

# Réseau transeuropéen de transport: orientations communautaires

1994/0098(COD) - 19/06/1995 - Proposition législative modifiée

La deuxième proposition modifiée de la Commission a retenu intégralement 67 amendements du Parlement européen et en a retenu partiellement 35 (le PE avait adopté 159 amendements en première lecture). Les principales modifications introduites par la Commission portent sur les points suivants : - les réseaux transeuropéens doivent prendre en compte l'objectif de protection de la nature et des paysages; - il convient d'encourager l'utilisation des modes de transport les moins nuisibles à l'environnement; - l'évaluation des projets doit comprendre une analyse comparative des alternatives pour l'infrastructure concernée; - les investissements prévus pour les réseaux transeuropéens de transport doivent avoir un effet sur l'emploi; - la cohérence et la conformité avec la législation communautaire doit être assurée; - les orientations sont conçues comme un cadre de référence pour la réalisation des projets d'intérêt commun en fonction de leur faisabilité technique et financière. Elles s'adressent en premier lieu aux autorités publiques mais également au secteur privé; - il est précisé que le réseau est mis en place progressivement à l'horizon 2010, à l'échelle communautaire; - les objectifs du réseau sont précisés : ce dernier doit par exemple encourager la cohésion économique et sociale, offrir aux passagers des infrastructures de grande qualité, être interopérable à l'intérieur de chaque mode de transport et entre ceux-ci, relier entre elles, sans goulets d'étranglement, les grandes zones urbaines et les régions de la CE; - les éléments du réseau (infrastructures de transports, systèmes de gestion du trafic et systèmes de positionnement et de navigation) sont définis et détaillés. Les questions de l'interopérabilité du réseau, y inclus les services télématiques, sont renvoyées à une législation séparée; - les grandes lignes d'action comportent un ajout relatif à la création de centres d'interconnexions dans la périphérie des grandes agglomérations; - les priorités de l'action sont restructurées et complétées : en premier lieu, figure l'optimisation de la capacité et de l'efficacité de l'infrastructure existante avant la réalisation d'une infrastructure nouvelle. L'idée de l'intégration systématique des modes de transport se retrouve également en plusieurs endroits. Enfin, une priorité est ajoutée, à savoir la réalisation de projets présentant un intérêt économique particulier en tenant compte des incidences sur l'environnement et la cohésion économique et sociale; - la notion de viabilité économique potentielle est précisée en fonction des coûts et bénéfices socio-économiques; - une nouvelle annexe III comportant une liste non exhaustive de projets devant débiter dans les cinq prochaines années est introduite dans la décision; - un nouvel article est consacré spécifiquement aux impératifs environnementaux. Ces aspects doivent être pris en considération lors de toutes les phases du développement du réseau, de la planification, à la conception et à la réalisation; - le titre de la section concernant le réseau de voies navigables a été réaménagé et complété : un nouveau paragraphe intègre dans le texte les ports fluviaux en suivant l'exemple des ports maritimes; - en ce qui concerne les ports (caractéristiques du réseau), le texte met davantage en relief la dimension d'infrastructure des ports maritimes; il précise la fonction des ports dans la navigation côtière qui comporte un potentiel non épuisé pour le développement du réseau transeuropéen de transport harmonieux et respectueux de l'environnement. - un article habilite la Commission à constater - sur demande - qu'un projet remplit les critères relatifs à l'intérêt commun. Cette constatation n'ouvre aucun droit à une intervention de la Communauté; - la fonction du comité du réseau est conçue de manière purement consultative sans pouvoir d'exécution. Il sert notamment à l'échange d'informations entre la Commission et les Etats membres sur le développement du réseau; - les orientations feront l'objet d'une révision tous les cinq ans et pour la première fois le 01.07.1999. Il faut noter que les cartes ont été modifiées afin de mieux distinguer les "liaisons existantes" et les liaisons manquantes ou à améliorer. De même, l'annexe II a été modifiée de sorte qu'elle énonce les critères et spécifications techniques pour les projets d'intérêt commun, notamment en ce qui concerne les points nodaux et les systèmes de gestion du trafic. Enfin, il faut noter que la Commission a rejeté les amendements parlementaires visant à : - inclure, comme grande ligne d'action, la recherche en fonction d'analyses de coûts-bénéfices dans la région concernée de la création d'emplois durables; - supprimer les caractéristiques principales du réseau routier proposé; - demander l'évaluation

des projets sur la base de leur compatibilité avec les réseaux non communautaires; - exiger que tout concours financier communautaire dans le domaine du réseau transeuropéen soit conforme aux exigences de l'environnement; - intégrer les liaisons aériennes dans le réseau du transport combiné et supprimer l'inclusion du matériel roulant dans ce réseau; - demander un rapport annuel, région par région, sur les effets induits en termes d'emplois et de progression des revenus; - demander que la Commission propose dans un délai de deux ans des normes environnementales minimales pour chaque mode de transport ainsi qu'un réseau communautaire de pipe-lines pour produits.