



**COMMISSION EUROPEENNE**

**COMMUNIQUE DE PRESSE**

Bruxelles, le 11 septembre 2014

## **Transports: 11,9 milliards d'euros pour améliorer les liaisons en Europe**

La Commission européenne a invité aujourd'hui les États membres à proposer des projets pour utiliser un montant de 11,9 milliards d'euros destinés à l'amélioration des transports en Europe. Il s'agit là du plus gros montant jamais affecté au financement des infrastructures de transport par l'Union européenne. Les États membres doivent soumettre leurs propositions au plus tard le 26 février 2015.

Le financement sera essentiellement destiné à 9 corridors de transport principaux dont l'association formera un réseau de transport central qui aura une importance économique vitale pour le marché unique (voir la carte ci-jointe). Ce soutien financier permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, de révolutionner les liaisons Est-Ouest et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier pour les passagers et les entreprises dans toute l'UE.

Siim Kallas, vice-président de la Commission chargé des transports, a déclaré à ce sujet: «Les transports sont fondamentaux pour l'efficacité de l'économie européenne, il est donc plus important que jamais d'investir dans les liaisons de transport pour soutenir la reprise économique. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer ou prospérer. Les États membres doivent saisir cette occasion de demander un financement pour développer les liaisons, améliorer la compétitivité et rendre les trajets plus fluides et plus rapides pour les voyageurs comme pour les entreprises.»

Dans le cadre du nouveau mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les fonds de l'UE destinés à l'infrastructure de transport s'élèveront à 26 milliards d'euros pour la période 2014-2020, soit environ le triple des 8 milliards d'euros affectés à la période 2007-2013. Le montant de l'appel à propositions visé ici constitue la première tranche de cette nouvelle enveloppe de financement des transports.

Le triplement du financement alloué aux transports, associé à la décision de recentrer étroitement les ressources financières sur les 9 principaux corridors de transport de l'UE, constitue la réforme de la politique de l'UE en matière d'infrastructures la plus radicale depuis ses débuts dans les années 80.

Le nouveau réseau central, qui sera mis en place d'ici à 2030, reliera:

- 94 ports européens reliés aux réseaux ferroviaires et routiers;
- 38 aéroports reliés aux grandes villes par liaisons ferroviaires;
- 15 000 km de lignes ferroviaires aménagées pour la grande vitesse;
- 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

Les ressources seront allouées aux projets les plus compétitifs et axés sur [neuf grands couloirs de transport](#) en Europe.

Les projets bénéficieront d'un financement de l'UE mais ils devront être cofinancés par les États membres. Les propositions retenues et les attributions aux projets seront annoncées à l'été 2015.

## Pour de plus amples informations

Voir [MEMO/14/525](#)

MIE (site web de la DG MOVE):

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/cef_en.htm)

Journée d'information sur le MIE:

[http://inea.ec.europa.eu/en/news\\_events/events/2014\\_cef\\_transport\\_info\\_day.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/news_events/events/2014_cef_transport_info_day.htm)

INEA (Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux): <http://inea.ec.europa.eu>

Suivre [Siim Kallas \(@SiimKallasEU\)](#)

Contacts:

[Helen Kearns](#) (+32 2 298 76 38)

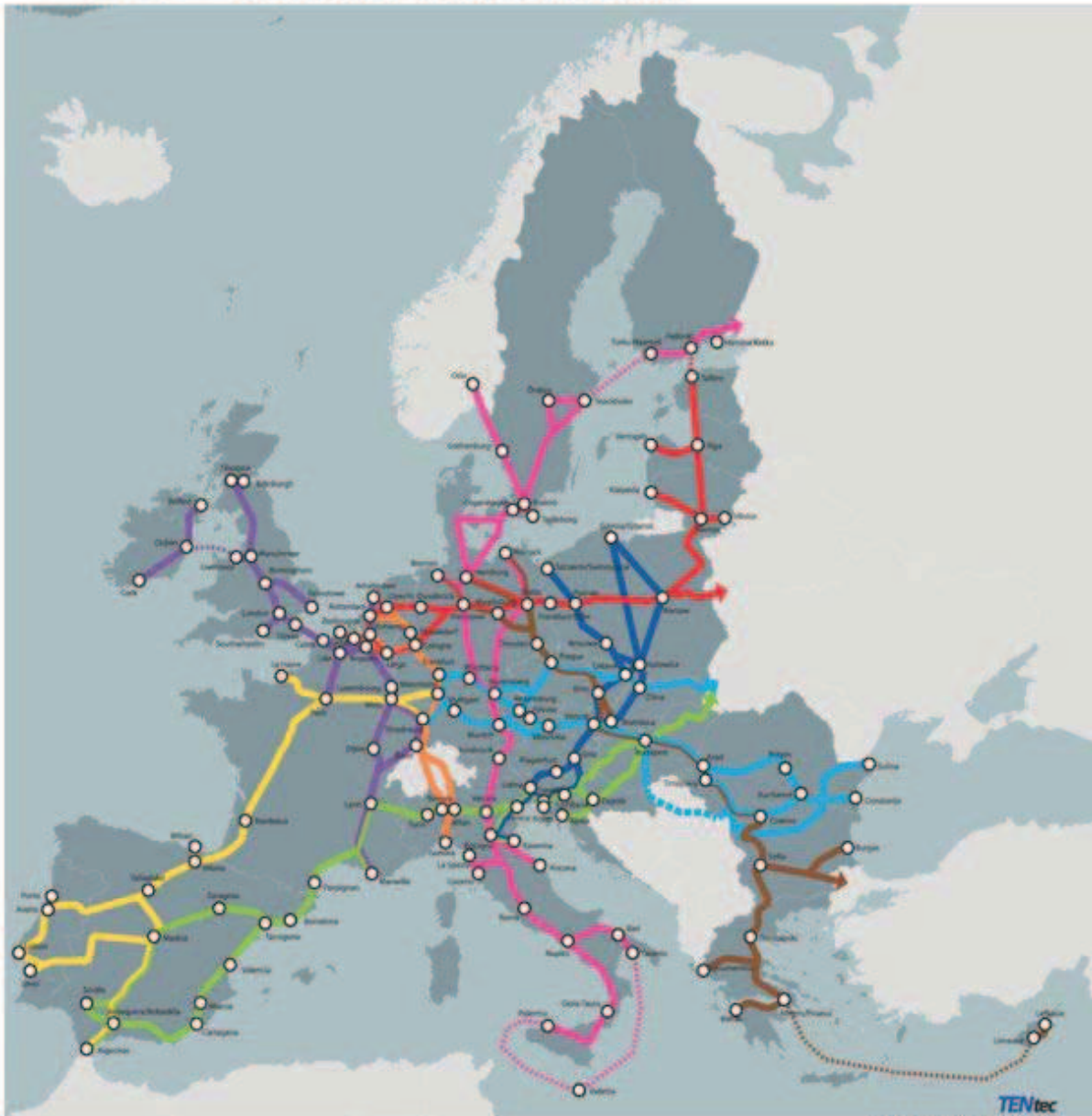
[Dale Kidd](#) (+32 2 295 74 61)

Pour le grand public: **Europe Direct** par téléphone au **00 800 6 7 8 9 10 11** ou  
par [courrier électronique](#)



European  
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK  
TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



TENtec

Legend

- BALEIC-ADRIATIC
- ORIENT-EAST-MED
- ATLANTIC
- NORTH-SEA-BALTIC
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN
- NORTH-SEA-MEDITERRANEAN
- MEDITERRANEAN
- RHINE-ALPINE
- RISE-DANUBE



COMMISSION EUROPEENNE

## MÉMO

Bruxelles, le 11 septembre 2014

# La nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures des transports - contexte

## Quelle est la politique de l'UE en matière d'infrastructures?

Le transport est vital pour l'économie européenne: sans connexions efficaces, l'Europe ne pourra pas se développer ni prospérer. La nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures mettra en place un réseau européen de transport étendu dans l'ensemble des 28 États membres qui servira de tremplin à la croissance et à la compétitivité. Cette politique permettra de relier l'est avec l'ouest et de remplacer l'actuelle mosaïque de voies de communication par un réseau véritablement européen.

La nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures multiplie par trois les fonds consacrés aux transports par l'UE pour la période 2014-2020, soit 26 milliards d'euros. Parallèlement, elle réoriente les fonds consacrés aux transports vers un nouveau **réseau central** bien défini. Le nouveau réseau central formera la charpente des transports au sein du marché unique européen. Il permettra d'éliminer les goulets d'étranglement, de moderniser les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalier pour les passagers et les entreprises dans toute l'UE. Sa mise en œuvre sera accélérée par la création de neuf corridors principaux qui rassemblera les États membres et les parties prenantes et permettra de concentrer des ressources limitées et d'obtenir des résultats.

Le nouveau réseau central RTE-T sera alimenté par un vaste réseau capillaire au niveau régional et national. L'objectif est de garantir que progressivement, d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce vaste réseau.

Globalement, le nouveau réseau de transport offrira:

- des déplacements plus sûrs et moins encombrés;
- des trajets plus fluides et plus rapides.

## Pourquoi une nouvelle politique en matière d'infrastructures est-elle nécessaire en Europe?

- Le transport est essentiel à une économie européenne efficace.
- Le transport des marchandises devrait croître de 80 % d'ici à 2050 et le transport des voyageurs de plus de 50 %.
- La croissance a besoin du commerce, et le commerce a besoin de transports. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer.

En pratique, il existe cinq problèmes majeurs à résoudre à l'échelle de l'UE:

- Les chaînons manquants, notamment aux tronçons transfrontaliers, constituent un obstacle majeur à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins.
- La qualité et la disponibilité des infrastructures diffèrent de manière considérable au sein et entre les États membres (goulets d'étranglement). En particulier, la création de nouvelles infrastructures et/ou la maintenance, la réhabilitation ou la rénovation d'infrastructures de transport existantes devraient améliorer les liaisons est-ouest.
- Les infrastructures de transport entre les différents modes sont fragmentées. En ce qui concerne les connexions multimodales, bon nombre de terminaux de fret, de gares de voyageurs, de ports intérieurs, de ports maritimes, d'aéroports et de nœuds urbains ne sont pas encore prêts. Le manque de capacité multimodale de ces nœuds empêche d'exploiter suffisamment le potentiel du transport multimodal et sa capacité à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et à combler les chaînons manquants.
- Les investissements dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici à 2050.
- Les États membres conservent des règles et des exigences de fonctionnement différentes, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui accroît encore les goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transport.

## La nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures en détail

### Le nouveau réseau central: les chiffres

Le réseau central comprendra:

- 94 ports européens majeurs, reliés aux réseaux ferroviaires et routiers;
- 38 aéroports clés, reliés aux grandes villes par liaisons ferroviaires;
- 15 000 km de lignes ferroviaires aménagées pour la grande vitesse;
- 35 projets transfrontaliers visant à réduire les goulets d'étranglement.

Cet ensemble sera le **système circulatoire** du marché unique, permettant le déplacement sans entrave des marchandises et des personnes dans l'UE.

### Les neuf nouveaux corridors

Une innovation majeure apportée par les nouvelles orientations relatives au RTE-T est l'introduction de neuf corridors destinés à faciliter le développement du réseau central. Chaque corridor doit comprendre trois modes de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers.

Des «plateformes de corridors» seront créées afin de réunir les États membres et les parties concernées. Une plateforme de corridor est une structure de gouvernance chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des «plans de travail de corridors», afin que les travaux réalisés le long du corridor, dans différents États membres et à différents stades d'avancement, puissent converger efficacement. Des coordonnateurs européens présideront les plateformes des grands corridors du réseau central.

### Brève description des corridors du réseau central

- Le corridor **Baltique-Adriatique** est l'un des principaux axes transeuropéens routiers et ferroviaires. Il relie la mer Baltique à la mer Adriatique en passant par des régions industrialisées dans le sud de la Pologne (Haute Silésie), Vienne et Bratislava, la région orientale des Alpes et le Nord de l'Italie. Il comprend des

projets ferroviaires majeurs comme le tunnel de base de Semmering et la ligne ferroviaire pour le tunnel de Koralm en Autriche ainsi que des tronçons transfrontaliers entre la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie.

- Le **corridor mer du Nord-Baltique** relie les ports de la côte orientale de la mer Baltique aux ports de la mer du Nord. Il connecte la Finlande à l'Estonie par ferry, met en place des liaisons routières et ferroviaires modernes entre les trois États baltes, d'un côté, et la Pologne, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, de l'autre. Ce corridor comporte aussi des voies navigables intérieures entre l'Oder et les ports allemands, néerlandais et flamands, comme le Mittelland-Kanal. Le principal projet pour ce corridor est le «Rail Baltic», un chemin de fer européen à voie normale entre Tallinn, Riga, Kaunas et le nord-est de la Pologne.
- Le **corridor méditerranéen** relie la péninsule ibérique à la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine. Il suit les côtes méditerranéennes de l'Espagne et de la France, traverse les Alpes vers l'est et le nord de l'Italie, quitte la côte adriatique en Slovénie et en Croatie en direction de la Hongrie. À l'exception du Pô et de quelques canaux dans le nord de l'Italie, il est composé d'axes routiers et ferroviaires. Les projets ferroviaires majeurs le long de ce corridor sont la liaison Lyon-Turin et le tronçon Venise-Ljubljana.
- Le **corridor oriental-Méditerranée orientale** relie les interfaces maritimes des mers du Nord, Baltique, Noire et Méditerranée en optimisant l'utilisation de leurs ports et des autoroutes de la mer concernées. Comprenant l'Elbe en tant que voie navigable, il améliorera les connexions multimodales entre le nord de l'Allemagne, la République tchèque, la région pannonienne et le sud-est de l'Europe. Il s'étend par la mer de Grèce à Chypre.
- Le **corridor scandinave-méditerranéen** est un axe nord-sud crucial pour l'économie européenne. Traversant la mer Baltique de la Finlande à la Suède et passant par l'Allemagne, les Alpes et l'Italie, il relie les principaux centres urbains et ports de Scandinavie et du nord de l'Allemagne pour poursuivre vers les centres industrialisés de grande production du sud de l'Allemagne, de l'Autriche et du nord de l'Italie jusqu'aux ports italiens et La Valette. Les principaux projets sur ce corridor sont la liaison fixe Fehmarnbelt et le tunnel de base de Brenner, ainsi que les voies pour y accéder. Il s'étend par la mer du sud de l'Italie et de la Sicile jusqu'à Malte.
- Le **corridor Rhin-Alpes** constitue l'un des axes de fret les plus chargés d'Europe, reliant les ports de la mer du Nord de Rotterdam et d'Anvers à Gênes dans le bassin méditerranéen, par la Suisse, et à certains grands centres économiques des régions Rhin-Ruhr et Rhin-Main-Neckar, ainsi qu'à l'agglomération de Milan dans le nord de l'Italie. Le corridor multimodal comprend le Rhin comme voie navigable. Ses projets clés sont les tunnels de base, en partie déjà achevés, en Suisse et leurs voies d'accès en Allemagne et en Italie.
- Le **corridor Atlantique** relie la partie orientale de la péninsule ibérique et les ports du Havre et de Rouen à Paris et plus loin à Mannheim/Strasbourg par des lignes ferroviaires à grande vitesse et d'autres lignes conventionnelles parallèles, ainsi que par la Seine en tant que voie navigable. La dimension maritime joue un rôle crucial sur ce corridor.
- Le **corridor mer du Nord-Méditerranée** s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les Îles britanniques au continent.



- Le **corridor Rhin-Danube**, dont les piliers sont le Main et le Danube, relie les régions centrales autour de Strasbourg et de Francfort, via le sud de l'Allemagne, à Vienne, Bratislava, Budapest et enfin la mer Noire; il comporte aussi une branche importante de Munich à Prague, Zilina, Kosice et la frontière ukrainienne.

Les neuf corridors constituent un progrès majeur dans la planification des infrastructures de transport. L'expérience a démontré qu'il est très difficile de mettre en œuvre de manière coordonnée des projets de transport transfrontaliers et autres dans plusieurs États membres. Il est en revanche très facile de mettre en place des connexions et des systèmes divergents et de créer davantage de goulets d'étranglement. De plus, il convient de synchroniser les projets au-delà des frontières afin d'accroître les bénéfices de tous les investissements. Les nouveaux plans des corridors et les nouvelles structures de gouvernance faciliteront nettement la mise en œuvre du nouveau réseau central.

### **Le réseau global**

Le réseau global existant aux niveaux régional et national alimentera le réseau central. Ce réseau global fait partie intégrante de la politique en matière de RTE-T. Il sera en grande partie géré par les États membres eux-mêmes et pourra bénéficier d'une petite partie des financements au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et, bien entendu, de la politique régionale. Le principe de subsidiarité est pleinement appliqué. L'objectif est de garantir que progressivement, d'ici 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet de ce réseau capillaire.

Les nouvelles orientations relatives au RTE-T contiennent des exigences beaucoup plus précises, y compris en ce qui concerne le réseau global, de sorte qu'à long terme, à l'horizon 2050, de grandes parties de ce réseau auront convergé et répondront à des normes pleinement interopérables et efficaces, aussi bien pour le rail que les voitures électriques, etc.

### **Financement par l'UE - Quel est le montant des ressources disponibles et comment les obtenir?**

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe prévoit d'affecter 26 milliards d'euros aux infrastructures de transport pour la période de financement 2014-2020, ce qui multiplie par trois le financement actuel.

Entre 80 et 85 % de ces fonds seront utilisés pour soutenir:

- des projets prioritaires le long des neuf corridors du réseau central. Un petit nombre de projets à forte valeur ajoutée européenne, portant sur d'autres sections du réseau, pourront aussi être financés;
- le financement de projets transversaux ou «horizontaux» (essentiellement liés aux technologies de l'information), comme SESAR (la dimension technologique du système de gestion du trafic aérien dans le cadre du «Ciel unique européen») et ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire), qui doit être appliqué dans l'ensemble des principaux corridors de transport. Il s'agit d'une priorité particulière, car le nouveau réseau central innove aussi en renforçant les exigences de convergence des systèmes de transports, et donc d'investissement pour satisfaire aux principales normes européennes en vigueur (par exemple en ce qui concerne le système commun de signalisation ferroviaire ERTMS). Les autoroutes de la mer, le volet maritime du RTE-T, seront également couvertes par cette priorité.

Les fonds restants pourront être destinés à des projets ponctuels, consacrés notamment au réseau global.

D'après les estimations, le réseau central nécessiterait 250 milliards d'euros d'investissements pour la période 2014-2020. La Commission publiera régulièrement des appels à propositions pour s'assurer que seuls les meilleurs projets dont la valeur ajoutée pour l'UE est la plus forte bénéficieront de fonds de l'UE. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe multiplie par trois les fonds consacrés par l'UE aux transports pour la période 2014-2020, soit un total de **26 milliards d'euros**; parallèlement, le financement est axé sur un nouveau réseau central bien défini.

Dans l'ensemble, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe financera des infrastructures prioritaires européennes dans le domaine des transports, de l'énergie et de la technologie numérique à haut débit. Il soutiendra des infrastructures clés pour étayer le marché unique. Ce mécanisme bénéficiera d'un financement unique de 33,242 milliards d'euros pour la période 2014-2020, dont 26,25 milliards seront affectés aux transports. De ce montant, 11,305 milliards d'euros seront consacrés aux investissements destinés aux infrastructures de transport au sein des États membres éligibles au Fonds de cohésion.

## **Comment le financement de l'UE sera-t-il alloué aux infrastructures de transport?**

La plupart des candidats seront des États membres. Ils peuvent participer à l'«appel à propositions» en cours jusqu'au 26 février 2015.

Le MIE est géré au niveau central par la Commission européenne qui définit ses priorités politiques et est chargée de la sélection des projets au moyen d'appels à propositions concurrentiels. La Commission est épaulée par l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) pour le suivi technique et financier global de la mise en œuvre des projets. Les États membres restent responsables de la mise en œuvre des projets.

Le financement du MIE Transports sera réalisé essentiellement à travers des subventions. Afin de garantir l'utilisation la plus efficace des ressources de l'UE, ces subventions seront réservées à des projets qui sont difficiles à mettre en œuvre en raison de leur caractère transfrontalier ou d'un très long retour sur investissement. En outre, l'utilisation d'instruments financiers gérés en collaboration avec les entités chargées de l'exécution sera également possible afin d'offrir une alternative au système traditionnel de financement par subvention et de combler les déficits de financement pour les investissements stratégiques pour tous les projets RTE-T d'intérêt commun.

Les projets seront sélectionnés selon une procédure de mise en concurrence. Leur sélection prendra la forme d'une évaluation en deux phases: une première sélection externe, réalisée par des experts indépendants suivant une liste de critères de base pour garantir la transparence et l'égalité de traitement de toutes les propositions éligibles, et une deuxième sélection interne, dirigée par la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE), qui réalisera une analyse qualitative de la valeur globale des projets pour le développement de la politique de l'UE en matière de transports.

Pour de plus amples informations sur les priorités de l'appel et sa procédure, voir [http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef\\_transport/apply\\_for\\_funding/cef\\_transport\\_call\\_for\\_proposals\\_2014.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm)

## **Comment fonctionne le cofinancement? Que dépensent les États membres et que dépense l'UE?**

Les infrastructures de transport nécessitent des investissements massifs. La plus grande partie proviendra toujours des États membres. En termes d'investissement et de coordination, le rôle de l'Europe consiste à apporter une valeur ajoutée en éliminant les goulets d'étranglement difficiles et en mettant en place les connexions et les chaînons manquants, ainsi qu'à soutenir la création d'un réel réseau européen de transport.



Les taux normaux de cofinancement par l'UE des projets liés au réseau central seront les suivants:

- jusqu'à 50 % du coût des études;
- jusqu'à 20 % du coût des travaux (par exemple, les travaux exploratoires pour un grand tunnel);
- le cofinancement peut être porté à 40 % pour les projets transfrontaliers concernant le rail et les voies navigables;
- pour certains projets concernant les systèmes de transport intelligents comme l'ERTMS, un cofinancement pouvant aller jusqu'à 50 % peut être accordé aux États membres en phase de transition.

Le tableau ci-dessous présente en détail les taux de financement maximaux prévus pour cet appel.

**Tableau: Taux de cofinancement maximaux pour le MIE Transports**

Types de projets		Tous les États membres	États membre pouvant bénéficier du Fonds de cohésion
<b>(a) Études (tous les modes)</b>		<b>50 %</b>	<b>85 %</b>
<b>(b) Travaux</b>			
<b>Rail</b>	<b>Transfrontière</b>	<b>40 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>Goulets d'étranglement</b>	<b>30 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>Autres projets d'intérêt commun</b>	<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Voies de navigation</b>	<b>Transfrontières</b>	<b>40 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>Goulets d'étranglement</b>	<b>40 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>Autres projets d'intérêt commun</b>	<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Desserte des ports et des aéroports par les transports terrestres (rail et route)</b>		<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Développement des ports</b>		<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Développement des plateformes multimodales</b>		<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Réduction des nuisances sonores dues au fret ferroviaire en transformant le matériel roulant existant</b>		<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<b>Services de transport de marchandises</b>		<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<b>Parcs de stationnement sécurisés sur le réseau routier central</b>		<b>20 %</b>	<b>20 %</b>
<b>Autoroutes de la mer</b>		<b>30 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Systemes de gestion du trafic</b>	<b>SESAR, RIS, VTMS (au sol/embarqué)</b>	<b>50/20 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>ERTMS</b>	<b>50 %</b>	<b>85 %</b>
	<b>STI pour les routes</b>	<b>20 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Tronçons routiers transfrontaliers</b>		<b>10 %</b>	<b>85 %</b>
<b>Nouvelles technologies et innovation pour tous les modes de transport</b>		<b>20 %</b>	<b>85 %</b>

Le texte des appels n'établit pas de plafonds pour le montant maximal qui peut être demandé dans les propositions. Les candidats sont vivement encouragés à se présenter pour des actions où la contribution totale demandée à l'UE pour les coûts éligibles n'est pas inférieure à 500 000 euros pour les études ni à 1 000 000 euros pour les travaux. Si possible, les actions connexes devraient être regroupées et présentées dans une seule proposition. Toutefois, si les demandes demeurent inférieures à ces seuils, il n'y aura pas d'exclusion automatique mais une analyse au cas par cas.

## **Quelle est l'incidence sur l'ensemble des liaisons est-ouest?**

Au cours des 20 dernières années, de nombreux progrès ont été réalisés pour améliorer les liaisons entre l'ouest et l'est de l'Europe. Les liaisons est-ouest qui n'existaient pas ou étaient en partie inexistantes, ou qui se restreignaient uniquement à certains modes de transport ont à présent été intégrées dans le nouveau réseau RTE-T.

Toutefois, dans l'UE, la qualité et la disponibilité des infrastructures diffèrent considérablement au sein et entre les États membres (goulets d'étranglement). En particulier, la création de nouvelles infrastructures et/ou la maintenance, la réhabilitation ou la rénovation d'infrastructures de transport existantes devraient améliorer les liaisons est-ouest.

L'approche a changé et on est passé d'une série de projets individuels à la création d'un réseau central de corridors stratégiques qui relieront l'est et l'ouest et les quatre coins d'une vaste région géographique allant du Portugal à la Finlande, de la côte de l'Écosse aux rives de la mer Noire.

Les liaisons est-ouest constituent une priorité majeure de la nouvelle politique de l'UE en matière d'infrastructures.

En ce qui concerne le financement, au moins 11,3 milliards d'euros ont été réservés aux pays de la cohésion. Cette mesure permet de soutenir davantage les investissements dans les principales liaisons est-ouest.

Neuf corridors seront utilisés pour mettre en œuvre le réseau central. Les corridors du réseau central comprennent chacun trois modes, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers.

Sur les neuf corridors du réseau central, sept comportent une réelle dimension est-ouest: le corridor Baltique-Adriatique, le corridor mer du Nord-Baltique, le corridor oriental-Méditerranée orientale, le corridor Atlantique, le corridor mer du Nord-Méditerranée et le corridor Rhin-Danube. En pratique, on voit qu'à l'avenir des corridors composés de connexions multimodales s'étendront d'est en ouest et des régions géographiquement périphériques vers le centre de l'UE.

Voici quelques exemples pour illustrer la situation.

- Aucun projet prioritaire ne reliait la Pologne et l'Allemagne. À présent, le réseau central compte trois liaisons entre ces deux pays (Szczecin-Berlin, Varsovie-Berlin et Dresde-Wroclaw). Varsovie-Berlin fait également partie du corridor mer du Nord-Baltique qui s'étend entre Rotterdam et Tallinn.
- Les ports allemands n'étaient pas reliés aux pays d'Europe centrale par un projet prioritaire (Hongrie, République tchèque, Slovaquie, Bulgarie, Roumanie). Désormais, cette connexion fait partie du corridor oriental-Méditerranée orientale.
- La Slovaquie et la République tchèque n'étaient pas connectées de manière efficace au sud de l'Allemagne. Désormais, les deux liaisons du réseau central (Prague-Nuremberg-Francfort et Prague-Munich-Stuttgart) font partie du corridor Rhin-Danube.
- Le Danube constituait un projet prioritaire en soi mais qui se limitait à des voies navigables. À présent, le corridor Rhin-Danube ne couvrira pas seulement le Danube mais il reliera aussi mieux les autres voies navigables (Rhin) et comptera des axes ferroviaires et routiers qui relieront l'Europe centrale à l'Allemagne et à la France.

## **Comment les projets relatifs au réseau central ont-ils été sélectionnés?**

Le principe de base est que chaque pays bénéficiera d'un accès à un réseau central européen de transport solide, permettant la libre circulation des personnes et des marchandises. Tous les pays européens seront reliés à ce réseau.

Les projets relatifs au réseau central devant bénéficier en priorité d'un financement de l'UE au cours de la prochaine période de financement (2014-2020) figurent dans ce document (LIEN vers l'annexe du règlement sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe - voir l'annexe jointe au présent mémo).

Ces projets peuvent prétendre à un financement de l'UE pour la période 2014-2020, car:

- ils remplissent les critères définis dans la méthodologie pour faire partie du réseau central (voir ci-dessous pour en savoir plus sur la méthodologie et les critères);
- ils présentent une forte valeur ajoutée européenne;
- ils peuvent être mis en œuvre entre 2014 et 2020.

Les fonds seront alloués, dès le début de 2014, sur la base des propositions détaillées que les États membres auront remis à la Commission. Le niveau précis de financement européen disponible dépend également des modalités des propositions nationales. D'une manière générale, la contribution de l'UE à la mise en place d'une importante infrastructure de transport avoisinera les 20 % des coûts d'investissement sur une période de sept ans. L'aide pourra aller jusqu'à 50 % pour des études individuelles et jusqu'à 40 % pour des études et des travaux de construction dans le cadre de projets transfrontaliers. Le reste proviendra des États membres, des autorités régionales, voire d'investisseurs privés. Pour les 11,3 milliards d'euros réservés aux États membres éligibles au Fonds de cohésion, le cofinancement pourra aller jusqu'à un plafond de 85 %.

## **Quelles sont les exigences plus strictes applicables au réseau central?**

Les projets relatifs au réseau central qui bénéficient d'un financement devront remplir des exigences techniques strictes qui doivent être appliquées.

Il est logique, en particulier pour un réseau central, que les exigences techniques soient interopérables sur tout le réseau. Cela signifie par exemple que l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire) — les systèmes de transport intelligents de base pour le contrôle des trains — doit s'appliquer partout. De même, les normes de sécurité routière, dans les tunnels comme sur les routes, doivent être appliquées sur l'ensemble du réseau et les technologies liées aux systèmes de transport intelligents doivent converger. En outre, si des points de recharge pour les voitures électriques sont mis en place à l'avenir, il est logique qu'ils répondent à des normes communes afin que les voitures puissent les utiliser sur tout le réseau.

## **D'où proviendront les 250 milliards d'euros nécessaires à la réalisation du réseau central?**

L'enveloppe de 31,7 milliards d'euros alloués aux transports au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui fait partie du cadre financier pluriannuel servira en pratique de «capital d'amorçage», destiné à encourager les États membres à investir davantage afin d'achever les interconnexions et liaisons transfrontalières difficiles, qui autrement risqueraient de ne jamais voir le jour.

Le financement du RTE-T a un important effet de levier. L'expérience récente a montré que chaque million investi au niveau européen générera cinq millions d'investissement de la part des États membres et 20 millions d'investissements de la part du secteur privé.

À cela s'ajoute désormais la possibilité de nouveaux investissements du secteur privé au moyen d'instruments de financement novateurs comme les emprunts obligataires pour le financement de projets.

### **Dans quelle mesure le nouveau RTE-T remplit-il les objectifs en matière d'environnement?**

Le RTE-T est un instrument essentiel pour atteindre l'objectif global de réduction de 60 % des émissions provenant des transports d'ici à 2050 (voir le livre blanc sur les transports à l'horizon 2050 publié en 2011). Le RTE-T est un réseau de transport multimodal visant à encourager l'abandon de la route en faveur du rail et d'autres modes de transport, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Tous les projets liés au RTE-T doivent faire l'objet d'une rigoureuse analyse d'impact sur l'environnement avant de pouvoir prétendre à un financement de l'UE. Ils doivent pour ce faire satisfaire à toutes les exigences de planification et de durabilité définies dans la législation européenne sur l'environnement.

### **Contexte de la politique relative au RTE-T**

La politique relative au réseau transeuropéen de transport vise à mettre en place les infrastructures et les interconnexions qui servent de base au marché unique, afin d'assurer la libre circulation des personnes et des marchandises et de soutenir la croissance, l'emploi et la compétitivité dans l'UE. Les systèmes de transport en Europe se sont en grande partie développés sur une base nationale. Cette politique s'est soldée par l'insuffisance ou l'absence d'interconnexions aux frontières ou le long des principaux corridors, ce qui a entravé la croissance économique. Depuis les années 90, la politique relative au RTE-T a concentré les financements de l'UE sur le développement de grands projets européens d'infrastructure. Et les réussites sont nombreuses. Toutefois, compte tenu en particulier de la crise financière, il est nécessaire de recentrer les dépenses de l'UE en matière de transport sur les domaines où leur valeur ajoutée est la plus forte, afin de créer un réseau central européen solide.

[IP/14/988](#)

[Coordinators CVs](#)

[Country fiches](#)