

Interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse

1994/0112(SYN) - 13/04/1994

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: La Directive du Conseil 90/531/CEE du 17.9.90 (JO L 297 du 29.10.90) règle la procédure de passation du marché de travaux et fournitures dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, du transport et des télécommunications. Elle s'applique donc aux trains à grande vitesse, pour lesquels le 17 décembre 1990 le Conseil a adopté par résolution (JO C 33 du 8.2.91) un schéma directeur. La proposition de décision du PE et du Conseil "orientation communautaire pour le développement du réseau transeuropéen" (COM(94)0106 def.) prévoit le développement du réseau à grande vitesse: +/-23.000 km, dont +/-10.000 pour une vitesse supérieure à 250 km/h et +/-12.000 pour une vitesse autour de 200 km/h. POSITION PRECEDENTE DU PE: le Parlement européen a toujours plaidé pour la réalisation d'un réseau de trains à grande vitesse et s'était plaint du caractère non contraignant de la résolution du Conseil du 17.12.90, en mettant en évidence que la proposition de décision C3-0088/91 (A3-0151/92) avait remédié à cette lacune. Cette proposition n'a pas par ailleurs eu de suites. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: Parmi les projets de réseau transeuropéen approuvé par le Conseil européen de Corfou, 4 concernent les lignes à grande vitesse: Axe Nord/Sud (Brenner) qui concerne l'Italie (jusqu'à Verone), l'Autriche et l'Allemagne (Berlin, Munich - frontière autrichienne); PBKAL (Bruxelles, Cologne, Amsterdam, Londres: il s'agit de la prolongation du TGV Paris/Bruxelles); Madrid, Barcelone, Perpignan; TGV Est (Paris, Metz, Strasbourg, Karlsruhe); Lyon, Turin.