



COMMISSION EUROPÉENNE



**Le réseau transeuropéen
de transport : nouvelles
orientations et règles
financières**

*Propositions de la
Commission*



octobre 2003





Pourquoi?

Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) doit être élargi pour améliorer la **cohésion territoriale** et promouvoir la **compétitivité et le potentiel de croissance** de l'Union européenne élargie.

L'extension du réseau aux futurs États membres offre également une nouvelle possibilité de réduire la **congestion** sur les grands axes et d'encourager **l'intermodalité**.





Les propositions de la Commission

Le 1er octobre 2003, la Commission a proposé une nouvelle révision des **orientations** et des **règles financières** applicables au RTE-T.

La révision proposée complète et met à jour ses propositions de 2001 en vue d'une adaptation des orientations et des règles financières applicables au RTE-T.

Cette révision vise à **concentrer les ressources** sur des projets d'infrastructure prioritaires et à **faciliter l'accord du Conseil et du Parlement** sur ces nouvelles propositions, pour qu'elles puissent entrer en vigueur dès que possible.





Contenu de la révision proposé

1. Nouveaux projets prioritaires

Transparents 5-11

2. Renforcement de la coopération internationale

Transparents 13-16

3. Nouvelles règles financières pour les projets transfrontières

Transparent 16





Une conception affinée

Projets prioritaires



Le RTE-T se compose de nombreux projets d'intérêt commun. Certains revêtent une **importance particulière pour l'Union**, étant donné leur taille, leur rôle dans les échanges transnationaux et dans le renforcement de la cohésion, ou parce qu'ils permettent de concentrer les flux de trafic à longue distance sur des modes de transport favorables à l'environnement.

Il est donc justifié et nécessaire de déployer **des efforts particuliers** en faveur de ces projets. Ces projets, qui ont été choisis selon une méthodologie stricte décrite dans les orientations, sont appelés "**projets prioritaires**".





Une déclaration d'intérêt européenne

Projets prioritaires 2

Pour chacun de ces projets prioritaires, la Commission propose une déclaration d'intérêt européen qui entraîne :



- **Une concentration des ressources financières communautaires** (Fonds RTE-T, Fonds de cohésion, Fonds structurels et ISPA)
- **L'incitation pour les États membres de s'en tenir au calendrier convenu.** Un projet pourrait être retiré de la liste en cas de retards injustifiés.
- **Des évaluations ex-post** de chaque projet pour préparer les révisions suivantes.
- **Des procédures coordonnées d'évaluation et de consultation du public avant que le projet ne soit autorisé.**



Nouveaux projets prioritaires

Projets prioritaires 3

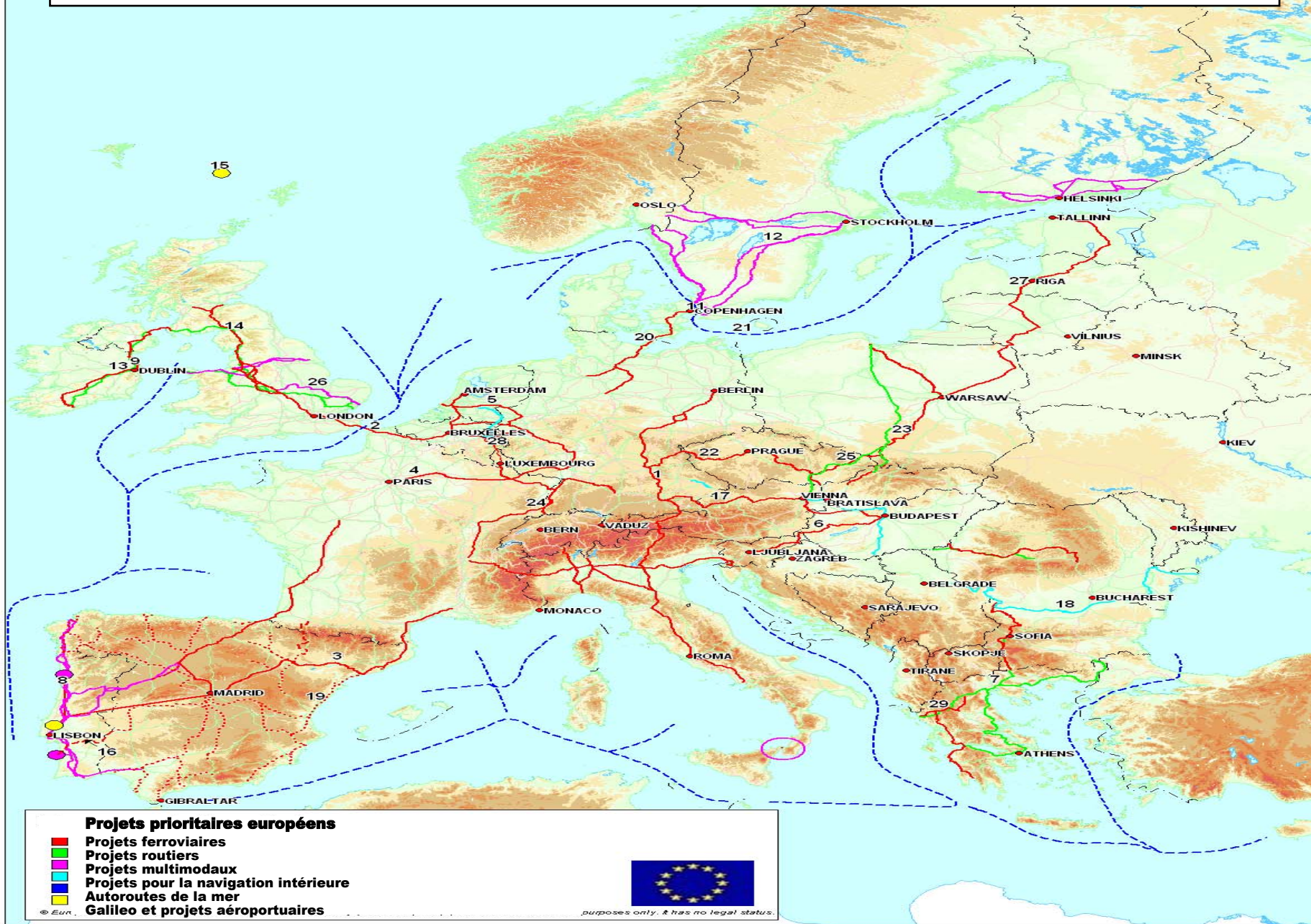


La Commission propose d'inclure **tous les projets** identifiés dans la liste 1 du rapport du groupe à haut niveau Van Miert publié le 30 juin, et **trois** projets qui ont été discutés par le groupe et qui remplissent les critères grâce aux nouveaux développements depuis juin.

Ces nouveaux projets viennent donc s'ajouter aux six nouveaux projets et aux deux nouvelles extensions proposés par la Commission en octobre 2001, et que le Parlement européen a approuvés en mai 2002.



Projets prioritaires RTE-T d'intérêt européen





La nouvelle liste

Projets prioritaires 5/

Les nouveaux projets proposés (par rapport à la proposition de 2001) sont indiqués en italiques. La date indicative pour la fin des travaux figure entre parenthèses

1. Axe ferroviaire Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo
Pont rail/route sur le détroit de Messine (2015)

3. Axe ferroviaire à grande vitesse de l'Europe du sud-ouest
Lisbonne/Porto-Madrid (2011)
Dax-Bordeaux (2020)
Bordeaux-Tours (2015)

6. Axe ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Frontière ukrainienne
Venise-Trieste/Koper-Divaca (2015)
Ljubljana-Budapest (2015)

7. Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras-Athènes-Sofia-Budapest
Autoroute Sofia-Kulata-Frontière Grèce/Bulgarie (2010) (franchissement de la frontière par le tronçon Promahon-Kulata)
Autoroute Nadlac-Sibiu-(tronçon vers Bucarest et Constanta) (2007)





La nouvelle liste

Projets prioritaires 6

16. Ligne de transport ferroviaire de marchandises Sines-Madrid-Paris
Nouvelle ligne de chemin de fer transpyrénéenne à haute capacité (2020)
Ligne de chemin de fer Sines-Badajoz (2010)

17. Axe ferroviaire Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienne–Bratislava
Baudrecourt–Strasbourg–Stuttgart (2015) (passage de la frontière par le pont de Kehl)
Vienne–Bratislava (2010) (tronçon transfrontalier).

18. Voie de navigation intérieure Rhin/Meuse-Main-Danube
Rhin–Meuse (2019) (franchissement de la frontière par l'écluse de Lanay)
Vienne–Bratislava (2015) (franchissement de la frontière)
Palkovicovo–Mohàcs (2014)
Goulets d'étranglement en Roumanie et en Bulgarie (2011)

20. Axe ferroviaire du Belt de Fehmarn
Liaison rail/route fixe sur le Belt de Fehmarn (2014)
Ligne de chemin de fer pour pénétrer au Danemark à partir de l'Öresund (2015)
Ligne de chemin de fer pour pénétrer en Allemagne à partir de Hannovre (2015)
Ligne de chemin de fer Hannovre/Hambourg/Brême (2015)





La nouvelle liste

Projets prioritaires 7/8

21. Autoroutes de la mer

22. Axe ferroviaire Athènes–Sofia–Budapest–Vienne–Prague–Nuremberg/ Dresde

23. Axe ferroviaire Dantzig–Varsovie–Brno/Bratislava-Vienne

24. Axe ferroviaire Lyon/Gênes–Bâle–Duisburg–Rotterdam/Anvers

25. Autoroute Dantzig–Brno/Bratislava-Vienne

26. Axe Rail/route Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale

27 . « Rail Baltica »: Axe ferroviaire Varsovie - Kaunas - Riga – Tallinn

28. « Eurocaprail »

29. Corridor intermodal mer Ionienne/mer Adriatique



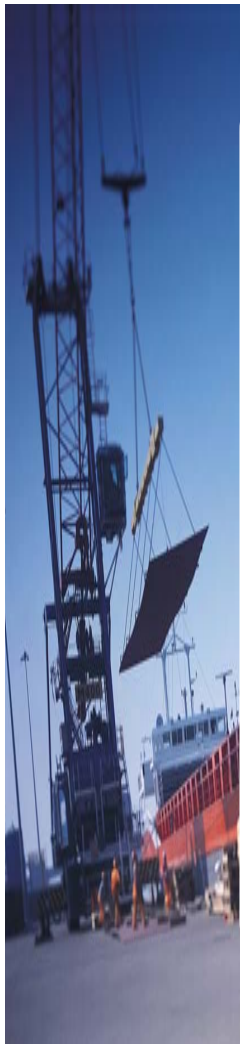


Les autoroutes de la mer

Projets prioritaires 8

Ce nouveau projet prioritaire vise à assurer que la même importance soit accordée aux liaisons maritimes transnationales qu'aux liaisons terrestres. Les États membres seront encouragés à créer en commun des liaisons maritimes transnationales avec des projets qui:

- peuvent comprendre des infrastructures portuaires et d'accès, des systèmes électroniques et des aides au démarrage,
- concernent un petit nombre de ports et visent à mettre en place des liaisons transnationales pour réduire la congestion ou relier les pays périphériques,
- sont proposés par au moins deux États membres organisant conjointement une procédure d'appel d'offres ouverte.





Renforcement de la coopération internationale

La question

Les États membres disposent de leurs propres systèmes de planification, assurent l'essentiel du financement public, cherchent des investisseurs privés, gèrent les procédures administratives complexes qu'exigent les permis de bâtir et surveillent l'octroi des contrats et la réception des travaux .

La coordination est un aspect important, car la rentabilité des investissements est étroitement liée à la manière dont les différents tronçons de la voie en cause sont ouverts à la circulation. C'est pourquoi les investissements doivent être synchronisés pour tout le tracé des voies transnationales.





Les coordinateurs européens

La solution proposée (1/2)

Pour certains grands projets situés sur de grands axes européens, la Commission propose de créer une équipe de coordination.

Après avoir consulté les États membres concernés, la Commission désignerait une personnalité qui serait chargée de cette coordination. Ce coordinateur européen encouragerait la coopération avec les usagers et les opérateurs, promouvrait les projets parmi les investisseurs privés et les organismes financiers, notamment l'UE, et informerait l'UE des progrès réalisés, pour permettre, le cas échéant, de prendre les mesures nécessaires pour surmonter d'éventuelles difficultés.





Une enquête transnationale

La solution proposée (2/2)

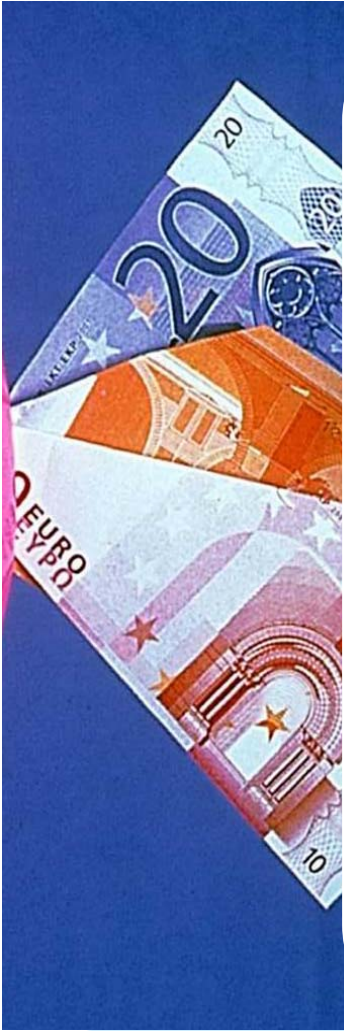
Certains projets transfrontaliers rencontrent des difficultés à cause de différences entre les procédures nationales d'évaluation et de consultation du public.

La déclaration d'intérêt européen demande donc aux États membres de coordonner leurs procédures d'évaluation des incidences environnementales, économiques et sociales des projets.

Pour certains tronçons transfrontaliers, tels que des ponts ou des tunnels, les États membres devront effectuer une enquête transnationale unique au moyen d'une commission "transnationale", qui effectuerait des études d'évaluation d'incidences et recueillerait les avis de toutes les parties intéressées avant l'octroi de l'autorisation.



De nouvelles règles financières pour les projets transfrontaliers



La Commission propose que les tronçons transfrontaliers des projets déclarés comme étant d'intérêt européen puissent bénéficier d'un financement communautaire à concurrence de 30% de cofinancement. Cette augmentation devrait suffire à pousser à la création de partenariats publics/privés pour plusieurs tronçons transfrontaliers.

Le niveau de cofinancement maximal actuel est de 10%. Les propositions faites jusqu'à présent par la Commission ont limité l'accroissement de la part de cofinancement à 20% seulement pour les tronçons transfrontaliers de projets ferroviaires concernant des obstacles naturels ou englobant des pays candidats.

La proposition introduit également une planification financière pluriannuelle qui donnera des garanties aux investisseurs, tout en donnant une certaine souplesse au processus financier.



Évaluation des incidences des nouvelles propositions

Estimation du montant nécessaire pour tous les projets prioritaires: **220 milliards d'euros**

Contribution attendue du secteur privé: **20%**

Coût total du réseau transeuropéen d'ici 2020: **600 milliards d'euros**

L'exécution de ces projets en liaison avec des politiques d'intermodalité, d'interopérabilité et de tarification des infrastructures permettrait:

- d'éviter des pertes de temps pour un montant de près de 8 milliards d'euros par an;
- de réduire les émissions de CO₂ de 17 millions de tonnes par an;
- de diminuer les coûts externes de la pollution de l'air de plus de 700 millions d'euros par an;
- de rééquilibrer la répartition des modes de transport sur les segments du marché international;
- de stimuler les échanges internationaux, notamment dans les pays en voie d'adhésion;
- de réduire les encombrements routiers dans une mesure pouvant aller jusqu'à 14%;
- d'améliorer le bien-être, ce qui pourrait se traduire par un supplément de croissance du PIB de 0,23%