



Bruxelles, le 14.12.2021  
COM(2021) 820 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU  
CONSEIL**

**sur l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux pays tiers voisins**

## **I. Introduction – Champ d’application de la coopération avec les pays tiers**

L’ambition de la politique relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est de mettre en place un réseau de transport continu, durable et efficace dans toute l’Union, tout en renforçant la cohésion sociale, économique et territoriale. Cette politique est mise en œuvre depuis 1996, et le cadre juridique actuel relatif au RTE-T est défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013<sup>1</sup> (ci-après le «règlement RTE-T»). Le 14 décembre 2021, la Commission a proposé une révision du cadre de politique actuel<sup>2</sup>, notamment afin de refléter les priorités du pacte vert pour l’Europe<sup>3</sup>, de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission<sup>4</sup> et de la stratégie de connectivité «Global Gateway»<sup>5</sup>

Le RTE-T représente le plus haut niveau de planification des infrastructures de l’Union. Prévu pour être achevé à l’horizon 2030, le réseau central RTE-T offrira des liaisons multimodales de haute qualité à toutes les capitales et aux principales artères de transport de l’Union, en tant que pierre angulaire de l’espace européen unique de transport. Les flux de transport ne s’arrêtent toutefois pas aux frontières de l’Union. Compte tenu de l’accroissement de l’interconnexion des chaînes de valeur et d’approvisionnement au niveau mondial, la fourniture d’une connectivité transfrontalière avec les pays tiers revêt depuis longtemps une importance croissante pour l’Union.

La politique relative au RTE-T constitue une pièce maîtresse dans la projection de la politique des transports de l’Union vers les pays tiers. S’appuyant sur le traité de Lisbonne, qui souligne l’importance de donner la priorité à la coopération transfrontalière avec le voisinage européen (article 8 du TUE), l’article 8 du règlement RTE-T qui définit le cadre de la coopération avec les pays tiers a été élaboré en mettant l’accent sur la coopération avec les pays du voisinage, qui constituent le sous-ensemble des pays tiers relevant de la politique d’élargissement, de la politique européenne de voisinage, de l’Espace économique européen et de l’Association européenne de libre-échange.

Conformément à l’article 8, paragraphe 4, du règlement RTE-T, l’annexe III comprend des cartes indicatives du RTE-T élargi à des pays voisins spécifiques. Depuis l’adoption du règlement RTE-T, l’Union a étendu le RTE-T indicatif:

- à l’Espace économique européen et à l’Association européenne de libre-échange<sup>6</sup>;
- aux Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Kosovo\*, Monténégro, République de Macédoine du Nord et Serbie)<sup>7</sup>;

---

<sup>1</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>2</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013, COM(2021)812.

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> COM (2020) 789 final.

<sup>5</sup> JOIN (2021) 30 final.

<sup>6</sup> Règlement délégué (UE) 2016/758 de la Commission du 4 février 2016 modifiant le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l’adaptation de son annexe III (JO L 126 du 14.5.2016, p. 3).

<sup>7</sup> Règlement délégué (UE) 2016/758 de la Commission du 4 février 2016 modifiant le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l’adaptation de son annexe III (JO L 126

- au partenariat oriental (Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie<sup>8</sup>, Géorgie, Moldavie et Ukraine)<sup>9</sup>;
- à la Turquie: le réseau global de la Turquie tel qu’il est incorporé dans le règlement RTE-T.

En outre, en ce qui concerne la région méditerranéenne, l’établissement d’un réseau global qui définira un réseau transméditerranéen de transport (RTM-T) est toujours en cours. Le processus est mené avec les pays partenaires du sud de la Méditerranée<sup>10</sup>.

Le réseau indicatif permet à l’Union de mieux cibler sa contribution, y compris son soutien financier. L’instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale – Europe dans le monde (IVCDI – Europe dans le monde) et l’instrument d’aide de préadhésion (IAP III) soutiennent un environnement propice à faciliter les investissements dans des infrastructures durables et permettent à l’Union d’encourager les investissements publics et privés par l’intermédiaire des institutions financières internationales à l’appui des objectifs en matière de connectivité. Ce soutien s’inscrit dans le cadre des plans économiques et d’investissement pour les Balkans occidentaux<sup>11</sup>, du partenariat oriental<sup>12</sup> et du voisinage méridional<sup>13</sup>. En outre, le mécanisme pour l’interconnexion en Europe<sup>14</sup> (MEI II) peut également être utilisé pour cofinancer des projets situés principalement dans les régions transfrontalières de l’Union et les pays du voisinage.

La présente communication soutient l’orientation de la politique relative au RTE-T qui donne la priorité à la coopération avec les pays du voisinage. D’une part, elle indique comment relever les défis communs avec les pays de l’élargissement et les pays du voisinage européen et comment l’Union collaborera à l’avenir avec ces partenaires dans le domaine de la politique relative au RTE-T, notamment en ce qui concerne le renforcement de l’interopérabilité des réseaux des pays de l’élargissement et des autres pays du voisinage avec

---

du 14.5.2016, p. 3). \*Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 (1999) du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu’à l’avis de la Cour internationale de justice sur la déclaration d’indépendance du Kosovo.

<sup>8</sup>Participation actuellement suspendue par les autorités biélorusses.

<sup>9</sup> Règlement délégué (UE) 2019/254 de la Commission du 9 novembre 2018 sur l’adaptation de l’annexe III du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 43 du 14.2.2019, p. 1).

<sup>10</sup> Les pays partenaires du voisinage méridional sont l’Algérie, l’Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye (statut d’observateur au sein de l’Union pour la Méditerranée), le Maroc, la Palestine, la Syrie (la coopération avec la Syrie est suspendue depuis 2011) et la Tunisie. La dénomination de la Palestine ne saurait être interprétée comme une reconnaissance d’un État de Palestine et est sans préjudice de la position de chaque État membre sur cette question.

<sup>11</sup> Communication intitulée «Un plan économique et d’investissement pour les Balkans occidentaux», COM(2020) 641 final.

<sup>12</sup> Communication conjointe intitulée «Renforcer la résilience – Un partenariat oriental qui profite à tous», JOIN(2020) 7 final, et document de travail conjoint des services intitulé «Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities», SWD(2021) 186 final.

<sup>13</sup> Communication conjointe intitulée «Un partenariat renouvelé avec le voisinage méridional – Un nouveau programme pour la Méditerranée», JOIN(2021) 2 final, et document de travail conjoint des services intitulé «Partenariat renouvelé avec le voisinage méridional – Plan économique et d’investissement en faveur du voisinage méridional», SWD(2021) 23 final.

<sup>14</sup> Article 5 du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l’interconnexion en Europe (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

le réseau de l'Union. D'autre part, elle énonce les mesures qui visent à achever l'extension du RTE-T dans ces pays.

La communication repose sur la stratégie de mobilité durable et intelligente et est étroitement liée à la communication conjointe intitulée «La stratégie "Global Gateway"». Elle contribue également à l'objectif défini dans le pacte vert pour l'Europe, à savoir la mise en place d'un réseau de transport propre, durable et intelligent qui place l'Union et le voisinage européen sur une voie durable tout en garantissant la reprise socio-économique après la crise de la COVID-19. La présente communication est présentée conjointement à la proposition de la Commission de révision du règlement RTE-T. La proposition de la Commission comprend un cadre juridique légèrement modifié pour la coopération avec les pays tiers. Elle prévoit la suppression des dispositions relatives au financement des projets relevant de l'article 8 du règlement RTE-T afin d'éviter tout double emploi avec la législation relative au soutien financier de l'Union. Elle introduit de nouvelles dispositions qui renforcent les deux instruments de coordination de la Commission: les corridors de réseau central et les coordinateurs européens. La proposition de la Commission prévoit d'étendre un corridor de réseau central aux Balkans occidentaux.

## **II. Objectifs généraux de la politique relative au RTE-T en ce qui concerne les pays du voisinage**

L'extension de la politique relative au RTE-T au-delà des frontières de l'Union s'articule autour de deux objectifs primordiaux: i) garantir la cohérence et l'efficacité d'un réseau interopérable et multimodal entre les États membres et leurs voisins immédiats et pays partenaires; ii) cibler la mobilisation de l'Union (y compris le soutien financier) dans ces régions. En outre, dans la perspective plus large de la politique européenne de voisinage et de la politique d'élargissement de l'Union, l'extension du RTE-T est un moyen de renforcer l'intégration et, respectivement, de préparer les pays candidats et les candidats potentiels à une éventuelle adhésion à l'Union. Enfin, l'intégration des réseaux de transport des pays de l'élargissement et des autres pays du voisinage au RTE-T est un facteur de facilitation des échanges commerciaux et, partant, d'intégration économique, qui permet d'accélérer la convergence avec l'Union.

La mobilisation de l'Union prend à la fois la forme d'un développement des infrastructures matérielles et de mesures douces visant à améliorer la connectivité des transports. En ce qui concerne les infrastructures matérielles, l'extension du RTE-T aux pays du voisinage vise à recenser les projets d'infrastructure et à consolider un réseau conforme aux paramètres et objectifs du RTE-T, contribuant ainsi, entre autres, à la décarbonation des transports. Le fait de disposer d'un réseau convenu et stable dans les pays du voisinage se traduit par des liaisons plus solides et de meilleurs services de transport pour les citoyens et les entreprises. Compte tenu de la forte volonté politique de l'Union à l'égard de son voisinage, cela lui permet également de mieux cibler les fonds et les financements de l'Union et de procurer la certitude nécessaire pour débloquer les investissements dans les projets d'infrastructure. En outre, une planification stable et un développement stratégique des infrastructures permettront d'attirer le soutien des institutions financières internationales. En ce qui concerne les investissements dans de nouvelles infrastructures, il convient d'accorder une attention particulière à la mise en conformité avec les normes et exigences les plus élevées du RTE-T, tout en protégeant les actifs d'une infrastructure de qualité dans le temps grâce à un entretien régulier.

Les mesures douces visent à mettre au point des systèmes de transport intelligents (STI) pour tous les modes de transport, ce qui contribuera à résoudre les problèmes de sûreté et à favoriser la durabilité des transports. Elles comprennent également des mesures pour l'échange de données sur le transport multimodal fondées sur les normes de l'Union afin de favoriser l'efficacité des flux de marchandises. Il convient également de promouvoir l'infrastructure 5G. En outre, l'Union soutient la réforme réglementaire et le renforcement du dialogue au niveau technique, en s'appuyant sur les instruments pertinents de l'Union et en tirant parti de la participation active des agences européennes dans le domaine des transports. Ces dernières années, l'Union et un certain nombre de pays partenaires ont conclu des accords d'association qui visent à rapprocher la législation de l'Union en matière de transport et à adopter les exigences et normes du RTE-T en matière d'interopérabilité.

Parmi les grandes priorités de l'Union figure également l'objectif de décarboner les transports et de limiter les effets du changement climatique sur l'Union et ses voisins. La politique relative au RTE-T contribuera à la réalisation des objectifs fixés dans le pacte vert pour l'Europe. Dans cette optique, tous les pays de l'élargissement et les autres pays du voisinage devraient poursuivre l'objectif du pacte vert pour l'Europe, qui prévoit une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports à l'horizon 2050. En agissant de manière ambitieuse et en unissant leurs forces dans la poursuite de ce programme, l'Union et ses voisins bénéficieront d'un avantage du précurseur dans la transition mondiale vers un secteur des transports durable et écologique.

La participation d'entreprises détenues ou contrôlées par une personne physique ou une entreprise d'un pays tiers peut contribuer à la réalisation du RTE-T dans l'Union. Dans des circonstances spécifiques, cette participation à des projets d'intérêt commun pourrait toutefois compromettre la sécurité et l'ordre public dans l'Union. Sans préjudice et en complément du mécanisme de coopération prévu par le règlement (UE) 2019/452<sup>15</sup>, une meilleure connaissance de cette participation est nécessaire pour permettre l'intervention des autorités publiques s'il apparaît qu'elles sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité ou à l'ordre public. Par conséquent, la proposition de la Commission de révision du règlement RTE-T prévoit que les États membres notifient à la Commission tout projet d'intérêt commun sur leur territoire avec la participation d'une personne physique ou d'une entreprise d'un pays tiers, afin de permettre l'évaluation de son incidence sur la sécurité ou l'ordre public dans l'Union. Les pays du voisinage devraient mettre en place un mécanisme similaire concernant les projets mis en œuvre sur le RTE-T indicatif.

### **III. Principales réalisations et perspectives de coopération avec les pays du voisinage**

#### **L'Espace économique européen et la Suisse**

L'Espace économique européen (EEE) et l'Association européenne de libre-échange (AELE) font partie intégrante de la politique relative au RTE-T en ce qui concerne les pays du voisinage. Depuis des décennies, les États de l'EEE et de l'AELE sont étroitement liés au développement du marché de l'Union en tant que partenaires commerciaux parfaitement

---

<sup>15</sup>Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union (JO L 79I du 21.3.2019, p. 1).

intégrés à l'Union. Avec 13,6 millions d'habitants, les quatre États de l'AELE (la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein et la Suisse) constituent le troisième partenaire commercial de l'Union pour les marchandises et le deuxième pour les services.

Le RTE-T indicatif étendu dans ces États est bien développé et au même niveau que le réseau de l'Union. Pour l'ensemble des modes de transport, le réseau des États de l'EEE/AELE est bien intégré au RTE-T, à tel point que deux États de l'EEE/AELE font partie d'un corridor de réseau central RTE-T. Le corridor de réseau central scandinavo-méditerranéen traverse la Norvège, tandis que le corridor de réseau central rhénan-alpin traverse la Suisse. En conséquence, les coordinateurs européens sont en contact étroit avec les pays afin d'achever le réseau central RTE-T indicatif d'ici à 2030.

Le corridor rhénan-alpin est l'une des routes de transport de marchandises les plus fréquentées d'Europe. Il relie les ports belges et néerlandais de la mer du Nord au port méditerranéen de Gênes. Le corridor traverse des centres économiques importants tels que Bruxelles et Anvers en Belgique, la région du Randstad aux Pays-Bas, les régions du Rhin-Ruhr et du Rhin-Neckar en Allemagne, les régions de Bâle et de Zurich en Suisse et les régions de Milan et de Gênes en Italie. Le tracé du corridor comprend d'importants projets en Suisse, dont le tunnel ferroviaire le plus long du monde, le tunnel de base du Saint-Gothard. Situé sous les Alpes suisses et long de 57 km, ce tunnel a été ouvert le 1<sup>er</sup> juin 2016. Avec les tunnels de base du Lötschberg et du Ceneri, il augmentera la compétitivité du secteur ferroviaire, ce qui profitera directement aux citoyens et aux entreprises de l'Union. L'Union devrait chercher à améliorer les voies d'accès au tunnel du Saint-Gothard, qui constitue actuellement un goulet d'étranglement de son côté.

Le corridor scandinavo-méditerranéen représente un axe nord-sud crucial pour l'économie européenne. À l'intérieur des frontières de l'Union, ce corridor s'étend de la Finlande et de la Suède, au nord, à l'île de Malte, au sud, en passant par le Danemark, le nord, le centre et le sud de l'Allemagne, le cœur industriel du nord de l'Italie et les ports du sud de l'Italie. Avec l'adoption du règlement MIE II, le corridor a été étendu à Narvik en Norvège. Conformément à la communication de la Commission intitulée «Un engagement renforcé de l'UE en faveur d'une région arctique pacifique, durable et prospère»<sup>16</sup>, le corridor a été étendu afin d'assurer une présence dans le Nord et de faciliter le transport terrestre de marchandises en provenance de l'Arctique et de l'éventuelle future route maritime du Nord.

### ***Les Balkans occidentaux***

Les Balkans occidentaux représentent depuis longtemps une région prioritaire pour l'Union<sup>17</sup>. «L'avenir de toute cette région est bien dans l'UE» comme l'a indiqué la présidente

---

<sup>16</sup> Communication conjointe au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Un engagement renforcé de l'UE en faveur d'une région arctique pacifique, durable et prospère, JOIN(2021) 27 final.

<sup>17</sup> Les négociations d'adhésion sont ouvertes avec le Monténégro (2012) et la Serbie (2014). L'ouverture des négociations avec l'Albanie et la République de Macédoine du Nord, à la suite à l'accord du Conseil conclu en mars 2020, est toujours en suspens.

von der Leyen dans le discours sur l'état de l'Union qu'elle a prononcé le 14 septembre 2021. Avec une population de près de 18 millions d'habitants, la région constitue un marché important pour l'Union ainsi qu'une zone de transit significative pour le transport des marchandises européennes. En 2020, le volume total des échanges commerciaux entre l'Union et les Balkans occidentaux s'est élevé à 50,5 milliards d'EUR. Les Balkans occidentaux ont un rôle clé à jouer dans les chaînes de valeur mondiales qui approvisionnent l'Union, et ce rôle pourrait être encore renforcé grâce à une meilleure connectivité des transports avec l'Union et au sein de la région.

L'une des principales réalisations a été l'adoption du traité instituant la Communauté des transports (TCT) en 2017<sup>18</sup>. Le TCT exige des Balkans occidentaux qu'ils transposent l'acquis de l'Union dans le domaine des transports dans leur législation nationale, permettant ainsi leur intégration dans le marché des transports de l'Union européenne avant leur éventuelle adhésion à l'Union. Sont inclus les domaines des normes techniques, de l'interopérabilité, de la sûreté, de la sécurité, de la gestion du trafic, de la politique sociale, des marchés publics et de l'environnement, soutenant ainsi la région dans les efforts qu'elle consent pour combler le fossé qui la sépare des États membres. La Communauté des transports élabore actuellement un plan de travail glissant pour le développement des réseaux central et global RTE-T indicatifs, tandis qu'un secrétariat permanent aide les pays partenaires des Balkans occidentaux à transposer la politique des transports de l'Union et à mettre en œuvre des projets RTE-T.

Les pays partenaires des Balkans occidentaux ont réalisé des progrès considérables dans la mise en place du réseau central RTE-T indicatif. La mise en place d'un certain nombre de projets clés sur le réseau central indicatif est toutefois toujours à la traîne. Si des améliorations ont été apportées à la construction d'infrastructures transfrontalières, comme le pont de Svilaj entre la Croatie et la Bosnie-Herzégovine, qui a été ouvert à la circulation en septembre 2021, des progrès substantiels sont nécessaires pour garantir des activités de transport continues entre l'Union et les Balkans occidentaux. Tous les modes de transport sont concernés, le réseau ferroviaire ayant particulièrement besoin d'être modernisé.

En outre, la part modale du transport durable reste à un niveau faible. Alors que les pays partenaires des Balkans occidentaux réalisent environ 70 % de leurs échanges commerciaux internationaux avec l'Union, seuls 5 % du volume total de marchandises sont transportés par le chemin de fer, les 95 % restants l'étant par la route. En outre, le transport ferroviaire de marchandises a chuté de 40 % depuis 2009, tandis que la part du transport ferroviaire de voyageurs dans le transport total de voyageurs reste à un chiffre, à l'exception du transport suburbain dans quelques grandes villes. Le réseau de voies navigables intérieures des Balkans occidentaux reste sous-utilisé pour le transport de marchandises à destination et en provenance de l'Union. Le Danube et la Save traversent plusieurs pays de la région et constituent des voies navigables intérieures qui pourraient être davantage exploitées afin de transférer le trafic de la route vers des modes de transport plus durables. Dans la région de l'Adriatique ionienne, il est nécessaire de garantir la coordination entre les organismes nationaux et régionaux actifs dans le développement du RTE-T.

En conséquence, la connectivité des transports au sein de la région et avec l'Union en souffre, ce qui a des conséquences négatives sur le développement économique et l'attrait de la région pour les investisseurs. L'effet d'une telle situation se manifeste souvent aux frontières de

---

<sup>18</sup> JO L 278 du 27.10.2017.

l'Union, où la capacité des infrastructures ne répond pas toujours aux volumes de trafic enregistrés, ce qui a des répercussions négatives importantes non seulement sur les échanges commerciaux entre l'Union et les Balkans occidentaux, mais aussi sur ceux entre les États membres qui traversent la région en transit.

Huit ans après avoir étendu le RTE-T aux Balkans occidentaux et quatre ans après l'entrée en vigueur du TCT, le moment est venu d'accélérer le développement du RTE-T. Dans cette perspective, il est essentiel que l'Union et les pays partenaires des Balkans occidentaux mènent une politique relative au RTE-T plus cohérente. Ils pourraient ainsi combler le déficit de connectivité et améliorer la qualité globale des transports.

Afin de poursuivre les objectifs de la politique relative au RTE-T, les pays partenaires des Balkans occidentaux peuvent bénéficier de plusieurs sources de financement de l'Union, telles que l'instrument de préadhésion par l'intermédiaire du cadre d'investissement en faveur des Balkans occidentaux. En outre, en 2020, la Commission a adopté un plan économique et d'investissement global pour les Balkans occidentaux (PEI)<sup>19</sup> qui vise à stimuler la reprise économique à long terme de la région, à soutenir une transition verte et numérique, et à encourager l'intégration régionale et la convergence avec l'Union. Le plan recense des projets phares dans tous les aspects de la connectivité et établit un train de mesures en faveur de l'investissement qui mobilise jusqu'à 9 milliards d'EUR d'aides non remboursables au cours des sept prochaines années, ce qui permettra de mobiliser jusqu'à 20 milliards d'EUR d'investissements au moyen du nouveau mécanisme de garantie en faveur des Balkans occidentaux. Tous les principaux projets de transport inclus dans le plan (d'un montant de 1,1 milliard d'EUR avec un effet de levier pouvant atteindre 4 milliards d'EUR d'investissements) portent sur le RTE-T étendu.

L'Union soutient également des stratégies macro-régionales dans la région, telles que l'EUSAIR et l'EUSDR<sup>20</sup>, afin de renforcer la cohérence des investissements dans les Balkans occidentaux. La coordination entre l'Interreg, l'IPA III et d'autres instruments de financement dans le cadre des stratégies macro-régionales de l'Union permet d'améliorer l'effet des projets mis en œuvre et multiplie l'incidence des nouveaux projets.

L'Union devrait accorder la priorité aux projets RTE-T qui présentent un intérêt stratégique pour la région et l'Union, dans le but de mettre en place un réseau central indicatif complet, conforme et durable, qui relie les capitales à l'intérieur de la région et avec l'Union. Elle devrait également s'efforcer d'accélérer la construction de nouvelles infrastructures de transport, de combler les chaînons manquants, en particulier les projets transfrontaliers, et, le cas échéant, de moderniser les infrastructures existantes afin de les mettre en conformité avec les exigences du RTE-T. Les technologies numériques, soutenues par le développement des infrastructures de télécommunications et l'échange de données sur le transport multimodal, devraient être déployées afin de permettre l'interopérabilité des réseaux et de favoriser des flux de marchandises plus efficaces. Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) devrait remplacer les anciens systèmes qui créent des sections fragmentées sur le réseau. Le déploiement de STI devrait également constituer une priorité pour améliorer la sécurité routière.

---

<sup>19</sup> Communication intitulée «Un plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux», COM(2020) 641 final.

<sup>20</sup> La stratégie de l'UE pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne et la stratégie de l'UE pour la région du Danube.

Il sera également prioritaire de promouvoir des solutions de transport multimodal et d'accélérer le transfert modal vers des modes de transport durables, en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux moyens de transport. Il convient de développer des solutions multimodales vertes, telles que des stations de recharge électrique et des plateformes multimodales. Il importe également d'améliorer la circulation dans et autour des villes, en offrant des solutions de substitution durables au trafic routier et en évitant les goulets d'étranglement qui entraînent également une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>.

La politique relative au RTE-T devrait également mieux refléter la situation géographique des Balkans occidentaux en Europe grâce à une approche plus inclusive. Plusieurs États membres (la Croatie, la Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie et la Grèce) ont des frontières communes et dépendent fortement des infrastructures des Balkans occidentaux pour garantir la connectivité avec les autres États membres. La proposition de création d'un corridor de transport européen reliant la région à l'Union, telle qu'elle figure dans la proposition de révision du règlement RTE-T, constitue un exemple concret de ce que l'Union peut offrir à la région pour améliorer la mise en œuvre des projets RTE-T.

### ***Le partenariat oriental***

Le partenariat oriental a contribué à rapprocher l'Union et les pays partenaires orientaux. Les liens économiques entre l'Union et la région sont solides, et le voisinage oriental est une région de transit importante pour le transport des marchandises européennes vers l'Est. Au cours de la dernière décennie, les échanges commerciaux entre l'Union et le partenariat oriental ont presque doublé, faisant de cette région le dixième partenaire commercial de l'Union. Pour l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Moldavie et l'Ukraine, l'Union est le premier bloc commercial, tandis que pour l'Arménie et la Biélorussie, l'Union est le deuxième partenaire commercial. Les échanges commerciaux de l'Union avec les pays du partenariat oriental se sont élevés à 82,8 milliards d'EUR en 2020. Ceux entre l'Union et l'Ukraine, en particulier, représentent près de 50 % du total des échanges commerciaux entre les pays du partenariat oriental et l'Union. Afin de soutenir cette évolution, il sera important pour l'Union de garantir une meilleure connectivité des transports avec l'Union et au sein de la région.

À la suite de l'extension du RTE-T indicatif à la région en 2018, un résultat important de la politique relative au RTE-T est l'élaboration du plan d'action indicatif d'investissement dans le RTE-T dans le cadre du partenariat oriental. Élaboré conjointement par la Banque mondiale et la Commission, le plan fixe les investissements prioritaires majeurs d'une valeur totale de 12,8 milliards d'EUR pour tous les modes de transport sur le réseau central étendu. Le délai d'achèvement est fixé à 2030. Ce plan est destiné à aider les décideurs à hiérarchiser les investissements stratégiques dans les infrastructures de transport, dans le but d'achever le RTE-T indicatif. L'élaboration d'une réserve unique et coordonnée de projets pour la région constituera un élément clé de la réussite de la mise en œuvre de la politique relative au RTE-T, tout comme la poursuite du développement du réseau, y compris les voies navigables intérieures, qui n'ont pas été incluses dans l'extension en 2018.

Soutenus par une politique fondée sur des règles, les investissements dans des solutions durables sur le réseau central RTE-T indicatif figurent parmi les objectifs stratégiques à long terme de la politique du partenariat oriental au-delà de 2020, comme le souligne la communication conjointe intitulée «La politique du partenariat oriental au-delà de 2020 – Renforcer la résilience – Un partenariat oriental qui profite à tous». Ce programme pour l'après-2020 s'articule autour de deux piliers, à savoir les investissements et la gouvernance.

Il propose un plan économique et d'investissement dans le but de soutenir la reprise socio-économique des pays partenaires en les aidant à «reconstruire en mieux» dans le cadre de la transition verte et numérique. Le plan comprendra des investissements importants dans les transports (jusqu'à 4,5 milliards d'EUR), notamment des projets situés sur le RTE-T étendu.

Le plan économique et d'investissement et le plan d'action indicatif d'investissement dans le RTE-T dans le cadre du partenariat oriental contribueront à relever les nombreux défis liés à la réalisation d'un réseau interopérable conforme aux exigences du RTE-T. Les liaisons routières et ferroviaires entre l'Union et les pays partenaires du partenariat oriental restent insuffisantes et sous-développées, plusieurs chaînons manquant aux points de passage frontaliers. Les infrastructures routières sont mauvaises, que ce soit au niveau de la qualité, des capacités ou de la sûreté. Les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant sont dans plusieurs cas obsolètes en ce qui concerne la qualité, les capacités et les normes de sûreté. En outre, l'intégration du réseau ferroviaire du partenariat oriental avec celui de l'Union se heurte au fait que le premier est caractérisé par un écartement des rails de 1 520 mm, alors que l'écartement standard dans l'Union est de 1 435 mm. Cette différence rend plus complexe la réalisation d'un réseau transfrontalier interopérable et nécessitera le développement de solutions techniques avancées.

Pour relever ces défis, le partenariat oriental devrait continuer à constituer une réserve de projets RTE-T et amener les projets à maturité afin de remplir les conditions de financement. Le partenariat oriental devrait se concentrer sur les projets situés sur le réseau central RTE-T indicatif et, en particulier, sur les projets transfrontaliers avec l'Union.

L'Union devrait s'efforcer d'accélérer la construction de nouvelles infrastructures de transport, de combler les chaînons manquants, en particulier les projets transfrontaliers et les liaisons multimodales qui incluent également le transport maritime, et, le cas échéant, de moderniser les infrastructures existantes et de les mettre en conformité avec les exigences du RTE-T. L'Union devrait soutenir le développement de solutions d'infrastructure innovantes afin de résoudre la problématique des écartements des voies différents. Des solutions numériques devraient être déployées pour permettre l'interopérabilité des réseaux et la multimodalité, renforcer la sûreté et la durabilité, ainsi que faciliter les échanges commerciaux et le passage des frontières. L'ERTMS devrait remplacer les anciens systèmes qui créent des sections fragmentées sur le réseau. Le déploiement de STI devrait également constituer une priorité pour améliorer la sécurité routière. Les solutions de transport multimodal et un transfert modal accéléré vers des modes de transport durables devraient également constituer une priorité afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux moyens de transport. Pour les projets d'infrastructure routière, l'Union devrait promouvoir le développement de solutions multimodales vertes (telles que les stations de recharge électrique et les plateformes multimodales). La modernisation du réseau de voies navigables intérieures constituera également une priorité. Enfin, il conviendra de veiller à ce que ces pays entretiennent les infrastructures, en particulier en ce qui concerne les projets clés financés par l'Union.

### ***La région sud-méditerranéenne***

La région sud-méditerranéenne revêt une importance politique particulière pour l'Union. Elle est également un partenaire commercial proche. En 2020, le total des échanges de marchandises entre l'Union et les pays du voisinage méridional s'est élevé à 149,4 milliards

d'EUR. Il est possible de développer davantage les échanges commerciaux, qui devraient être soutenus par l'amélioration des liaisons de transport durable.

Sur la base du mandat reçu par les ministres de la région euro-méditerranéenne en 2013, l'Union et les pays partenaires sud-méditerranéens visent à définir un réseau transméditerranéen de transport (RTM-T). Ce réseau sera élaboré comme un réseau global. Afin de garantir une meilleure connectivité des transports entre l'Union et la région, il sera particulièrement important de déterminer les ports maritimes sur le RTM-T indicatif.

Aussitôt après avoir défini le RTM-T, les pays partenaires sud-méditerranéens devraient rapidement élaborer un plan de mise en œuvre du RTM-T qui recense les projets hautement prioritaires, en vue de produire une réserve de projets. La priorité devrait être donnée aux projets dans les ports, y compris aux liaisons multimodales du dernier kilomètre, afin de renforcer le développement du transport maritime à courte distance.

La communication conjointe de 2021 sur un partenariat renouvelé avec le voisinage méridional et le plan économique et d'investissement pour la région qui l'accompagne reconnaissent la connectivité des transports comme un élément clé du développement du sud de la Méditerranée. Ils donnent la priorité au développement du RTM-T et aux réformes de la politique des transports fixées conjointement dans le cadre du plan d'action régional de transport (PART)<sup>21</sup>. L'initiative WestMed<sup>22</sup>, qui encourage le développement durable de l'économie bleue en Méditerranée occidentale, porte sur le transport maritime.

Conformément au partenariat renouvelé avec le voisinage méridional et au plan économique et d'investissement pour la région, l'Union devrait intensifier ses efforts afin d'adopter les cartes indicatives du futur RTM-T et donner la priorité aux projets sur ce réseau qui revêtent une importance particulière pour l'Union. En outre, elle devrait soutenir la mise en œuvre du PART, qui établit des principes convenus pour le développement d'un système de transport multimodal, durable et intégré, ainsi que la poursuite de la convergence réglementaire. Cette approche est conforme au cadre de coopération de l'Union pour la Méditerranée (UpM) sur le transport durable et l'économie bleue.

### ***La Turquie***

L'Union et la Turquie sont des partenaires commerciaux importants et la Turquie est un pays de transit essentiel pour les échanges commerciaux de l'Union avec le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Par conséquent, l'Union et la Turquie ont un intérêt commun à développer et à moderniser ces infrastructures. Il est essentiel de progresser dans la mise en œuvre des projets afin de réaliser pleinement le potentiel du RTE-T indicatif en Turquie. Afin de maximiser ces avantages tant pour la Turquie que pour l'Union, il est essentiel de coordonner

---

<sup>21</sup> Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne (2014-2020).

<sup>22</sup> Cette initiative s'inscrit à la suite du «Dialogue 5+5» auquel participent cinq États membres de l'Union (France, Italie, Portugal, Espagne et Malte) et cinq pays partenaires du Sud (Algérie, Libye, Mauritanie, Maroc et Tunisie).

le développement des infrastructures, notamment ferroviaires. La Turquie assurera un accès précieux au RTE-T via la Bulgarie grâce à l'achèvement de la ligne ferroviaire Halkali-Kapikule, un projet majeur cofinancé par l'IAP à hauteur de 275 millions d'EUR et par les institutions financières européennes (BEI et BERD). L'alignement de la Turquie sur l'acquis relatif au RTE-T reste d'une importance capitale<sup>23</sup>. À l'instar de ce qui est prévu pour les Balkans occidentaux et la région du partenariat méridional, il est essentiel de tenir compte de la fourniture de carburants alternatifs dans la planification des infrastructures routières entre l'Union et la Turquie. Enfin, une meilleure coordination de la mise en œuvre des infrastructures frontalières contribuerait à combler les lacunes en matière d'infrastructures et à améliorer ainsi les flux de trafic entre l'Union et la Turquie et au-delà.

### ***Le Royaume-Uni***

Le Royaume-Uni a fait partie intégrante du RTE-T jusqu'à son retrait de l'Union à la fin de la période de transition, le 31 décembre 2020. Le Royaume-Uni faisait jusqu'alors partie du corridor de réseau central «mer du Nord – Méditerranée», avec des liaisons de transport intégrées continues vers l'Europe continentale et l'Irlande. À la suite du retrait du Royaume-Uni, ce dernier n'est plus soumis à l'acquis relatif au RTE-T.

Le maintien de la connectivité de l'Irlande avec la partie continentale de l'Union présente un intérêt particulier pour cette dernière. Par conséquent, l'Union veille à ce que le retrait du Royaume-Uni ne perturbe pas de manière significative le réseau de transport irlandais, en particulier la connectivité avec l'Europe continentale. À la suite du retrait du Royaume-Uni, l'Union a pris des mesures spéciales visant à protéger les intérêts de l'Irlande et, partant, les siens. À la suite de l'adoption du règlement MIE II, l'Irlande s'est retrouvée pour la première fois sur deux corridors de réseau central RTE-T. En plus de rester sur le corridor mer du Nord – Méditerranée, l'Irlande a été intégrée dans le corridor atlantique, les trois ports principaux de Dublin, de Cork et de Shannon-Foynes étant reliés à deux ports français (Le Havre et Nantes Saint-Nazaire).

Le plan de travail pour le corridor mer du Nord – Méditerranée témoigne de l'engagement continu de l'Union à protéger les liaisons de transport de l'Irlande avec l'Europe continentale. Les objectifs fixés dans le cadre du développement du corridor comprennent la poursuite du développement des liaisons maritimes et l'amélioration des liaisons entre l'arrière-pays et les ports maritimes. Une référence spécifique est faite aux plans visant à encourager une série de projets, parmi lesquels la route reliant Ringaskiddy à Cork et le bassin Alexandra à Dublin. Aux termes du plan, l'Union s'engage à garantir la connectivité avec l'Europe continentale par voie maritime, reconnue comme le passage frontalier le plus important de l'Irlande. De nouveaux investissements dans les capacités portuaires de l'Irlande sont considérés comme un moyen potentiel de réduire la dépendance de l'Irlande vis-à-vis du pont terrestre britannique.

---

<sup>23</sup> Document de travail des services de la Commission intitulé «Turkey 2021 Report», SWD(2021) 290 Final/2.

## **IV. Conclusions**

L'extension de la politique relative au RTE-T aux pays du voisinage a été d'une importance capitale pour l'Union dans la poursuite du développement d'un réseau de transport interopérable et multimodal. La politique relative au RTE-T a constitué un vecteur important d'intégration des pays de l'élargissement, en améliorant la connectivité des transports et en facilitant les échanges commerciaux, ce qui a permis d'accélérer la convergence avec l'Union. Présentée parallèlement à la proposition de révision du règlement RTE-T, la présente communication vise à approfondir les relations extérieures de l'Union, compte tenu des priorités du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission.

Pour les Balkans occidentaux et le partenariat oriental, en particulier, il est absolument nécessaire d'accélérer le développement du RTE-T indicatif afin d'améliorer encore la connectivité des transports avec l'Union. Pour passer d'une multitude de réseaux à un réseau unique dans ces régions, il faut renforcer la cohérence de la mise en œuvre des projets et accélérer la constitution de réserves de projets solides, en établissant des priorités claires pour les projets les plus importants et en donnant la priorité aux projets situés sur le réseau central indicatif.

Il est en outre urgent de mettre aux normes les infrastructures existantes et d'assurer la maintenance des actifs existants. La poursuite du développement du RTE-T indicatif devrait viser à mettre en place un réseau de haute qualité. En outre, elle devrait viser à garantir le développement d'une infrastructure résiliente aux défis du changement climatique.

Dans cette perspective, la Commission s'engage:

- à réaliser un réseau central indicatif conforme, qui soit multimodal, durable et résilient;
- à accélérer la construction de nouvelles infrastructures de transport, en comblant les chaînons manquants et en supprimant les goulets d'étranglement, en particulier à travers les frontières, et à moderniser les infrastructures existantes afin de les mettre en conformité avec les exigences du RTE-T et de garantir leur alignement sur le pacte vert pour l'Europe;
- à soutenir la promotion et le déploiement de technologies numériques afin de permettre l'interopérabilité des réseaux, en particulier, de l'ERTMS, des STI, des systèmes d'information sur le transport multimodal de marchandises et de l'infrastructure 5G. Le déploiement de technologies numériques devrait garantir des performances élevées sur l'ensemble du réseau et atteindre des niveaux d'automatisation plus élevés;
- à encourager les pays partenaires à prendre dûment en considération et à mettre en œuvre une maintenance et une exploitation optimales des actifs existants et nouveaux;
- à donner la priorité aux projets RTE-T présentant un intérêt stratégique pour les régions des Balkans occidentaux et du partenariat oriental ainsi que pour l'Union, afin de mieux relier les pays de l'élargissement et les autres pays du voisinage à l'Union;
- à évaluer la nécessité de réexaminer le réseau RTE-T indicatif existant dans les pays de l'élargissement et les autres pays du voisinage et, le cas échéant, à lancer le processus de mise à jour.

Le Parlement européen et le Conseil sont invités à approuver la présente communication qui sera également présentée au Comité économique et social européen et au Comité des régions.