

Orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport

2001/0229(COD) - 01/10/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser les orientations communautaires du réseau transeuropéen de transport en vue notamment de désengorger les grands axes et d'éliminer les goulets d'étranglements et de concentrer l'effort sur un nombre limité de grands projets. **CONTENU** : dans la foulée du nouveau Livre blanc sur les transports, la Commission propose de réviser les orientations du réseau transeuropéen selon trois axes : 1) Cibler les investissements sur la résorption des goulets d'étranglement : la Commission propose de réduire et de modifier les priorités du réseau transeuropéen pour optimiser la capacité du réseau transeuropéen en concentrant les investissements sur : la réalisation d'un réseau ferroviaire à priorité fret comprenant les connexions des ports ; la réalisation du réseau rapide pour les passagers en intégrant le transport ferroviaire et aérien ; des systèmes de transport intelligents, notamment par des plans de déploiement des systèmes de gestion de trafic le long des axes routiers engorgés. 2) Compléter, par un nombre limité de nouveaux projets, la liste des 14 grands projets prioritaires : parmi les 14 projets spécifiques retenus à Essen en 1994, trois ont déjà pu être achevés et sont retirés de la liste : l'aéroport de Malpensa, le pont /tunnel de l'Oresund et la liaison ferroviaire conventionnelle entre Cork et Belfast. Si la réalisation des autres projets progresse, les deux projets impliquant la construction de tunnels alpins de grande longueur, le Lyon-Turin et l'axe du Brenner, connaissent des difficultés dues à des incertitudes techniques, financières et de calendrier. La Commission confirme la haute priorité qu'elle accorde à ceux ci et appelle à la mobilisation des parties prenantes pour réaliser ces projets essentiels pour développer l'intermodalité dans la zone sensible que constitue les Alpes. Par ailleurs, la Commission propose d'ajouter 6 nouveaux projets et des sections nouvelles à 2 projets existants : la liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées ; le système global de radionavigation et de positionnement par satellite Galileo ; le train à grande vitesse/transport combiné est européen ; le pont/tunnel du Fehmarn belt entre le Danemark et l'Allemagne ; l'amélioration de la navigabilité du Danube entre Straubing et Vilshofen ; l'interopérabilité ferroviaire du réseau ibérique à grande vitesse ; le rajout de la ligne mixte fret/train à grande vitesse entre Montpellier et Nîmes ; l'extension du projet du Brenner de Munich à Vérone pour y rajouter la dorsale Vérone-Naples ainsi que la branche Bologne-Milan. Ces nouveaux projets nécessitent un investissement global de plus de 66 000 millions, à réunir via des financements publics et privés nationaux, régionaux et communautaires. 3) Augmenter le soutien financier communautaire pour les projets critiques transfrontaliers : en ligne avec l'objectif de revitalisation du rail annoncé dans le Livre blanc sur les transports, la Commission propose de modifier les règles communautaires en matière d'aides financières allouées au réseau transeuropéen afin de relever de 10 à 20% ce taux pour les projets ferroviaires à forte valeur ajoutée communautaire franchissant les barrières naturelles ainsi que pour desprojets - tous modes confondus - situés dans les régions frontalières avec les pays candidats. A l'occasion de ces modifications, la Commission propose de mettre techniquement à jour les cartes des schémas et d'intégrer les législations communautaires les plus récentes en matière d'environnement. Ces propositions constituent une première étape. La seconde étape sera une refonte plus complète des orientations pour préparer le réseau transeuropéen à l'horizon 2020-2025 dans une Union élargie et qui serait proposée à partir de 2004.