

Réseaux transeuropéens des transports, télécommunications, énergie: octroi d'un concours financier communautaire

1994/0065(SYN) - 01/07/2002 - Document de suivi

Le rapport annuel 2000 sur les RTE montre en détail le développement des réseaux transeuropéens - ainsi que le soutien financier communautaire connexe en provenance de différentes sources dont ils ont bénéficié. Si le tableau général de la situation est plutôt positif, la Commission a cependant relevé une série de faiblesses et de lacunes, notamment dans la mise en oeuvre du RTE-Transport, auxquelles il conviendra de remédier dans les années qui viennent. L'une des principales préoccupations suscitées par le RTE-Transport au cours de ces dernières années est la nette augmentation du transport de marchandises par route et la chute de la part des autres modes - et en particulier du rail - qu'elle a entraînée, d'où un déséquilibre accru entre les différents modes de transport. Malgré les investissements importants en faveur du réseau ferroviaire réalisés grâce aux fonds octroyés par les États membres - souvent combinés à des fonds européens - des retards importants ont été enregistrés au niveau de la mise en oeuvre, notamment pour les grands projets transfrontaliers. Au vu du taux d'exécution actuel, certains des grands projets figurant dans les orientations de 1996 ne seront pas achevés d'ici à 2010. Il faudra probablement au moins 15 ans pour que tous les projets spécifiques recensés soient achevés. Parmi ces projets, les liaisons transalpines (Lyon-Torino et le Brenner) sont ceux qui enregistrent les retards les plus importants. Pour faire face à ces problèmes et relever les défis du transport au cours de la prochaine décennie, la Commission a indiqué clairement que le développement du rail, et en particulier le financement de l'infrastructure ferroviaire, serait l'une de ses principales priorités. Les axes routiers du RTE sont également encombrés. Dans ce domaine, le véritable défi consistera à transférer la croissance du trafic longue distance de la route vers d'autres modes de transports plus respectueux de l'environnement, comme le rail, la navigation intérieure ou le transport maritime à courte distance. Il faudrait pour cela mieux utiliser les capacités existantes, achever la construction des chaînons manquants et renforcer l'efficacité du transport intermodal. Il sera donc nécessaire, à l'avenir, d'adopter une approche mieux coordonnée en matière de planification et en matière de financement, en axant l'aide communautaire sur les modes de transport moins polluants dans les principaux couloirs des RTE et en concentrant l'aide communautaire sur un nombre plus limité de projets. Le rapport note que les fonds communautaires (subventions ou prêts) sont loin d'être suffisants pour financer toutes les infrastructures RTE nécessaires. Le coût de ces infrastructures représente 400 à 450 milliards d'euros, pour la seule Communauté, auxquels il faudrait ajouter 100 milliards pour les liaisons avec les pays candidats et au sein de ces pays. Il faudrait donc développer d'autres solutions combinant fonds publics et fonds privés, avec un partage des risques mais également la garantie d'un certain niveau de "sécurité" pour les investisseurs privés. L'établissement d'un cadre communautaire pour l'instauration progressive de la tarification des infrastructures semble constituer un moyen prometteur de combler le manque de fonds publics tout attirant davantage les investisseurs privés. Il est donc indispensable d'établir ce cadre, combiné à un moyen novateur de financer les projets dans le domaine des transports, et la Commission présentera très prochainement de nouvelles propositions. Le rapport insiste enfin sur le projet GALILEO (premier système de positionnement de navigation par satellite à usage civil), appelé à avoir d'importantes répercussions sur le secteur des transports. GALILEO apportera des bénéfices considérables sur le plan économique et permettra à l'industrie européenne d'acquiescer son indépendance technologique dans ce domaine.