



Tissons des liens

Direction générale
de l'énergie
et des transports

- EXTENSION DES PRINCIPAUX AXES
TRANSEUROPEËNS DE TRANSPORT
AUX PAYS VOISINS



Table des matières

PRÉFACE	1
CONTEXTE POLITIQUE ET DÉFIS	2
L'élargissement de l'Union européenne et la politique européenne de voisinage	
Une modernisation nécessaire	
ASSURER DES LIAISONS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES VOISINS	4
Actualisation de la politique	
Priorité aux cinq grands axes de transport	
AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DU TRAFIC	8
Mesures complémentaires pour réduire les retards	
L'importance de la coopération	
LE SOUCI D'EFFICACITÉ	10
Le problème du financement	
Vers un cadre de mise en œuvre...	
... et une structure institutionnelle	
LA POLITIQUE DANS LA PRATIQUE	12

Publié par la Commission européenne, DG Énergie et transports
 B-1049 Bruxelles
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_fr.html

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2007

ISBN 92-79-03588-6

© Communautés européennes, 2007
 Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Rédaction terminée le 1^{er} juin 2007

Printed in Belgium



L'Union européenne doit viser une plus grande intégration économique avec ses voisins, grâce à une politique de voisinage ambitieuse. Et cette intégration passe par un marché des transports plus efficace.

Comment parvenir à ce marché des transports plus efficace entre l'Union européenne et ses voisins? Le 31 janvier 2007, la Commission européenne a adopté à mon initiative une communication établissant une feuille de route pour atteindre cet objectif: «Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins».

J'ai identifié les cinq axes de transports les plus importants pour le commerce international entre l'Union et les pays voisins et au-delà, ainsi que les mesures nécessaires pour réduire la durée des déplacements sur ces axes: amélioration des infrastructures, mais aussi simplification des procédures douanières et réduction des entraves administratives.

La mise en œuvre de ces mesures permettra de diffuser plus largement dans les pays voisins de l'Union européenne, en matière de transport, les principes du marché intérieur.

C'est grâce aux travaux du groupe à haut niveau présidé par Loyola de Palacio que j'ai pu mener à bien ce travail. Ce groupe a rassemblé des représentants des États membres de l'Union et des représentants de vingt-six pays voisins, venant d'Europe de l'Est, des Balkans, du Caucase ou de tout le pourtour méditerranéen. Cette publication est pour moi l'occasion de rendre hommage à Loyola de Palacio, trop tôt disparue. C'est grâce à son engagement à la tête de ce groupe à haut niveau qu'aujourd'hui nous pouvons mettre en œuvre ces mesures.

Pour concrétiser cette politique ambitieuse, il nous faut des structures de coordination solides, garantissant un engagement fort des parties prenantes, États membres ou pays voisins. Il nous faut aussi mettre en commun toutes les sources de financement pertinentes, qu'elles soient publiques ou privées, qu'elles agissent à l'échelon régional, national ou international. Le fonds d'investissement de voisinage sera le mécanisme idéal pour encourager les investissements dans le secteur des transports et permettre la réalisation des objectifs fixés par la communication.

Cet ensemble de mesures, ambitieuses mais réalisables, va donner un nouvel élan à l'intégration économique entre l'Union européenne et ses voisins. Mais il permettra aussi de promouvoir la coopération régionale entre nos pays voisins. Grâce à ces axes de transport plus performants, nous allons resserrer nos relations avec nos voisins, en intensifiant les échanges commerciaux ou touristiques.

A handwritten signature in black ink that reads "Barrot". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath the name.

Jacques Barrot,
vice-président de la Commission européenne
chargé des transports

CONTEXTE POLITIQUE ET DÉFIS

L'élargissement de l'Union européenne et la politique européenne de voisinage

L'élargissement de l'Union européenne à dix pays de l'Europe centrale et orientale et de la Méditerranée en mai 2004 a engendré une nouvelle situation géopolitique et une nouvelle situation dans le secteur des transports. Cet élargissement historique à l'est et au sud s'est poursuivi avec l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie le 1^{er} janvier 2007.

Non seulement l'EU-27 issue des derniers élargissements compte plus d'États membres, mais elle dispose aussi de nouvelles frontières extérieures et de nouveaux voisins à ses frontières. Certains des pays limitrophes, à savoir l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Croatie et la Turquie, sont officiellement appelés «pays candidats à l'adhésion». Les autres pays des Balkans occidentaux, à savoir l'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie, et, le cas échéant, le Kosovo, sont considérés comme des candidats potentiels.

Parallèlement, la politique européenne de voisinage (PEV) a été conçue afin d'éviter l'émergence de nouveaux clivages entre l'Union européenne et ses voisins: son objectif est de promouvoir la paix, la stabilité, la sécurité, la croissance, le développement et la prospérité des pays voisins, ainsi que la modernisation de l'économie et de la société.

Jusqu'ici, douze plans d'action bilatéraux ont été convenus dans le cadre de la PEV avec l'Arménie, l'Autorité palestinienne, l'Azerbaïdjan, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, le Maroc, la Moldavie, la Tunisie et l'Ukraine. Les plans d'action soutiennent la mise en œuvre de projets nationaux et de programmes de réforme dans les domaines politique, économique, social et institutionnel.

L'Union européenne et la Russie ont décidé de consolider leurs relations dans un cadre différent en renforçant la coopération

dans les quatre «espaces communs»: un espace économique commun, un espace commun de liberté, de sécurité et de justice, un espace de coopération dans le domaine de la sécurité extérieure et un espace de recherche et d'enseignement, qui comprend le domaine de la culture.

Le transport est un volet essentiel de la coopération de l'Union européenne avec les pays voisins et de ses activités visant à promouvoir les conditions propices à la croissance économique, au commerce et aux échanges culturels. C'est également l'un des secteurs dans lesquels l'Union européenne tente de propager les principes et les règles de son marché intérieur à l'étranger. Dans le cadre de la politique d'élargissement, les pays candidats doivent transposer le droit communautaire relatif aux transports afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur. L'objectif de la PEV est de veiller à ce que la législation, les normes et les spécifications techniques des principaux partenaires commerciaux soient compatibles avec celles de l'Union européenne. Dans le secteur des transports, les plans d'action sont axés sur des mesures destinées à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des liaisons et à instaurer un réseau de transport efficace.

L'intensification de la coopération dans le domaine des transports stimule le développement et les échanges économiques, lesquels sont susceptibles de contribuer à des objectifs plus généraux. En effet, les transports sont un moteur important du renforcement de la coopération et de l'intégration régionales, par-delà les frontières.

Une modernisation nécessaire

Pour que les pays voisins puissent tirer profit de l'intensification de leurs relations avec l'Union européenne et d'un meilleur accès à son marché, leurs secteurs des transports devront impérativement être capables d'assurer les services de transport complexes d'aujourd'hui. Les échanges entre l'Union européenne et les pays tiers ne pourront fonctionner à plein régime

que si les liaisons routières, ferroviaires, aériennes et maritimes sont de bonne qualité et si les systèmes sont interopérables, sûrs et protégés.

De récentes études prévoient le maintien d'une croissance rapide des échanges commerciaux et du transport de fret et une forte croissance des échanges entre l'Union élargie et ses pays voisins, en particulier la Russie et la Turquie. Dans l'ensemble, le volume des marchandises échangées entre l'Union et ses pays voisins devrait croître de plus de 100 % entre 2000 et 2020.

Toutefois, les structures de coordination en place entre l'Union élargie et ses voisins ne tiennent pas compte de l'élargissement de l'Union européenne et ne reflètent pas la demande actuelle. Aussi, il est nécessaire de les moderniser, ce qui implique d'envisager de grands axes de transport — de grandes voies intercontinentales — pour garantir un trafic et des échanges efficaces.

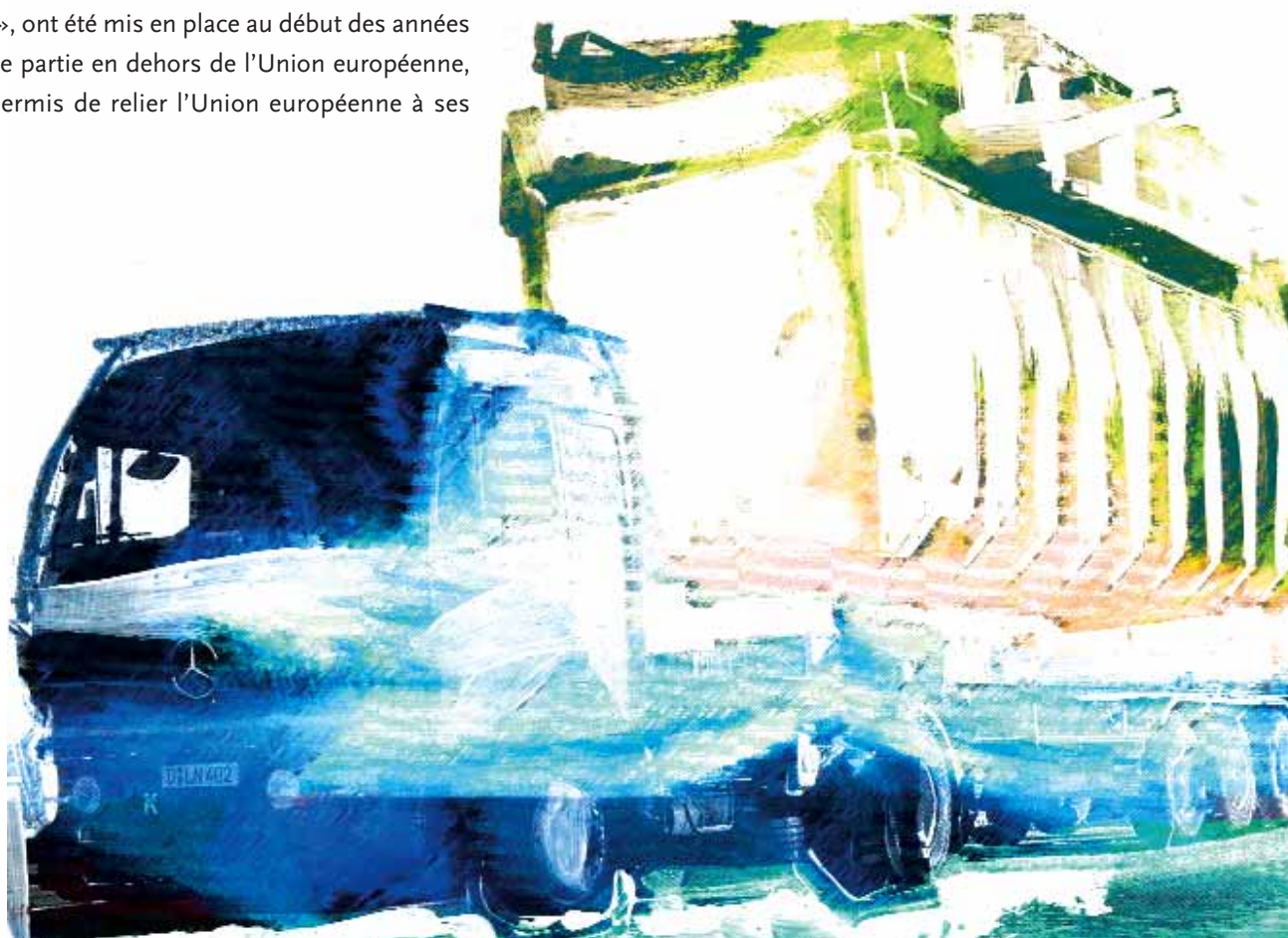
La politique communautaire relative au réseau transeuropéen des transports (RTE-T) vise principalement à l'intégration des réseaux de transport de l'ensemble des vingt-sept États membres et ne concerne dès lors pas les liaisons de transport entre l'Union et les pays voisins ou d'autres partenaires commerciaux.

Plusieurs axes de transport importants à travers le centre, l'est et le sud-est de l'Europe, connus sous le nom de «corridors paneuropéens», ont été mis en place au début des années 90. Situés en grande partie en dehors de l'Union européenne, ces corridors ont permis de relier l'Union européenne à ses voisins d'alors.

Du fait de l'élargissement de l'Union européenne à douze nouveaux pays en 2004 et en 2007, les corridors paneuropéens se trouvent désormais essentiellement *sur le territoire* de l'Union et font dès lors partie du réseau RTE-T. En conséquence, cette nouvelle configuration des frontières requiert une nouvelle politique en vue d'améliorer les liaisons de transport entre l'Union élargie et ses nouveaux voisins.

Les obstacles au transport entre l'Union européenne et ses voisins sont également dus aux différences de systèmes et de procédures techniques, administratifs, organisationnels et juridiques entre les pays. Cette absence d'interopérabilité et d'harmonisation politique engendre des goulets d'étranglement et des retards inutiles, en particulier aux passages frontaliers.

L'immense diversité des systèmes de signalisation, d'information et de télécommunication des divers pays entrave fortement l'intégration des systèmes de transport et augmente les coûts. À titre d'exemple, l'absence d'interopérabilité ferroviaire totale entre l'Union et ses voisins peut provoquer des retards de plusieurs heures aux frontières, voire de plusieurs jours, alors que dans des conditions idéales le changement de locomotive à la frontière ne devrait pas prendre plus de dix à quinze minutes.



ASSURER DES LIAISONS ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES VOISINS

Actualisation de la politique

Pour veiller à ce que l'Union européenne et ses voisins mettent en place les liaisons de transport modernisées dont ils ont besoin, les grands axes des réseaux transeuropéens doivent être reliés aux réseaux de transport des pays voisins. Les liaisons physiques et techniques entre et sur les principaux axes doivent être améliorées.

Tel est l'objectif de la communication de la Commission européenne au Conseil et au Parlement européen de janvier 2007 relative à l'«extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins — Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins».

4

La communication recommande:

- d'étendre la couverture géographique des corridors de transport paneuropéens afin de tenir pleinement compte de la politique des réseaux transeuropéens et des objectifs du cadre d'adhésion et de la politique européenne de voisinage;
- d'étendre les principes et les règles pertinents du marché intérieur aux pays voisins en soulignant l'importance des mesures non liées aux infrastructures pour faciliter les flux commerciaux et de transport sur les principaux axes;
- de renforcer les cadres de coordination et de surveillance afin d'assurer un engagement total de la part des pays concernés, de permettre la mise en commun de ressources pour favoriser un développement durable des infrastructures et permettre la projection des politiques de l'Union, notamment dans leur dimension sociale.

Dans sa communication, la Commission identifie cinq grands axes de transport transnationaux. Il importe de se concentrer sur un nombre limité d'axes transnationaux pour veiller à ce que les ressources inévitablement limitées qui sont à disposition

stimulent les échanges et la croissance économique tant au sein de l'Union européenne que dans les pays voisins. Le développement de ces grands axes contribuera à améliorer l'efficacité et la fluidité de la circulation sur le continent européen et au-delà de ses frontières (cf. également page suivante).

Leur développement doit être fondé sur les travaux menés actuellement pour mettre en place les réseaux de transport régionaux. Plusieurs régions limitrophes de l'Union européenne ont défini un réseau de base ou ont entamé les préparatifs à cet effet. Ces préparatifs, soutenus en vertu du cadre d'adhésion de l'Union et des plans d'action de la politique européenne de voisinage, visent à améliorer la mise en œuvre des politiques et l'infrastructure des systèmes de transport régionaux.

Les recommandations de la Commission reposent sur des bases solides. Un groupe à haut niveau consacré à l'*extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays et régions voisins* évoque, dans son rapport définitif, la nécessité de développer les infrastructures et d'améliorer l'interopérabilité sur les cinq grands axes de transport transnationaux. La réduction des retards et des coûts facilitera la circulation entre les pays et stimulera les échanges et une croissance économique durable.

Le groupe comprenait 54 pays — rassemblant les États membres de l'Union européenne et des voisins du nord, de l'est et de la Méditerranée — et trois institutions financières internationales, à savoir la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Banque mondiale.

Priorité aux cinq grands axes de transport

Les cinq axes de transport transnationaux proposés par la Commission européenne sont le fruit d'une grande réflexion stratégique sur les priorités futures de l'Union européenne et de ses voisins en matière de transport et d'un vaste consensus entre

les pays qui ont participé au groupe à haut niveau concernant la nécessité d'œuvrer dans ce sens.

Les axes seront essentiels pour garantir que l'Union européenne et les pays voisins bénéficient de liaisons de transport fluides et développent leur économie et leurs échanges. Ils serviront de cadre global à l'instauration de la libre circulation dans tous les modes de transport.

Les cinq axes sélectionnés sont ceux qui contribueront le plus à la promotion des échanges internationaux. Ils comportent des ramifications dans des régions où la densité de la circulation est relativement faible en raison de problèmes politiques, dans le but de renforcer la coopération et l'intégration régionales à long terme.

Les axes (cf. encadré) couvrent un vaste territoire qui s'étend sur l'ensemble du continent européen et partent dans toutes les

directions: depuis le Maroc, en Afrique du Nord, jusqu'à la Russie, à l'est, des rivages ensoleillés du littoral méditerranéen, au sud, jusqu'aux eaux froides de la mer de Barents, au nord; ils s'étendent également jusqu'aux régions les plus reculées de l'Union européenne, telles que les îles Canaries et les Açores.

La notion d'«autoroutes de la mer» prévoit entre autres une extension via la voie maritime la plus importante au monde sur le plan stratégique, à savoir le canal de Suez. Ces axes prévoient également des liaisons avec la région de la mer Caspienne, riche en énergies, et même entre l'Ukraine et la ligne ferroviaire du transsibérien, en Russie.

Des plans directeurs seront élaborés pour ces cinq axes, qui doivent faire l'objet d'une étude d'incidence sur l'économie, l'environnement et sur le plan social, laquelle servira de base à la sélection des projets d'infrastructure spécifiques.

Les cinq axes transnationaux (cf. la carte p. 6 et 7)

Les autoroutes de la mer

Elles relient la mer Baltique, la mer de Barents, l'océan Atlantique, la mer Méditerranée, la mer Noire et la mer Caspienne, ainsi que les pays littoraux situés dans les zones maritimes, avec une extension vers la mer Rouge via le canal de Suez.

L'axe nord

Il relie le nord de l'Union européenne à la Norvège au nord, au Belarus et à la Russie à l'est. Une liaison avec la région de la mer de Barents est également prévue pour relier la Norvège à la Russie via la Suède et la Finlande.

L'axe central

Il relie le centre de l'Union européenne à l'Ukraine et à la mer Noire, et, par une liaison de navigation intérieure, à la mer Caspienne. Cet axe comprend également une liaison directe entre l'Ukraine et le transsibérien, ainsi qu'une liaison par navigation intérieure des fleuves du Don/de la Volga vers la mer Baltique.

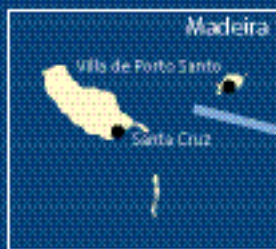
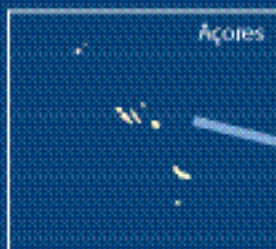
L'axe sud-est

Il relie l'Union européenne aux Balkans et à la Turquie, au Caucase méridional et à la mer Caspienne, ainsi qu'au Moyen-Orient, jusqu'à l'Égypte et la mer Rouge.

L'axe sud-ouest

Il relie le sud-ouest de l'Union européenne à la Suisse et au Maroc, avec la liaison transmaghrébine qui relie le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, et son extension vers l'Égypte.

Les cinq grands axes transnationaux





AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

Mesures complémentaires pour réduire les retards

Pour garantir l'efficacité des axes, le développement de l'infrastructure physique ne suffira pas et des mesures complémentaires seront notamment nécessaires pour réduire les retards.

Les obstacles et les goulets d'étranglement sont nombreux, en particulier aux frontières, en raison de l'absence d'interopérabilité et d'harmonisation politiques et administratives. Il importe de fixer des règles communes de marché qui reflètent les meilleures pratiques internationales pour permettre le développement des échanges internationaux et la mise en œuvre effective des axes prioritaires et des projets. L'interopérabilité technique est un facteur essentiel de la fluidité du trafic transfrontalier et un facteur important de la réduction des coûts d'équipement. Parallèlement, les infrastructures de transport doivent être assorties de systèmes intégrés et efficaces de gestion du trafic.

Certains obstacles aux transports sont liés aux procédures administratives et douanières, notamment la lenteur du dédouanement, les procédures d'octroi de visas, les barrières linguistiques et les lacunes en matière de sûreté et de sécurité. Elles font perdre du temps et de l'argent, ce qui entraîne la hausse du prix des marchandises transportées et restreint les voyages d'affaires et le tourisme. Les retards occasionnés sont également susceptibles d'inciter les utilisateurs à emprunter d'autres itinéraires, plus longs. En définitive, ces obstacles portent préjudice au développement économique.

Pour éliminer ou réduire ces obstacles et goulets d'étranglement, la Commission européenne propose une série de mesures horizontales qui visent à rendre le transport sur ces axes plus rapide et plus efficace, en vue d'aligner progressivement la législation et les politiques des pays voisins sur l'acquis communautaire, à savoir le droit communautaire. Elles concernent tous les modes de transport et comportent notamment les objectifs suivants:

- assurer l'interopérabilité technique, juridique et administrative avec les systèmes de transport de l'Union européenne en ce qui concerne notamment les réseaux ferroviaires, les systèmes de signalisation et les systèmes de tarification de l'usage des infrastructures;
- accélérer les formalités de passage des frontières en mettant en œuvre les conventions internationales en la matière, en introduisant des «guichets uniques» avec partage des installations, en simplifiant et en harmonisant les documents conformément à la pratique adoptée dans l'Union;
- mettre en œuvre de nouvelles technologies telles que celles des systèmes de gestion du trafic et d'information sur le trafic dans tous les modes de transport (notamment l'ERTMS, système de contrôle du trafic ferroviaire européen, et SESAR, système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien), ainsi que le système de navigation par satellite Galileo, pour offrir des solutions efficaces et compatibles avec celles mises en œuvre sur le territoire de l'Union;
- mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la sécurité et la sûreté, ainsi que les conditions de travail, dans tous les modes de transport, par exemple en harmonisant les normes et procédures aux plus hauts niveaux de performance;
- appliquer les conventions internationales, suivre les procédures d'évaluation des impacts sociaux et environnementaux, les procédures de passation de marchés publics conformément aux normes communautaires, aux règles des contributeurs financiers et aux meilleures pratiques internationales.

L'importance de la coopération

En plus des projets d'infrastructure et des mesures horizontales, il sera indispensable de coordonner efficacement les activités et les investissements sur les cinq grands axes pour qu'ils fonctionnent correctement. La coordination permet de mieux



synchroniser les investissements, de mieux planifier les projets transfrontaliers et de mieux éliminer les obstacles au trafic.

La coopération régionale et bilatérale est déjà un volet important de la politique communautaire des transports. Pour les pays candidats et potentiellement candidats, l'objectif est un alignement progressif sur l'acquis communautaire. Dans le cadre de la politique européenne de voisinage, l'Union européenne dispose de plans d'action bilatéraux avec de nombreux pays partenaires, qui collaborent à l'amélioration de l'efficacité, de la sûreté et de la sécurité des transports. Le but de ces plans d'action est de garantir la compatibilité de la législation, des normes et des spécifications techniques des partenaires avec celles de l'Union européenne.

La coopération avec la Russie dans le domaine des transports se poursuit dans le cadre du dialogue engagé en 2005. Cinq groupes de travail se réunissent régulièrement pour débattre chacun d'un sujet spécifique: les stratégies, les infrastructures et les partenariats publics-privés dans le domaine des transports; la sécurité des transports; le transport aérien; le transport maritime, fluviomaritime et fluvial; et enfin, le transport routier et ferroviaire.

En décembre 2006, les pays des Balkans occidentaux et la Commission européenne ont signé une résolution par laquelle ils se sont engagés politiquement à instaurer le principal réseau de transport régional dans le sud-est de l'Europe. Dans la région méditerranéenne, le forum euro-méditerranéen des transports permet un dialogue régulier et intense. Lors de leur première

conférence euro-méditerranéenne en décembre 2005, les ministres des transports ont adopté les priorités de la région dans le domaine et ont chargé le forum d'adopter un plan d'action des transports régionaux qui servira de base à l'application de ces priorités au cours des cinq prochaines années.

Aux plans d'action bilatéraux que l'Union européenne met en œuvre avec ses pays partenaires s'ajoutent la stratégie Traceca (le corridor Europe-Caucase-Asie), le «processus de Bakou» (projet de coopération entre la région de la mer Caspienne et celle de la mer Noire et les pays qui participent à la stratégie Traceca, la Russie et le Belarus) et le projet de plan d'action méditerranéen de transport régional.

Le développement des cinq axes transnationaux doit être fondé sur ces initiatives de coopération régionale et coordonné étroitement avec les acteurs chargés de mettre en place les corridors de transport internationaux — tels que Traceca, les réseaux transafricains et les réseaux élaborés par les Nations unies et la conférence européenne des ministres des transports qui relie l'Europe et l'Asie.

Bien que ces cadres de coopération régionale prévoient déjà un grand nombre de mesures horizontales, il est nécessaire d'en tenir compte lors de la mise en place des infrastructures sur les grands axes transnationaux, de manière à synchroniser et à optimiser l'atténuation des goulets d'étranglement les plus importants le long des axes et à garantir la compatibilité des diverses normes et procédures sur toute la longueur des axes de transport internationaux reliés à l'Union européenne.

LE SOUCI D'EFFICACITÉ

Le problème du financement

Le total des coûts de mise en place des cinq axes et des mesures horizontales est évalué à 45 milliards d'euros, dont 35 milliards devraient être débloqués d'ici à 2020.

Le financement des investissements dans les transports pose problème dans le monde entier et les contraintes budgétaires continueront de peser fortement sur les capacités du secteur public à financer les investissements nécessaires. Ce problème est particulièrement grave dans les pays voisins.

La difficulté provient de la nécessité de faire en sorte que les réseaux de transport n'entravent pas le développement économique. Or, des conditions financières difficiles, ajoutées à des déficits publics, rendent leur amélioration difficile, si bien que les pays ne tirent pas pleinement profit des échanges internationaux et leur croissance économique en pâtit.

Il convient de mettre en commun tous les moyens financiers nécessaires, publics et privés, nationaux et internationaux. Les budgets publics demeureront certes importants, mais le financement des institutions financières internationales (IFI), telles que la BEI, la BERD et la Banque mondiale, sera crucial pour garantir le développement équilibré des principaux axes transnationaux.

La Commission européenne entend se fonder sur la coopération actuelle avec les IFI au sein du groupe de pilotage «Infrastructures» pour les Balkans occidentaux, qui est chargé de coordonner les activités des donateurs, et étendre le procédé à d'autres régions.

Concernant le budget communautaire, l'instrument communautaire de préadhésion aide les pays à remplir les critères d'adhésion à l'Union européenne et à se préparer à la gestion des Fonds structurels et de cohésion pour le développement régional qui prévoient des investissements dans les infrastructures. Parallèlement, l'instrument européen de voisinage et de partenariat fournit une aide financière aux pays voisins, notamment

aux institutions financières qui accordent des prêts dans les secteurs prioritaires, au moyen d'un fonds d'investissement en faveur de la politique de voisinage et d'une aide à la mise en œuvre des mesures horizontales.

En outre, l'assistance communautaire peut être utilisée pour aider les pays à favoriser les investissements en soutenant des études sur l'élaboration de plans directeurs, sur la faisabilité de projets et sur les partenariats publics-privés. De plus, les pays voisins bénéficieront d'un plafond des prêts de la BEI revu à la hausse pour la période financière 2007-2013.

Vers un cadre de mise en œuvre...

Dans la communication, la Commission estime qu'un cadre de coordination fort et qui engage les partenaires est essentiel au développement des cinq grands axes transnationaux. Ce cadre solide garantirait un engagement fort et la responsabilisation commune des pays concernés dans la mise en œuvre des mesures nécessaires sur les axes, en temps utile et selon un calendrier synchronisé.

La structure multilatérale de coordination et de surveillance prévue doit:

- réunir les pays dans un forum multilatéral et permettre une coopération régionale efficace;
- promouvoir l'interopérabilité des réseaux de transport entre l'Union européenne et les pays voisins et la poursuite de l'alignement de la législation et des politiques de ces derniers sur les normes communautaires en vue de garantir un développement économique et social continu et la viabilité environnementale;
- répondre aux besoins en matière de développement de projets d'infrastructure d'intérêt mutuel et attirer des investissements et les orienter vers ces projets;

- surveiller l'élimination des goulets d'étranglement non liés aux infrastructures et la mise en œuvre des mesures horizontales sur les axes;
- garantir et promouvoir le développement durable en tenant compte des conséquences économiques, environnementales et sociales des projets d'infrastructure et des mesures horizontales.

... et une structure institutionnelle

Le cadre de coordination pourrait prendre la forme d'une structure institutionnelle économiquement viable à trois échelons visant à soutenir la mise en œuvre et la surveillance des cinq axes. La structure pourrait comprendre:

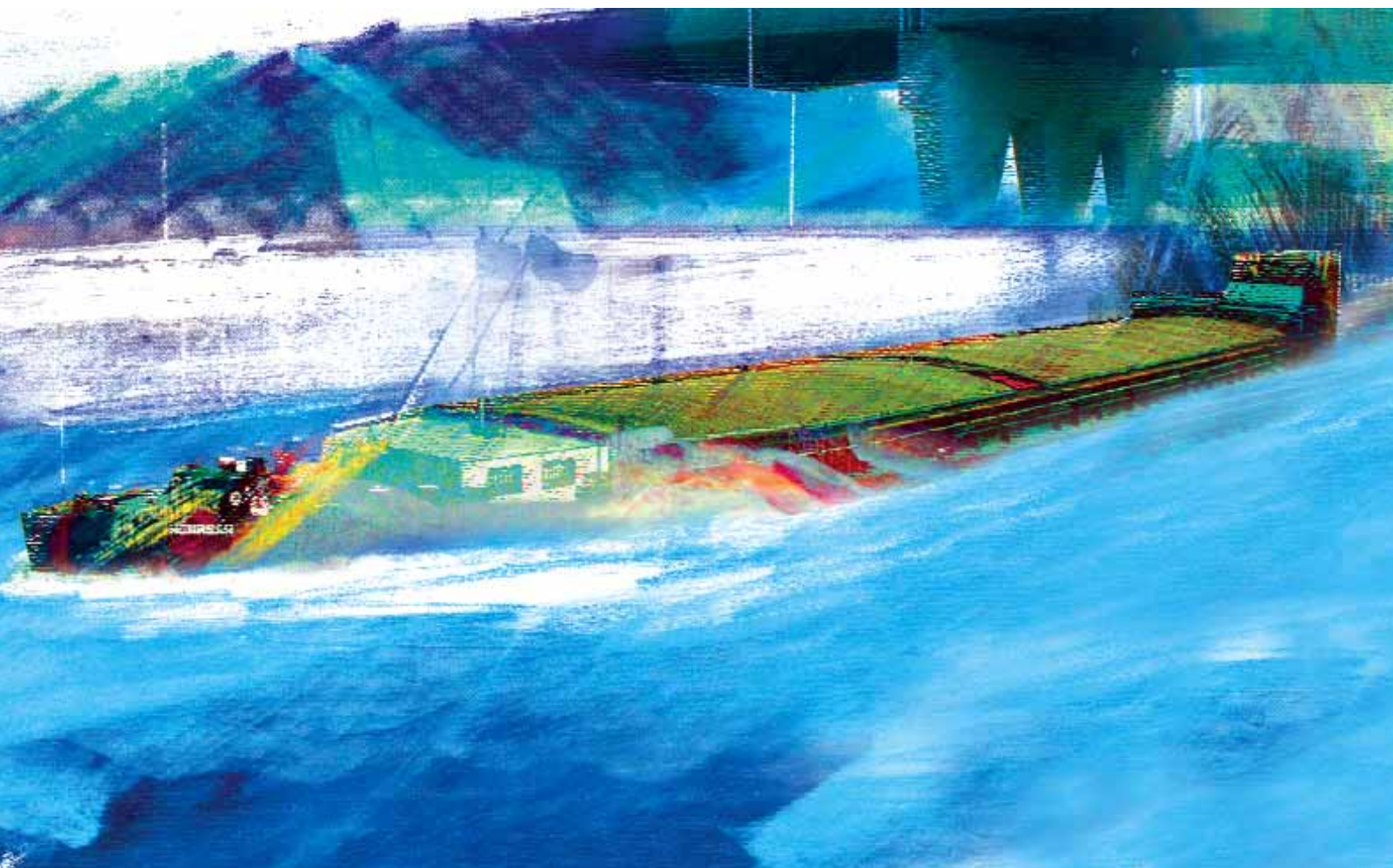
- **des groupes de pilotage régionaux**, chargés de suivre la mise en œuvre des axes convenus et des mesures à l'échelon technique. Ces groupes pourraient organiser des conférences des contributeurs, pour l'axe concerné, et associer le cas échéant les partenaires sociaux et d'autres parties intéressées. Tous les groupes de pilotage régionaux devraient se réunir

régulièrement, par exemple une fois par an, afin d'assurer une mise en œuvre cohérente des mesures convenues et de se mettre d'accord sur des méthodes communes d'évaluation et de surveillance au niveau stratégique et à l'échelon des projets;

- **des réunions ministérielles**, chargées d'adopter les décisions stratégiques concernant le cadre de coordination, les axes transnationaux, les projets d'infrastructures et les mesures horizontales, fondées sur une recommandation commune des groupes de pilotage régionaux;

- **un secrétariat**, chargé de fournir une assistance administrative et technique. Dans un souci de rentabilité et pour éviter les doubles emplois, les groupes de pilotage régionaux et les secrétariats existants devraient assumer les mêmes fonctions. Les pays concernés par les axes verseraient une contribution financière au secrétariat afin d'asseoir leur engagement et leurs responsabilités et de garantir son financement à long terme.

La difficulté de la mise en place de ce cadre tient de la nécessité de se concentrer sur les activités de coopération existantes et de les rassembler plutôt que de contribuer à leur prolifération.



LA POLITIQUE DANS LA PRATIQUE

La Commission européenne s'efforce activement d'améliorer l'intégration des réseaux communautaires de transport à ceux des pays voisins, sur la base des cinq grands axes. Elle a défini une méthode précise pour mettre en œuvre la politique et effectuer les travaux sur les axes.

À terme, l'objectif de la politique, qui porte sur les grandes infrastructures utilisées par le transport international et sur la législation relative à l'utilisation de ces voies par tous les modes de transport, est l'élaboration d'une réglementation commune pour le secteur des transports dans son ensemble, en vue de créer un marché des transports efficace qui englobe l'Union européenne et ses voisins.

La Commission mènera la politique en deux étapes, avec un objectif de rapidité et en veillant à ce que la forme et le fond de la future structure de coopération répondent aux besoins et aux attentes des parties concernées.

La Commission s'entretient activement avec les pays voisins dans le cadre de contacts bilatéraux réguliers et de forums multilatéraux afin de sonder l'engagement des pays à renforcer la coopération.

Sur la base des consultations préliminaires, la Commission fera des propositions pour mettre en œuvre la politique et le cadre de coordination, de manière à engager fermement l'Union européenne et ses voisins à établir des liaisons de transport grandement nécessaires.

L'extension des réseaux transeuropéens donnera une nouvelle impulsion au développement économique dans les régions voisines. La perspective de l'amélioration des infrastructures et de la simplification des procédures et les projets de simplification administrative encouragent les entreprises à intensifier les échanges commerciaux et les contacts et promeuvent une plus grande intégration entre les pays voisins et l'Europe.



R O P É E N S D E T R A N S P O R T A U X P A Y S V O I S I N S



Office des publications
Publications.europa.eu

ENSEmble
DEPUIS 1957

ISBN 92-79-03588-6

