du RTE-T, puisque les investissements (tant au niveau de l'Union qu'à celui des États membres) se sont de toute manière concentrés, dans la plupart des cas, sur les corridors de réseau central au cours de ces premières années, étant donné que l'échéance pour leur achèvement est fixée à 2030 et non à 2050 comme pour le réseau global.

En outre, et comme mentionné ci-dessus, le présent rapport présente la situation sous l'angle de la seule conformité des infrastructures aux normes RTE-T telles qu'elles sont définies dans le règlement RTE-T. Une conformité totale ne garantit pas nécessairement l'absence de lacunes opérationnelles ou de goulets d'étranglement sur le terrain. C'est pourquoi la Commission européenne mène des études approfondies sur les neuf corridors de réseau central ainsi que sur les deux priorités horizontales. Celles-ci analysent les infrastructures de manière beaucoup plus détaillée, c'est-à-dire non seulement sur le plan de la conformité statistique, mais aussi sur la base d'évaluations qualitatives dans une perspective de réseau plus large. Cette analyse permet de mettre en évidence les lacunes et les goulets d'étranglement dans les plans de travail sur les corridors correspondants, ainsi que dans les plans de mise en œuvre de l'ERTMS et des autoroutes de la mer des coordonnateurs européens.

Enfin, le présent rapport donne une indication des budgets nationaux et des cofinancements et financements provenant de diverses sources de l'UE pour les investissements réalisés en faveur des infrastructures du réseau RTE-T au cours de la période 2016-2017, principalement du FEDER, du Fonds de cohésion, du MIE et des prêts de la BEI. Alors que le rapport relatif aux années 2014 et 2015 ne fournissait encore aucune indication sur le budget des États membres consacré au RTE-T en raison de contraintes liées à la base analytique et méthodologique, le présent rapport rend compte pour la première fois des investissements réalisés par ces derniers<sup>6</sup>. Ces données ont été communiquées directement par les États membres dans le cadre d'une enquête unifiée.

En ce qui concerne le cofinancement de l'UE et le cofinancement, 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 BEI.

---

<sup>6</sup> Seuls les projets d'ouvrages cofinancés ou non par l'UE d'une valeur supérieure à un million d'EUR ont été déclarés.

## **2. ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RTE-T: PROGRES TECHNIQUES REALISES SUR LE RESEAU RTE-T EN 2016 ET 2017**

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 législative<sup>7</sup>. 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.

### **2.1. Indicateurs clés de performance dans le système d'information TENtec**

À ce jour, TENtec relie des informations géographiques avec des données relatives à des 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, couvrant le réseau central et le réseau global du RTE-T, ainsi que d'autres couches de données thématiques. Ces bases de données incorporent les données collectées auprès des États membres, les études sur les corridors et d'autres activités de collecte de données afin de fournir à la Commission les moyens d'identifier les principaux enjeux, tels que les goulets d'étranglement et les questions liées à l'interopérabilité transfrontalière.

Par rapport au précédent rapport biennal, la quantité, le taux de réponse et la qualité des données se sont considérablement améliorés au niveau des corridors de réseau central, ce qui a permis de présenter des cartes détaillées illustrant le niveau de conformité pour les principaux paramètres techniques.

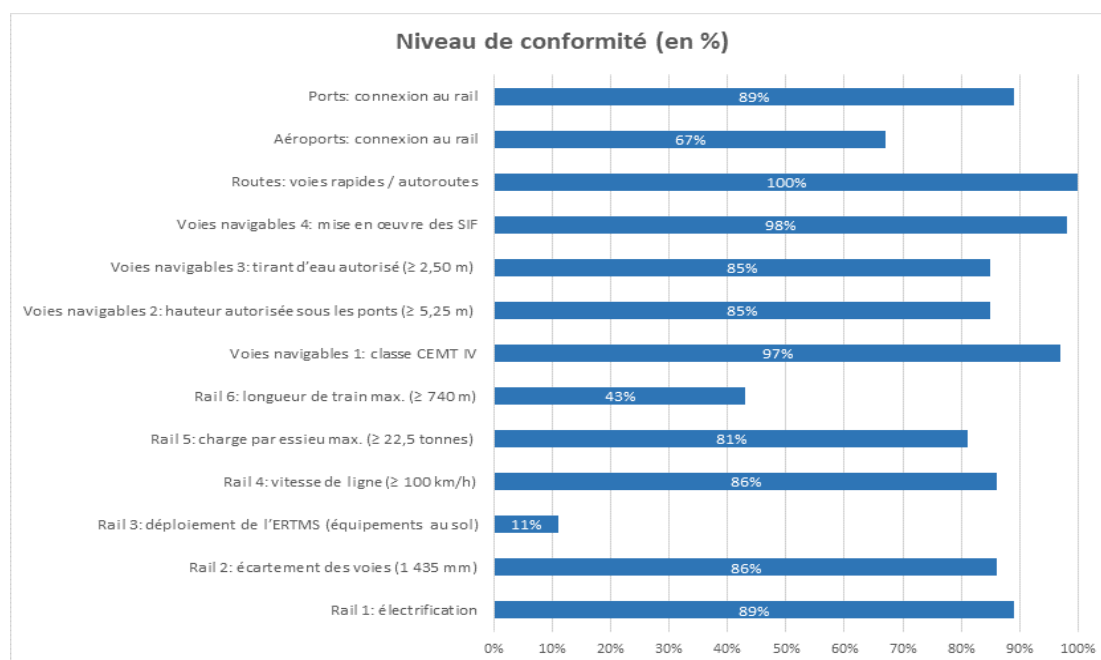
### **2.2. Mise en œuvre technique du réseau TEN-T par ICP**

Selon le système d'information TENtec, l'état actuel de mise en œuvre des infrastructures des réseaux transeuropéens de transport au niveau des corridors de réseau central, pour ce qui est de leur conformité avec les exigences du règlement RTE-T, atteint entre 81 % et 100 % pour la plupart (dix sur treize) des indicateurs disponibles. Toutefois, même dans les cas où la situation s'est encore améliorée depuis 2017, un pourcentage de conformité élevé peut dissimuler une situation moins favorable sur le terrain, car les critères du règlement RTE-T ne sont pas suffisamment développés ni précisés (voir la section 1.1 ci-dessus).

---

<sup>7</sup> *The planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T)*, SWD(2013) 542 final.

Graphique 1: conformité (en %) pour le réseau des corridors de réseau central (CRC)



Source: TENtec

## Rail

Le taux de conformité pour l'électrification du rail atteint déjà un niveau élevé de 89 % pour les données de 2017. Certains réseaux isolés, principalement en Irlande, au Royaume-Uni, dans les États baltes, en Espagne et au Portugal, sont exemptés<sup>8</sup>. Le taux de conformité pour l'écartement des voies ferrées atteint déjà un niveau élevé de 86 % pour les données de 2017. Les trois exceptions notables sont l'écartement ibérique, qui prédomine toujours dans la péninsule ibérique, l'écartement irlandais, qui est toujours le seul utilisé en Irlande, et l'écartement large, qui est presque le seul utilisé dans les États baltes et en Finlande. La situation s'est améliorée depuis la collecte des données de 2017 et l'évolution du matériel roulant à écartement variable a quelque peu amoindri l'importance de ce paramètre pour l'interopérabilité ferroviaire. Il pourrait également se révéler nécessaire d'aborder ce point dans le cadre de la révision du règlement RTE-T. Le déploiement de l'ERTMS (équipements au sol) se situe à un faible taux de 11 % pour les données de 2017. Il s'agit du principal défi à relever en ce qui concerne les paramètres du RTE-T, les progrès étant plus lents que prévu et

<sup>8</sup> Exemption de certaines exigences pour les réseaux isolés conformément à l'article 39, paragraphe 2, point a) i) à iii), du règlement (UE) n° 1315/2013.

espéré. Des mesures sont prévues pour remédier à cette situation. Les endroits où l'ERTMS est déjà déployé correspondent principalement à des portions des réseaux espagnol, français, belge, luxembourgeois, néerlandais, slovène et polonais. Une fois de plus, la situation s'est améliorée depuis la collecte des données de 2017, un constat qui sera reflété dans le prochain rapport. L'Allemagne, par exemple, a récemment annoncé des investissements ambitieux en faveur de l'ERTMS, tandis que d'autres États membres intensifient également leurs efforts de manière assez marquée. En ce qui concerne la vitesse des lignes de fret, la conformité par rapport au paramètre de 100 km/h ou plus atteint déjà un taux élevé de 86 % pour les données de 2017. Les carences se situent principalement dans les États baltes, en Pologne et en Bulgarie. Pour ce qui est de la charge par essieu pour le fret, la conformité par rapport au paramètre de 22,5 tonnes ou plus par essieu atteint déjà un taux élevé de 81 % pour les données de 2017. Les carences se situent principalement en Roumanie, en Hongrie, en Pologne et en Irlande. Enfin, s'agissant de la longueur des trains de marchandises, la conformité par rapport au paramètre relatif aux voies de service de 740 m ou plus se situe à une moyenne de 43 % pour les données de 2017. Ce paramètre est déjà satisfait principalement en France, dans le Benelux, en l'Allemagne et au Danemark. Il faut toutefois tenir compte des réserves déjà mentionnées, à savoir que la situation a continué à s'améliorer depuis 2017 et qu'il existe parfois des différences entre la conformité théorique et les possibilités opérationnelles réelles. Par exemple, une ligne peut être adaptée à des trains de 740 m de long, sans pour autant comporter suffisamment de voies de service pour concrétiser ces possibilités.

### ***Routes***

Pour les routes, le principal indicateur calculé est le nombre total de kilomètres conformes aux types de route autoroute ou voie rapide. Les résultats montrent que la conformité est atteinte à 100 %. Aucune information détaillée sur la disponibilité des carburants propres n'est actuellement disponible dans TENtec. De plus amples informations devraient être présentées dans le troisième rapport d'avancement pour les années de référence 2018 et 2019.

### ***Rail***

Pour ce qui est de la connexion des ports maritimes au rail, la conformité est déjà de 89 % pour les données de 2017. Les carences ne concernent que 14 ports, dont plus de la moitié se situent dans les États membres méridionaux, notamment en Italie et en Grèce. Il convient toutefois de souligner une fois de plus que la norme RTE-T ne fait référence qu'à la connexion ferroviaire sans aucune indication sur la qualité de cette connexion. Par conséquent, des limitations pourraient subsister, notamment en ce qui concerne la liaison du dernier kilomètre jusqu'à un port, même si, officiellement, ce port est conforme à la norme RTE-T.

### ***Voies navigables***

Le taux de conformité pour la mise en œuvre des SIF atteint déjà un niveau très élevé de 98 % pour les données de 2017. Les dernières carences concernent la France et l'Italie. Le taux de conformité par rapport au paramètre de la classe CEMT IV ou supérieure est également très élevé, à savoir 97 % pour les données de 2017. La principale carence concerne la Croatie, sur la rivière Sava. La hauteur minimale de 5,25 mètres autorisée sous les ponts présente un taux de conformité élevé de 85 % pour les données de 2017. Les carences concernent principalement l'Allemagne. Le tirant d'eau autorisé de minimum 2,5 mètres affiche le même



taux de conformité élevé, soit 85 % pour les données de 2017. Les carences concernent essentiellement l'Allemagne, la Tchéquie et la Croatie.

### **Aéroports**

Quant aux aéroports, le règlement RTE-T 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'est-à-dire 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, selon le trafic potentiel. À cet égard, le taux de conformité atteint un niveau encourageant de 67 % pour les données de 2017. Les aéroports qui ne sont pas encore conformes sont répartis dans toute l'UE, ce qui dénote un besoin commun de parvenir à une connectivité aéroportuaire intégrale.

### **3. ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU RTE-T: PROGRES DES INVESTISSEMENTS FINANCIERS REALISES DANS LE RESEAU RTE-T EN 2016 ET 2017**

Au cours des années 2016 et 2017, l'investissement total réalisé dans le réseau du RTE-T a été légèrement supérieur à 91 milliards d'EUR. Sur ce montant, 11,5 milliards d'EUR ont été investis dans le cadre de prêts de la BEI, 9,8 milliards d'EUR ont été cofinancés par les Fonds structurels et d'investissement européens [Fonds ESI, notamment le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion] et 3,1 milliards d'EUR ont été financés par le MIE. Dans les cas concernés par un cofinancement de l'UE, le taux de cofinancement se situe entre 20 % et 85 %. Le solde et la majeure partie des fonds ont été mobilisés par des ressources nationales.

Il convient également de noter que le montant global des investissements déclarés par les États membres (soit 80 milliards d'EUR) ne comprend que les investissements en lien avec des projets d'ouvrage ou d'autres actifs et/ou des projets mixtes (mais pas les seules études) concernant le réseau central ou global du RTE-T. Dans le cadre des ouvrages, tous les projets qui contribuent aux objectifs de l'article 4 du règlement RTE-T (c'est-à-dire cohésion, efficacité, durabilité, augmentation des avantages pour les usagers) ont été déclarés. En outre, seuls les projets d'ouvrages qui mènent au développement de nouvelles infrastructures ou à la rénovation/réhabilitation des infrastructures existantes sont comptabilisés. Les coûts d'entretien courants ont été exclus. Enfin, le présent rapport couvre tous les projets de plus d'un million d'EUR qui étaient en cours en 2016 et 2017, indépendamment de leurs dates de lancement.

Sur les 80 milliards d'EUR d'investissements totaux communiqués par les États membres (qui incluent la part de cofinancement de l'UE le cas échéant), la majorité a été investie dans le réseau central (71 %). De même, la plupart des fonds ont été affectés au réseau ferroviaire du RTE-T (y compris l'ERTMS) (45 %).

Tableau 1: dépenses consacrées au RTE-T en 2016 et 2017 en millions d'EUR

| EU-28                                      | Dépenses consacrées au RTE-T en 2016 et 2017 en millions d'EUR |                       |                           |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
|                                            | <i>Réseau global</i>                                           | <i>Réseau central</i> | <i>Total réseau RTE-T</i> |
| <b>Rail RTE-T<br/>(y compris ERTMS)</b>    | 7 546                                                          | 28 632                | 36 178                    |
| <b>Routes RTE-T<br/>(y compris STI)</b>    | 14 410                                                         | 16 644                | 31 054                    |
| <b>Voies navigables RTE-T</b>              | (s.o.)                                                         | 2 374                 | 2 374                     |
| <b>Ports RTE-T<br/>(y compris VTMS)</b>    | 870                                                            | 3 876                 | 4 746                     |
| <b>Aéroports RTE-T<br/>(y compris ATM)</b> | 790                                                            | 5 041                 | 5 831                     |
| <b>Total en millions d'EUR</b>             | <b>23 616</b>                                                  | <b>56 567</b>         | <b>80 183</b>             |

Source: enquête menée auprès des États membres en 2019

### **MIE (mécanisme pour l'interconnexion en Europe)**

En ce qui concerne les dépenses de l'actuel MIE-transport, les subventions consacrées au réseau RTE-T en 2016 et 2017 s'élèvent à environ 3,14 milliards d'EUR pour 793 projets, ce qui représente une augmentation appréciable par rapport à 2014 et 2015 (2,1 milliards d'EUR). La majeure partie du financement au titre du MIE (environ 77 %) a été consacrée à des projets d'infrastructures de transport durables. Ainsi, environ 65 % ont été investis dans des projets d'infrastructures ferroviaires et environ 12 % dans des infrastructures de navigation intérieure et de transport maritime.

Tableau 2: financement du MIE-transport en 2016 et 2017 en millions d'EUR

| Financement du MIE-transport en 2016 et 2017 |                          | Nombre de projets |
|----------------------------------------------|--------------------------|-------------------|
| <i>par mode de transport</i>                 | <i>en millions d'EUR</i> |                   |
| Aérien                                       | 502                      | 74                |
| Voies navigables                             | 156                      | 64                |
| Maritime                                     | 235                      | 147               |
| Rail                                         | 2 031                    | 323               |
| Autre*                                       | -                        | 3                 |

|                                |              |            |
|--------------------------------|--------------|------------|
| Route                          | 217          | 182        |
| <b>Total en millions d'EUR</b> | <b>3 141</b> | <b>793</b> |

Source: INEA. Uniquement les projets dont les bénéficiaires proviennent des 27 États membres et du Royaume-Uni.

\*Digitalisation of Multimodal Transport (*transformation numérique du transport multimodal*)

### **Fonds ESI (Fonds structurels et d'investissement européens)**

Un montant de 9,85 milliards d'EUR (dépenses déclarées) a été investi dans le RTE-T en 2016 et 2017 par le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion, qui totalisent ensemble environ 40 % de tous les investissements en faveur du RTE-T financés par l'UE (y compris les prêts de la BEI). Il convient de noter que la part indiquée du Fonds de cohésion 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 MIE<sup>9</sup>. Il est également à noter que le soutien apporté par la politique de cohésion n'est pas alloué sur une base annuelle, mais programmé sur une période de sept ans. Les montants déclarés pour 2016-2017 sont des dépenses encourues par les bénéficiaires, certifiées et déclarées à la Commission au cours de la période de référence.

Tableau 3: FEDER et Fonds de cohésion (dépenses déclarées), 2016 et 2017, en millions d'EUR

| <b>FEDER et Fonds de cohésion (dépenses déclarées*), 2016 et 2017</b> |                                 |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b><i>par mode de transport</i></b>                                   | <b><i>en millions d'EUR</i></b> |
| Aérien                                                                | 79                              |
| Voies navigables et ports intérieurs                                  | 10                              |
| Ports maritimes                                                       | 25                              |
| Rail                                                                  | 2 003                           |
| Route                                                                 | 7 709                           |
| Transport multimodal                                                  | 19                              |
| <b>Total en millions d'EUR</b>                                        | <b>9 845</b>                    |

Source: DG REGIO, <https://cohesiondata.ec.europa.eu/d/3kkx-ekfq>

<sup>9</sup> 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.

*\*Dépenses encourues par les bénéficiaires, certifiées et déclarées à la Commission.  
Les chiffres sont cumulés.*

### ***BEI (Banque européenne d'investissement)***

En 2016 et 2017, la BEI a financé des investissements dans le secteur des infrastructures de transport à hauteur de 13 milliards d'EUR pour 74 opérations de transport au total (RTE-T et non RTE-T, à l'exclusion des actifs mobiles), et a mobilisé 51 milliards d'EUR d'investissements. La majeure partie de ces investissements dans les infrastructures de transport (89 %) a été consacrée au RTE-T, ce qui représente 51 opérations ayant bénéficié de prêts de la BEI signés en 2016 et 2017 pour un montant de 11,5 milliards d'EUR.

Sur ces 74 opérations de transport financées en 2016-2017, 18 opérations ont bénéficié du soutien des Fonds ESI. Cela représente un volume de prêts de la BEI, soutenu par les garanties des Fonds ESI, d'environ 2,5 milliards d'EUR, pour une mobilisation totale de 10,2 milliards d'EUR d'investissements dans le secteur des transports (infrastructures, hors actifs mobiles). Au cours de la même période, cinq opérations ont été signées dans le cadre de l'instrument de prêt du MIE. Cela correspond à un volume de prêts de la BEI, soutenu par l'instrument de prêt du MIE, d'environ 338 millions d'EUR, pour une mobilisation totale de 1,9 milliard d'EUR d'investissements dans les routes, les ports et les navires verts du RTE-T<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Source des données: rapport opérationnel de la BEI à la Commission européenne

Tableau 4: dépenses consacrées au RTE-T par source de financement par État membre en 2016 et 2017, en millions d'EUR

| <b>Dépenses consacrées au RTE-T par source de financement par État membre en 2016 et 2017, en millions d'EUR*</b> |                                                                            |                           |                                                      |                                       |                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|
| <b>États membres</b>                                                                                              | <b>Budgets nationaux, y compris les fonds reçus de l'UE (2016 et 2017)</b> |                           |                                                      | <b>Prêts de la BEI (2016 et 2017)</b> | <b>Total en millions d'EUR</b> |
|                                                                                                                   |                                                                            | <b>Financement du MIE</b> | <b>FEDER et Fonds de cohésion dépenses déclarées</b> |                                       |                                |
| <b>AT</b> (Autriche)                                                                                              | <b>3 931</b>                                                               | 174,2                     |                                                      | <b>1 200</b>                          | <b>5 131</b>                   |
| <b>BE</b> (Belgique)                                                                                              | <b>1 707</b>                                                               | 124,5                     |                                                      |                                       | <b>1 707</b>                   |
| <b>BG</b> (Bulgarie)                                                                                              | <b>196</b>                                                                 | 8,6                       | 168                                                  |                                       | <b>196</b>                     |
| <b>CY</b> (Chypre)                                                                                                | <b>32</b>                                                                  | 1,6                       | 14                                                   |                                       | <b>32</b>                      |
| <b>CZ</b> (Tchéquie)                                                                                              | <b>1 274</b>                                                               | 66,8                      | 529                                                  |                                       | <b>1 274</b>                   |
| <b>DE</b> (Allemagne)                                                                                             | <b>22 429</b>                                                              | 777,1                     |                                                      | <b>1 263</b>                          | <b>23 692</b>                  |
| <b>DK</b> (Danemark)                                                                                              | <b>1 015</b>                                                               | 37,8                      |                                                      | <b>168</b>                            | <b>1 183</b>                   |
| <b>EE</b> (Estonie)                                                                                               | <b>303</b>                                                                 | 18,4                      | 276                                                  | <b>30</b>                             | <b>333</b>                     |
| <b>EL</b> (Grèce)                                                                                                 | <b>1 157</b>                                                               | 211,1                     | 271                                                  | <b>617</b>                            | <b>1 775</b>                   |
| <b>ES</b> (Espagne)                                                                                               | <b>5 978</b>                                                               | 188,3                     | 146                                                  | <b>1 261</b>                          | <b>7 239</b>                   |
| <b>FI</b> (Finlande)                                                                                              | <b>1 304</b>                                                               | 61,1                      |                                                      | <b>230</b>                            | <b>1 534</b>                   |
| <b>FR</b> (France)                                                                                                | <b>8 315</b>                                                               | 315,0                     |                                                      | <b>740</b>                            | <b>9 055</b>                   |
| <b>HR</b> (Croatie)                                                                                               | <b>319</b>                                                                 | 16,7                      | 48                                                   | <b>15</b>                             | <b>334</b>                     |
| <b>HU</b> (Hongrie)                                                                                               | <b>1 169</b>                                                               | 99,1                      | 655                                                  | <b>40</b>                             | <b>1 209</b>                   |
| <b>IE</b> (Irlande)                                                                                               | <b>794</b>                                                                 | 20,5                      |                                                      | <b>48</b>                             | <b>842</b>                     |
| <b>IT</b> (Italie)                                                                                                | <b>12 490</b>                                                              | 273,8                     | 45                                                   | <b>1 926</b>                          | <b>14 416</b>                  |
| <b>LT</b> (Lituanie)                                                                                              | <b>226</b>                                                                 | 26,7                      | 484                                                  |                                       | <b>226</b>                     |
| <b>LU</b> (Luxembourg)                                                                                            | <b>584</b>                                                                 | 4,0                       |                                                      |                                       | <b>584</b>                     |

|                                |                    |         |       |               |               |
|--------------------------------|--------------------|---------|-------|---------------|---------------|
| <b>LV</b> (Lettonie)           | <b>315</b>         | 4,8     | 259   |               | <b>315</b>    |
| <b>MT</b> (Malte)              | <b>61</b>          | 2,9     | 20    |               | <b>61</b>     |
| <b>NL</b> (Pays-Bas)           | <b>4 075</b>       | 93,2    | 0     | <b>254</b>    | <b>4 329</b>  |
| <b>PL</b> (Pologne)            | <b>7 018</b>       | 307,3   | 5 542 | <b>2 040</b>  | <b>9 058</b>  |
| <b>PT</b> (Portugal)           | <b>233</b>         | 31,5    | 23    |               | <b>233</b>    |
| <b>Régional</b> - Pays de l'UE |                    |         |       | <b>71</b>     | <b>71</b>     |
| <b>RO</b> (Roumanie)           | <b>1 116</b>       | 12,3    | 603   | <b>790</b>    | <b>1 906</b>  |
| <b>SE</b> (Suède)              | <b>2 972</b>       | 63,3    |       |               | <b>2 972</b>  |
| <b>SI</b> (Slovénie)           | <b>279</b>         | 33,2    | 77    |               | <b>279</b>    |
| <b>SK</b> (Slovaquie)          | <b>892</b>         | 18,2    | 681   | <b>427</b>    | <b>1 319</b>  |
| <b>TC**</b>                    |                    |         | 2     |               | <b>2</b>      |
| <b>UK</b> (Royaume-Uni)        | <i>non déclaré</i> | 148,6   | 4     | <b>351</b>    | <b>504</b>    |
| <b>Total en millions d'EUR</b> | <b>80 184</b>      | 3 140,5 | 9 846 | <b>11 471</b> | <b>91 810</b> |

Source: enquête menée auprès des États membres en 2019, DG REGIO, INEA, BEI

\* *chiffres arrondis*

\*\* TC 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

#### 4. CONCLUSIONS

Des progrès considérables ont été accomplis dans le développement du réseau RTE-T au cours des années 2016 et 2017, tant en ce qui concerne la conformité technique que les investissements financiers réalisés dans le réseau.

En effet, sur le plan de la conformité avec les exigences du règlement RTE-T, le réseau des corridors de réseau central affiche un résultat compris entre 81 % et 100 % pour la plupart (dix sur treize) des indicateurs disponibles. Il faut toutefois garder à l'esprit que la définition actuelle des paramètres de conformité n'est parfois pas suffisamment développée ni précisée pour tenir dûment compte des possibilités opérationnelles réelles du réseau. Cela dit, les données plutôt satisfaisantes en matière de conformité vont de pair avec le fait que la part la plus élevée de l'ensemble des investissements (80 milliards d'EUR) déclarés par les États membres (qui inclut la part de cofinancement de l'UE le cas échéant) a été consacrée au réseau central (71 %). De même, la plupart des fonds ont été affectés au réseau ferroviaire du RTE-T (y compris l'ERTMS) (45 %) afin de combler les lacunes en matière de conformité.

En outre, il est également apparu clairement que les principaux défis du réseau d'infrastructures RTE-T ne peuvent être relevés que moyennant un savant mélange de financements et d'instruments financiers. Les années de référence 2016 et 2017 ont été couronnées de succès à cet égard, puisqu'elles ont été marquées par une augmentation des financements provenant du MIE en particulier et par une utilisation généralisée des divers autres instruments (FEDER, Fonds de cohésion, prêts de la BEI notamment).

De nouveaux progrès sont sans aucun doute à attendre dans les années à venir, à mesure que les échéances de 2030 et 2050 approchent et que la maturité de la réserve de projets s'accroît. Dans cette optique, les coordonnateurs européens du RTE-T ne ménagent pas leurs efforts pour maintenir une réserve de projets RTE-T solide, mature et visible, qui regroupe aujourd'hui déjà plus de 2 500 investissements dans des projets. De même, la Commission et les colégislateurs collaborent à diverses initiatives visant à rationaliser les procédures d'autorisation et de passation de marchés afin d'accélérer la mise en œuvre du RTE-T.

La Commission procède actuellement au réexamen du règlement RTE-T en vue d'accroître l'efficacité du réseau, notamment grâce à une meilleure intégration modale et à la transformation numérique, de favoriser les modes de transport propres et de renforcer la qualité et la résilience des infrastructures. Le développement et la précision des exigences techniques du réseau sont également à l'ordre du jour de ce processus de réexamen. Une éventuelle proposition de révision devrait être présentée d'ici 2021.

## 5. ANNEXES

- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail – Électrification – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail – Écartement des voies (1 435 mm) – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail (fret et lignes mixtes) – Vitesse de ligne – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail – Déploiement de l'ERTMS (équipement au sol) – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail (fret et lignes mixtes) – Charge par essieu max. – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Rail (fret et lignes mixtes) – Longueur de train max. – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Voies navigables – Classe CEMT – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Voies navigables – Tirant d'eau autorisé – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Voies navigables – Hauteur autorisée sous les ponts – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Voies navigables – Mise en œuvre des SIF – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Aéroports – Connexion au rail – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Ports – Connexion au rail – Situation en 2017
- Carte illustrant le niveau de conformité: Routes – Voies rapides / autoroutes – Situation en 2017