Réseau transeuropéen de transport: progrès et exécution des 14 projets d'Essen, décembre 1994. Rapport 1998

1998/2126(COS) - 03/06/1998 - Document de base non législatif

OBJECTIF: le présent rapport concerne le réseau transeuropéen de transport et vise à faire le point sur les progrès et l'exécution des 14 projets prioritaires décidés à Essen. CONTENU: le Conseil de Luxembourg des 20-21 novembre 1997 a demandé la fixation d'un calendrier et d'un plan financier pour chacun des 14 projets figurant dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Les Etats membres ont d'ores et déjà établi des calendriers, ainsi que des projections du coût des investissements que nécessitent les projets prioritaires. Le présent rapport fait le point de la situation. Chaque projet ayant ses caractéristiques propres, il est malaisé de tirer des conclusions générales, estime la Commission européenne. Globalement, d'importants progrès ont néanmoins été accomplis: trois des projets sont en voie d'achèvement (liaison ferroviaire classique Cork, Dublin, Belfast, Larne; aéroport de Malpensa et liaison fixe de l'Oresund), tous les autres sont en cours de construction ou à un stade avancé de préparation, et la plupart devraient être terminés d'ici 2005 environ. Malgré quelques dérapages dûs notamment à la complexité intrinsèque des projets et aux contraintes en matière de financements publics dans une conjoncture difficile, quelques étapes importantes ont pu être franchies, comme la première liaison entièrement à grande vitesse entre des capitales européennes (Bruxelles-Paris), inaugurée en décembre 1997. Les projets prioritaires ont largement fait appel aux financements communautaires. C'est particulièrement le cas des projets concernant des zones éligibles aux interventions des fonds structurels et du fonds de cohésion, notamment la liaison ferroviaire Belfast-Dublin, le réseau autoroutier en Grèce et le TGV Sud. Le budget du RTE de transport, plus modeste (environ 1,8 milliard d'écus 1995-99), a eu néanmoins une incidence considérable en participant au lancement de projets importants, comme la liaison fixe de l'Oresund et le TGV belge. La BEI, principale source de financement à crédit de projets de RTE, a avancé 1,4 milliards d'écus pour les 14 projets prioritaires au cours de 1997, tandis que le montant des risques contractés par le FEI à atteint quelque 350 millions d'écus. Les calendriers présentés par les Etats membres donnent à penser qu'il se produira une très importante augmentation des dépenses liées aux 14 projets prioritaires au cours de la période 2000-2006, avec l'entrée en phase de construction des projets les plus ambitieux. Selon la Commission, les investissements pourraient s'élever à près du double de ceux observés au cours de la période 1995-1999. Dans certains cas, la contribution communautaire sera un facteur déterminant pour assurer la viabilité financière du projet. La Commission poursuivra sa collaboration avec la BEI et le FEI pour assurer un appui efficace de l'Union au partenariat secteur public /secteur privé, d'une importance capitale en la matière, notamment en ce qui concerne les projets prioritaires. Enfin, un effort important s'impose pour préparer l'extension des RTE aux pays en voie d'adhésion, pour lesquels l'instrument de pré-adhésion (ISPA) constituera le principal instrument de financement par l'Union à partir de 2000.