

Le Réseau Trans Européen de Transport

les RTE-T

en Europe

Les réseaux Trans- Européens de transport, de télécommunications et d'énergie sont repris dans le concept du marché unique à réaliser en Europe et s'inspirent des réalisations en matière de lignes à grande vitesse pour lesquelles l'UIC, la CCFE (Communauté des Chemins de Fer Européens) et les groupes de travail à haut niveau de la Commission Européenne ont jeté les bases.

Pour l'ouverture de ce marché unique Européen, la réalisation de ces réseaux RTE – et certainement pour le volet Transport – est un des thèmes les plus importants de la politique de la Commission Européenne.

1. Historique du développement des RTE-T.

Durant quinze ans, le RTE-T a connu une évolution adaptée au développement de la Communauté Européenne, aux nouvelles visées dans le domaine économique et à la préoccupation du respect de l'environnement. On distingue quatre étapes importantes:

- en 1993 le traité de Maastricht où pour la première fois la notion de réseau RTE a été introduite;
- en 1994 à Essen, les 14 axes prioritaires ont été choisis parmi les 15 Etats européens faisant alors partie de la Communauté Européenne;
- lors des conférences Ministérielles de 1994 à Crète et en 1997 à Helsinki, dix corridors Pan-Européen ont été proposés. Compte tenu de l'élargissement de l'Union Européenne, ils sont maintenant principalement situés dans l'UE et sont ainsi devenus des éléments du réseau RTE.
Les morceaux restants de ces corridors Pan-Européen se situent dans les pays des Balkan, en Russie, en Turquie et dans de ce que l'on appelle les "Nouveaux Etats Indépendants de l'Est" à savoir la Biélorussie, la Moldavie et l'Ukraine;
- en juin 2004 à Saint-Jacques-de-Compostelle, il a été décidé de mettre sur pied un groupe à haut niveau qui sera constitué des

25 états membres ainsi que de la Bulgarie et de la Roumanie, et de 25 états voisins de la nouvelle Europe parmi lesquels les plus importants sont la Russie, la Turquie et les "NEIE" ainsi que des institutions financières européennes telles que la Banque Européenne d'Investissement (BEI), la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) et la Banque Mondiale.

La tâche principale de ce groupe de travail consiste à fixer les axes prioritaires avec ces pays voisins ainsi qu'à évaluer et trouver les moyens financiers pour leur réalisation.

2. L'étendue du réseau RTE-T.

Le réseau RTE-T est constitué de 75.200 km de routes, 78.000 km de voies ferrées, 330 aéroports, 270 ports internationaux, 210 ports fluviaux et des systèmes de gestion du trafic.

Le budget total nécessaire pour la réalisation du réseau RTE à l'horizon 2020 est estimé à 600 milliards d'Euros, alors que, pour les axes prioritaires, les 225 milliards d'Euro prévus doivent trouver un financement à travers des fonds nationaux, des fonds européens, des emprunts à la BEI et le secteur privé.

La Commission Européenne n'a, jusqu'à présent, contribué que faiblement au budget du RTE-T, pour un montant d'environ 600 millions d'Euros annuellement, ce qui correspond envi-

ron à 10% des coûts de ces très importants projets.

3. Les corridors Pan – Européens.

Ci-dessous la liste des dix corridors Trans-Européens routiers et ferroviaires proposés lors des conférences ministérielles de Crète en 1994 et d'Helsinki en 1997:

- Corridor I:
Tallinn – Riga – Kaunas – Varsovie avec une branche Riga – Kaliningrad – Gdansk
- Corridor II:
Berlin – Varsovie – Minsk – Moscou – Niznij Novgorod
- Corridor III:
Dresde/Berlin – Wrocław – Lviv – Kiev
- Corridor IV:
Dresde/Nuremberg – Prague – Bratislava/Vienne – Budapest – Arad – Sofia – Istamboul avec une branche Arad – Bucarest – Constanta et Sofia - Thessaloniki
- Corridor V:
Venise – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest – Uzgorod – Lviv avec trois branches Rijeka – Zagreb – Budapest, Ploce – Sarajevo – Budapest et Bratislava – Zilina – Uzgorod.
- Corridor VI:
Gdansk – Grudziask/Varsovie – Katowice – Zilina avec deux branches Grudziadz – Poznan et Katowice – Ostrava – Breclav/Brno.
- Corridor VII:
Le Danube: voie fluviale.
- Corridor VIII:
Dures – Tirana – Skopië – Sofia – Varna/Bourgas.
- Corridor IX:
Helsinki – St.Petersbourg – Pskow/Moscou – Kiev – Ljubasevka – Chinisiau – Bucarest – Alexandropoulos avec deux branches Klaipeda/Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Kiev et Ljubasevka – Odessa.
- Corridor X:
Salzbourg – Ljubljana – Zagreb – Belgrade – Nis – Skopje – Veles – Thessaloniki avec quatre branches Graz – Maribor – Zagreb, Budapest – Novi Sad – Belgrade, Nis – Sofia et Veles – Florina

4. Les axes prioritaires Trans-Européens.

Une révision fondamentale des 14 axes prioritaires originaux du réseau RTE a été introduite en 2001.

Cette révision était nécessaire suite à l'extension de l'Europe de 10 Etats membres et aux retards subis par les projets initiaux.

De plus, il a été décidé de mieux soutenir les projets transfrontaliers et de réduire les goulets d'étranglement importants.

Une priorité a également été accordée aux transports respectueux de l'environnement comme le chemin de fer et la voie d'eau. Ces révisions se sont terminées en avril par les directives RTE-T et la mise au point de règles financières.

De plus, une subside de 20%, au lieu de 10% auparavant, a été acceptée pour les projets transfrontaliers et, sur les 30 nouveaux axes prioritaires, 22 étaient des projets ferroviaires.

Ci-dessous la liste des axes prioritaires Trans-Européens:

1. Axe ferroviaire Berlin – Vérone/Milan – Bologne – Naples – Messine – Palerme
2. Axe ferroviaire à grande vitesse Paris – Bruxelles – Cologne – Amsterdam – Londres
3. Axe ferroviaire à grande vitesse dans le Sud Ouest de l'Europe
4. Axe ferroviaire à grande vitesse vers l'Est
5. Ligne de la Betuwe
6. Axe ferroviaire Lyon – Trieste – Divaca/Koper – Divaca – Ljubljana – Budapest – frontière avec l'Ukraine
7. Autoroute Igoumenitsa/Patras – Athènes – Sofia – Budapest
8. Axe multimodal Portugal / Espagne avec le reste de l'Europe
9. Axe ferroviaire Cork – Dublin – Belfast – Stranraer
10. Aéroport de Malpensa
11. Lien fixe de l'Öresund
12. Triangle nordique ferroviaire et axe routier
13. Axe routier en GB
14. West coast main line en GB
15. Galileo

16. Axe ferroviaire marchandise Sines – Madrid – Paris
17. Axe ferroviaire Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienne – Bratislava
18. Axe fluvial Rhin/Meuse – Main - Danube
19. Interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule Ibérique
20. Axe ferroviaire Fehmarn Belt
21. Autoroutes de la mer
22. Axe ferroviaire Athènes – Sofia – Budapest – Vienne – Prague – Nuremberg/Dresde
23. Axe ferroviaire Gdansk – Varsovie – Brno/Bratislava – Vienne
24. Axe ferroviaire Lyon/Gênes – Bâle – Duisburg – Rotterdam/Anvers
25. Autoroute Gdansk – Brno/Bratislava – Vienne
26. Axe ferroviaire/routier Irlande/RU/Europe continentale
27. "Rail Baltica" axe Varsovie – Kaunas – Riga – Tallinn – Helsinki
28. "Eurocaprail" axe Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg
29. Axe ferroviaire sur le corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique
30. Liaison fluviale Seine - Escaut

5. Conclusion

Le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" était certainement le stimulant pour faire accepter cette nouvelle vision pour le transport en Europe.

Pour notre pays également, cette nouvelle stratégie et d'une grande importance non seulement pour l'achèvement des projets à grande vitesse sur notre réseau mais aussi l'accès futur au port d'Anvers et la modernisation de l'axe Bruxelles - Luxembourg qui sont repris dans la liste des 30 projets RTE-T.

texte: Ir. R.Malfait

Remarque: en page 8 est fournie la carte représentant les axes TEN-T.



**Trans-European Transport Network
and TEN-T priority projects**

TEN-T priority projects

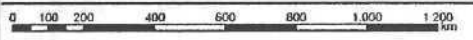
- Road
- Railway
- Inland waterway
- Motorway of the sea
- Airport projects
- Port projects

TEN-T network

- TEN-T Road
- TEN-T Railway
- TEN-T Inland waterway

Project section numbers

- Road project
- Railway project
- Multimodal project
- Inland waterway project
- Motorway of the sea
- Airport
- Galileo



(Ref. Decision 884/2004/CE) © EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 2/09/2004

