Raccordement du réseau d'infrastructures de transport de l'Union. Réseau de transport paneuropéen en coopération

1997/2072(COS) - 23/04/1997 - Document de base non législatif

OBJECTIF : la présente communication vise à définir les contours d'une politique de réseaux de transport aux dimensions paneuropéennes, à savoir regroupant à la fois l'Europe communautaire, les pays d'Europe centrale et orientale, les pays issus de l'ex-Union soviétique et les pays de la région méditerranéenne. L'objectif est d'atteindre des infrastructures interopérables, utilisant des systèmes de transport intelligents et compatibles avec les objectifs environnementaux. CONTENU : L'interconnexion des infrastructures de transport de l'Union européenne avec celles de ses voisins exige la fixation d'une stratégie paneuropéenne. Pour la Commission, il est essentiel de définir une stratégie globale du réseau paneuropéen, aussi bien sous l'angle de la couverture géographique que sous l'angle des aspects couverts. Le réseau paneuropéen couvrira non seulement l'Europe occidentale, mais aussi les pays d'Europe centrale et orientale, les pays issus de l'Union soviétique et les partenaires de l'Union européenne dans la région méditerranéenne. Cette approche globale doit prendre en compte la situation particulière des pays candidats à l'adhésion, qui évaluent actuellement avec l'Union leurs besoins en infrastructures de transport. -L'approche préconisée par la Commission sous-entend la mise en place d'un vaste mécanisme de partenariat englobant 5 domaines d'action favorisant une mobilité durable : 1) la définition de corridors et de zones paneuropéens en tant que cadre pour assurer des services de transport efficaces avec tous les voisins de la Communauté : à cet égard, la Commission encourage tous les pays européens, les institutions financières internationales et le secteur privé à s'employer activement à établir ces corridors. Jusqu'à présent les corridors ont couvert principalement les transports routiers et ferroviaires et dans une moindre mesure, les transports fluviaux (navigation sur le Danube). Mais l'intérêt du corridor spécifiquement paneuropéen est de promouvoir un transport multimodal dès sa conception. La notion de corridor est beaucoup moins adaptée aux régions de la mer Noire ou de la mer Egée, ni au bassin méditerranéen ou la mer Adriatique. C'est pourquoi, la notion de zone a été ajoutée à celle de corridor avec une meilleure combinaison de liaisons, noeuds et installations de navigation et d'aviation. 2) l'extension des réseaux de transports transeuropéens aux pays candidats à l'adhésion dans le cadre de la stratégie de pré-adhésion, 3) une approche européenne commune des technologies des transports, notamment pour assurer l'interopérabilité (il s'agit essentiellement d'harmoniser les normes et spécifications techniques applicables au transport), 4) la promotion des technologies de transport intelligentes dans tout le réseau paneuropéen (télématique, signalisation automatique, etc.), 5) la coopération dans le domaine de la recherche et de la technologie (en particulier dans le cadre du Ve programme-cadre de recherche et développement technlogique où une part non négigeable de la recherche stratégique sur les transports a consisté à associer les pays d'Europe centrale et orientale). La Commission estime que les préoccupations environnementales dans la conception et le développement du réseau de transportpaneuropéen et de ses corridors et zones doit faire l'objet d'une attention constante : la mobilité durable dans l'Europe prise globalement doit faire partie intégrante du développement des infrastructures de transport. Une évaluation environnementale stratégique, assortie d'évaluations socio-économiques, constitue la clé de voûte de toute la stratégie du réseau paneuropéen. En outre, le partenariat doit également porter sur les aspects financiers, institutionnels et législatifs : -En ce qui concerne les aspects financiers, le gros des investissements infrastructurels proviendra de sources nationales (dont une bonne part du secteur public). Les investissements nécessaires ne seront toutefois pas consentis sans le soutien du secteur privé et l'aide de financements communautaires appropriés en temps que catalyseurs. En ce qui concerne les pays candidats à l'adhésion, les aides proviendront d'institutions financières internationales (BERD, Banque mondiale, BEI, FEI). -Pour ce qui est des instruments de la stratégie de pré-adhésion, il faut mettre sur pied un programme de réseaux transeuropéens englobant plusieurs pays. Cela renforcera globalement le fonctionnement de l'économie de marché dans les pays candidats à l'adhésion et accélérera l'adoption de l'acquis communautaire par ces pays et le plein

développement de politiques communes. Pour les pays éligibles à TACIS et les pays de la Méditerranée, on examinera l'opportunité de mettre davantage l'accent sur les dépenses dans le domaine des réseaux de transport. La Commission prendra les mesures nécessaires pour assurer une coordination horizontale et la compatibilité entre les différents instruments budgétaires pour les investissements dans les réseaux de transport. -Les aspects institutionnels et législatifs du partenariat reposeront, quant à eux, sur la large gamme des organismes existants : Conférence des transports paneuropéens d'Helsinki, groupe de travail "Transports" du G-24, CEMT ou encore Conférence des ministres des transports des pays méditerranéens.