

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 4.2.2009
COM(2009) 44 final

LIVRE VERT

RTE-T: un réexamen des politiques

**VERS UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU RÉSEAU TRANSEUROPEEN DE
TRANSPORT AU SERVICE DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS**

LIVRE VERT

RTE-T: un réexamen des politiques

VERS UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE TRANSPORT AU SERVICE DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	2
2.	Fondements de la future politique dans le domaine du RTE-T.....	4
3.	Enjeux du futur développement du RTE-T	8
4.	Options pour le développement du RTE-T	18
5.	Informations pour les personnes qui souhaitent réagir au livre vert	18

1. INTRODUCTION

La politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a pour but la mise en place de l'infrastructure nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur et à la réalisation des objectifs de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi. Elle vise également à garantir l'accessibilité et à renforcer la cohésion socioéconomique et territoriale. Elle aide les citoyens de l'UE à profiter de leur droit de circuler librement sur le territoire des États membres. De plus, elle inclut des exigences en matière de protection de l'environnement afin de promouvoir le développement durable.

Les 400 milliards d'euros investis jusqu'ici dans le réseau créé par une décision du Parlement européen et du Conseil en 1996, modifiée en dernier lieu en 2004¹, ont contribué à la réalisation de nombreux projets d'intérêt commun, reliant des réseaux nationaux et surmontant des obstacles technologiques par-delà les frontières nationales. Cependant, il reste beaucoup à faire pour que les projets initiaux soient entièrement mis en œuvre, en raison de la nature des projets concernés, qui se déroulent sur le long terme, et des importants retards observés dans la réalisation de beaucoup d'entre eux.

Près d'un tiers du montant investi à ce jour provient de sources communautaires². Les résultats de la politique du RTE-T dans son ensemble et la valeur ajoutée européenne engendrée par les contributions financières de la Communauté ne sont en fait pas toujours très visibles aux yeux des Européens. Les objectifs à atteindre ont été jusqu'ici assez vastes, ce qui a rendu impossible de les réaliser entièrement avec les instruments disponibles. Il se peut aussi qu'ils n'aient pas été assez concrets sous certains aspects, avec pour conséquence des difficultés à cibler les actions et à générer des incidences

¹ Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

² Subventions provenant du budget RTE-T, du Fonds de cohésion et du Fonds européen de développement régional, et prêts de la Banque européenne d'investissement.

réelles et des résultats visibles. La Commission est donc convaincue qu'il est temps de se demander non seulement pourquoi les objectifs n'ont été que partiellement atteints, mais aussi si ces objectifs sont toujours suffisants pour anticiper les réponses à apporter aux problèmes de demain, et quels moyens sont nécessaires pour réaliser pleinement les futurs objectifs de la politique du RTE-T.

Tandis que la politique des transports vise à promouvoir des services de transport efficaces du point de vue économique et environnemental, sûrs et fiables, dans le marché intérieur et au-delà, la politique du RTE-T doit garantir que ces services fonctionnent au mieux, sur la base d'une infrastructure intégrée et innovante utilisant les évolutions technologiques récentes dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures et des véhicules³. À l'avenir, cette politique devrait davantage traduire les objectifs fixés au niveau européen, dans le secteur des transports comme dans le contexte politique, socioéconomique, environnemental et institutionnel plus vaste.

Pour que l'Europe ait une importance croissante au niveau mondial, il faut non seulement renforcer le rôle du RTE-T au sein de la stratégie de Lisbonne, mais aussi accorder l'attention nécessaire à l'élaboration de la future politique du RTE-T. Pour l'Europe, la croissance économique et la création d'emplois dépendent aussi de sa compétitivité au niveau international, qui doit être appuyée par de bonnes liaisons de transport avec les autres parties du monde. En outre, de bonnes connexions avec tous les voisins immédiats de l'Europe, y compris l'Afrique, sont vitales pour l'économie, la politique et la sécurité.

Par-dessus tout, la lutte contre le changement climatique nécessite de prendre des mesures à l'échelle européenne pour conforter le rôle de premier plan de l'Europe en la matière. Les transports et les infrastructures de transport sont des domaines qui offrent de nombreuses possibilités de contribuer positivement aux objectifs en matière de lutte contre le changement climatique. Ces objectifs devraient être au centre de la future politique du RTE-T et se traduire dans une approche véritablement européenne. En intégrant les objectifs économiques et environnementaux, en se tournant clairement vers les besoins en services efficaces de transport intermodal de marchandises et de voyageurs et en faisant appel à l'innovation, la future politique du RTE-T devrait constituer une base saine pour contribuer utilement à la réalisation des objectifs communautaires face au changement climatique.

Tout cela justifie un réexamen fondamental de la politique du RTE-T, plutôt qu'un simple examen assorti d'éventuelles mises à jour des schémas directeurs et des projets prioritaires. Il s'agit en premier lieu de réexaminer la stratégie en profondeur, tout en s'appuyant sur l'expérience acquise et sur les résultats obtenus jusqu'ici. Étant donné l'ampleur de la tâche, du point de vue politique, socioéconomique, environnemental, institutionnel, géographique et technique, la Commission cherche à faire participer autant de parties intéressées que possible, afin que les connaissances, l'expérience et les opinions des spécialistes soient dûment prises en considération. Pour ces raisons, la Commission entame le processus de réexamen du RTE-T en publiant un livre vert qui résume ses réflexions actuelles et constitue une invitation à soumettre des contributions, avant d'avancer d'éventuelles propositions législatives et autres.

³ Le terme «véhicule» est utilisé dans l'ensemble du présent document pour désigner les moyens de transport utilisés dans tous les modes.

2. FONDEMENTS DE LA FUTURE POLITIQUE DANS LE DOMAINE DU RTE-T

- *Le traité CE*

Les articles 154 à 156 du traité CE définissent l'action de la Communauté dans le domaine des réseaux transeuropéens et sa contribution à réaliser les objectifs du marché intérieur et de la cohésion sociale et économique au bénéfice de tous les citoyens, des opérateurs économiques et des collectivités régionales et locales, entre autres en favorisant l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. De plus, le développement durable doit être intégré à cette politique. Les orientations relatives au RTE-T ont été élaborées par la suite pour aider à mettre en œuvre les dispositions du traité prévoyant que des orientations identifient des projets d'intérêt commun et que la Communauté puisse apporter son concours à de tels projets soutenus par les États membres. Afin de faciliter encore la réalisation des objectifs, la Commission peut également prendre des initiatives pour promouvoir la coordination entre les États membres.

- *Dispositions spécifiques*

Les orientations relatives au RTE-T envisagent comme objectif politique ultime l'établissement d'un réseau multimodal unique, couvrant aussi bien des structures terrestres traditionnelles que des équipements (y compris les systèmes de transport intelligents) permettant un trafic sûr et efficace. Cela concerne aussi, de plus en plus, le déploiement de systèmes innovants qui sont porteurs non seulement de retombées positives pour les transports, mais aussi d'importantes perspectives d'innovation industrielle.

Les projets d'intérêt commun dans le domaine du RTE-T diffèrent fortement entre eux sous de nombreux aspects: processus de planification, étendue géographique et coût, délais et durée de vie, ou encore structures d'investissement, de mise en œuvre et de fonctionnement. La politique du RTE-T doit permettre une grande variété d'approches dans lesquelles les États membres jouent un rôle de premier plan dans la fourniture d'infrastructures traditionnelles et œuvrent aux côtés du secteur privé. La nature du réseau lui-même impose donc une responsabilité particulière à tous les acteurs concernés, qui doivent avoir des objectifs communs et apporter chacun leur part à la réalisation de ces objectifs.

- *Réalisations*

Des changements positifs résultant de la mise en œuvre de la politique du RTE-T sont d'ores et déjà visibles. Les réseaux ferroviaires et routiers nationaux sont désormais interconnectés en de nombreux points, et les chemins de fer commencent à devenir interopérables par-delà les frontières. Le financement communautaire a visé particulièrement d'importants projets ferroviaires à grande vitesse, créant une nouvelle génération de services de transport de voyageurs qui concurrencent avec succès le transport aérien et les voitures particulières. Dans le cadre du Fonds de cohésion, des financements ont été octroyés à de grands projets visant à relier des pays et régions ayant des niveaux de développement différents, contribuant ainsi à réduire les disparités entre eux. Ces financements ont eu un rôle catalyseur important et ont permis de faire avancer certains projets parmi les plus ambitieux et les plus complexes (sur le plan géologique, technique, financier, juridique et administratif). Ils ont encouragé des projets pilotes de partenariats public-privé, dont on peut tirer des enseignements sur le plan du financement et de la gestion de projet.

La politique du RTE-T a par ailleurs encouragé le développement de systèmes de transport intelligent. En effet, outre Galileo, ce secteur a connu d'importants progrès grâce à des projets soutenus dans le cadre du RTE-T au niveau européen ou eurorégional, dans le domaine du transport routier, ferroviaire, aérien et par voie d'eau, qui sans ce soutien, n'auraient pas été mis en œuvre ou lancés.

La politique du RTE-T a commencé à apporter des réponses aux questions qui se posent dans le secteur du transport de marchandises où, en raison de la croissance prévue (augmentation de 34 % entre 2005 et 2020), il est spécialement important d'instaurer de véritables solutions intermodales pour surmonter des problèmes tels que la congestion, la hausse des émissions de dioxyde de carbone ou encore les lacunes dans l'organisation et dans les infrastructures. Le concept d'autoroutes de la mer, réellement multimodal par nature, mérite à l'avenir une attention beaucoup plus grande. Il favorise un transport de marchandises «plus propre» et multimodal et contribue à relier l'UE au reste du monde.

- *Bilan des points forts et des points faibles*

Planification du réseau

Avant tout, les orientations relatives au RTE-T sont l'instrument communautaire de définition des politiques et de planification du réseau. Les projets d'intérêt commun désignés dans ces orientations peuvent être définis par leur position sur les schémas directeurs et/ou leurs caractéristiques.

Ces orientations, adoptées en 1996 et modifiées en dernier lieu en 2004, comprennent deux niveaux de planification: le premier niveau concerne le réseau global (schémas de réseau pour les voies ferrées, les routes, les voies navigables, le transport combiné, les aéroports et les ports), le deuxième comporte 30 projets prioritaires, c'est-à-dire des projets d'intérêt commun sélectionnés.

Le **réseau global** comprend en tout: 95 700 km de liaisons routières, 106 000 km de liaisons ferroviaires (dont 32 000 km de lignes à grande vitesse), 13 000 km de voies navigables intérieures, 411 aéroports et 404 ports maritimes. La plupart de ces liaisons et nœuds existent déjà. Cependant, près de 20 000 km de liaisons routières, plus de 20 000 km de liaisons ferroviaires (en grande majorité des lignes à grande vitesse) et 600 km de voies navigables intérieures doivent encore être construites ou fortement modernisées, pour un coût total d'environ 500 milliards d'euros, selon des estimations récentes fournies par les États membres⁴.

La «planification» de ce réseau communautaire a consisté essentiellement à assembler des tronçons importants des réseaux nationaux, pour les différents modes, et à les relier entre eux aux frontières nationales. Cette façon de procéder, qui convenait certainement au début de la politique du RTE-T, a perdu de sa pertinence au fil des élargissements. La planification du réseau RTE-T n'a pas été guidée par de véritables objectifs européens garantissant que le tout soit supérieur à la somme des parties. Indépendamment de la responsabilité souveraine des États membres dans le domaine de la planification et de la réalisation des infrastructures sur leur territoire, la question de savoir comment combiner la planification nationale avec une planification européenne tenant compte d'objectifs qui sont distincts des points de vue individuels des États membres se pose de plus en plus instamment au fur et à mesure que l'UE s'étend et que la complexité des réseaux croît.

⁴ Commission européenne, direction générale de l'énergie et des transports, *TEN-T – Implementation of the Priority Projects*, rapport sur l'état d'avancement des travaux, mai 2008.

Pour l'essentiel, les **projets prioritaires** du RTE-T couvrent les axes ferroviaires, routiers et fluviaux majeurs qui traversent plusieurs États membres. Choisis en 2004 en raison de leur grande importance pour les flux de trafic transnationaux et pour la réalisation des objectifs de cohésion et de développement durable, ils ont fait l'objet d'une évaluation socioéconomique commune. Cependant, des questions restent en suspens, par exemple en ce qui concerne la validité des méthodes de sélection utilisées, le potentiel d'interconnexion et d'extension (géographique et modale) des projets, l'adoption de normes cohérentes de capacité et de qualité, et les moyens d'encourager l'achèvement des projets dans les délais prévus.

Les orientations, en plus de définir des projets d'intérêt commun en les situant sur des schémas directeurs et en les incluant dans la liste des projets prioritaires, définissent des «caractéristiques» et fixent des objectifs et des critères à prendre en considération pour la désignation des projets d'intérêt commun. Dans le domaine des systèmes de transport intelligents, c'est sur cette approche théorique que s'est fondée la définition des projets d'intérêt commun.

Mise en œuvre du réseau

Les orientations relatives au RTE-T sont liées à des instruments destinés à faciliter la mise en œuvre des projets désignés comme étant d'intérêt commun. Il s'agit a) de divers instruments financiers fondés sur la législation pertinente, y compris le règlement financier des RTE⁵, ainsi que le Fonds de cohésion, le FEDER et des prêts de la Banque européenne d'investissement; b) d'instruments non financiers, comme les initiatives de coordination prises par la Commission.

À ce jour, les instruments disponibles n'ont pas suffi à permettre l'achèvement complet des projets d'intérêt commun dans les délais fixés par les orientations. Cela est particulièrement vrai pour le réseau global. La responsabilité de l'achèvement des nombreux projets concernés relève presque exclusivement des États membres, dont les décisions en matière d'investissements sont essentiellement guidées par des objectifs nationaux. Le financement communautaire au titre du Fonds de cohésion a soutenu la mise en œuvre de projets dans les États membres pouvant en bénéficier, contribuant ainsi à la fonction d'accès (y compris l'accès aux régions ultrapériphériques); néanmoins le financement au titre du RTE-T n'a pu répondre que partiellement aux objectifs politiques. De manière générale, les ressources communautaires dépensées jusqu'ici n'ont guère permis aux particuliers et aux opérateurs économiques de «voir la différence», c'est-à-dire la valeur ajoutée européenne, induite par l'action communautaire en ce qui concerne le RTE-T dans son ensemble. Les investissements consentis par les États membres sur leurs territoires respectifs sont généralement vus comme des investissements nationaux et non des contributions à un objectif communautaire.

La situation est différente au niveau des projets prioritaires, qui ont été au centre des efforts de la Communauté, que ce soit au niveau financier ou au niveau de la coordination. Bien que les ressources financières communautaires disponibles soient toujours insuffisantes pour répondre entièrement aux besoins, l'action portant sur ces projets, qui cible des objectifs plus restreints et fixés en commun, a été nettement plus efficace et plus visible. Certains de ces projets, presque terminés, illustrent les avantages

⁵ Règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

potentiels que représentent les objectifs de la politique du RTE-T fixés dans le traité. Le projet prioritaire RTE-T crucial qu'est la ligne de chemin de fer à grande vitesse reliant Paris, Bruxelles, Cologne/Francfort, Amsterdam et Londres a non seulement interconnecté les réseaux nationaux et signifié la naissance d'une nouvelle génération de trafic ferroviaire transfrontalier, mais aussi permis aux personnes qui se déplacent à titre privé ou professionnel de ressentir les effets positifs de la libre circulation en Europe.

Le projet prioritaire «Autoroutes de la mer» (qui couvre les infrastructures, les équipements, les procédures, les technologies et les services) a pour objectif de développer des services de transport porte-à-porte multimodaux intégrés de grande qualité et de grande capacité comprenant une composante maritime. Il est défini dans les orientations relatives au RTE-T au moyen d'une approche théorique qui fixe les objectifs et les procédures permettant de sélectionner les projets d'intérêt commun. La Communauté a ainsi pu mettre en pratique une solution de transport multimodal destinée à améliorer l'accessibilité et à réduire les émissions provenant du transport de marchandises par route. Divers instruments communautaires et nationaux sont disponibles, y compris le budget RTE-T, qui concerne principalement la superstructure et l'infrastructure des ports et de leurs connexions avec l'arrière-pays. Cependant, jusqu'ici, la complexité des procédures permettant d'obtenir des subventions publiques et l'absence d'objectifs et de critères clairs ont empêché la mise en œuvre du concept à grande échelle.

En ce qui concerne les systèmes de transport intelligents, la politique du RTE-T a contribué en particulier à préparer les projets Galileo et SESAR (programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen), initiatives européennes majeures qui devraient, lorsqu'elles seront opérationnelles, rendre l'utilisation des infrastructures de transport beaucoup plus efficace. En ce qui concerne le transport routier, ferroviaire et aérien, par exemple la gestion du trafic maritime (VTM) et les services d'information fluviale (SIF), des projets en matière de systèmes de transport intelligents ont été élaborés de façon flexible, sur la base des caractéristiques définies par les orientations relatives au RTE-T. Cette approche théorique permet d'incorporer les évolutions technologiques, les besoins du marché et les initiatives de coopération entre partenaires issus de différents États membres; alliée à la possibilité de contribution à hauteur de 50 % pour la préparation des projets, elle a eu une incidence notable sur le développement de projets transfrontaliers, qui sinon n'auraient peut-être pas existé. Les méthodes flexibles de mise en œuvre de projets de ce type, fondées sur des objectifs et critères préétablis, devraient aussi se prêter à la réalisation d'autres objectifs de la politique de transport, à savoir la fourniture de services de transport efficaces (du point de vue économique comme environnemental), sûrs, fiables et de grande qualité.

- *Évolution prévue de la demande*

La planification des futures infrastructures de transport est étroitement liée aux prévisions concernant la demande, que ce soit au niveau national ou au niveau de l'UE. Cependant, lorsqu'elles cherchent à fournir des infrastructures de transport qui répondent entièrement à la demande future, les autorités chargées de la planification sont confrontées à toute une série d'incertitudes concernant les facteurs qui influent sur la demande, tels que les tendances économiques et démographiques, les prix de l'énergie, la tarification et la taxation des transports, le développement des structures urbaines et territoriales, les changements de comportement et l'évolution technologique. En matière de politique, les

mesures de gestion de la demande revêtent une importance croissante et devraient aussi être prises en considération pour la planification des infrastructures. Il s'agit en particulier de la tarification de l'usage des infrastructures, de l'internalisation des coûts externes et de l'utilisation de systèmes de transport intelligents.

Le développement de services de transport axés sur les entreprises au sein d'un marché intérieur en pleine évolution devrait aussi constituer un facteur d'utilisation efficace des infrastructures et avoir un effet positif sur la demande. Les services de ce type se développent rapidement, sur la base d'une approche intermodale alliant la coordination efficace par-delà les frontières nationales et les applications STI. La politique communautaire des transports se concentre sur une série d'initiatives dans ce domaine, y compris le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises, la proposition de directive relative aux corridors de fret ferroviaire et la politique du «Ciel unique européen».

Il se peut qu'à court terme, les activités commerciales connaissent une croissance dans le cadre des infrastructures existantes, mais, au fur et à mesure de l'évolution de ces activités, les réponses apportées par la politique des transports devront évoluer aussi, ce qui pourrait avoir des incidences sur l'équipement en infrastructures de transport comme sur l'échelonnement de leur mise en place. La future politique du RTE-T doit être suffisamment flexible pour établir un lien entre politique des transports et développement des infrastructures de transport à court, moyen et long terme.

Q1 Dans son évaluation du développement du RTE-T jusqu'à ce jour, la Commission doit-elle prendre d'autres facteurs en considération?

3. ENJEUX DU FUTUR DEVELOPPEMENT DU RTE-T

Réexaminer la politique du RTE-T, avec comme préoccupation centrale la conception du futur réseau multimodal et sa réalisation en temps voulu, exige de conjuguer adroitement, aux différents niveaux concernés, la planification, les capacités de mise en œuvre et le savoir-faire. Sans que soient remis en question les droits souverains des États membres sur les projets concernant leur territoire, la complexité croissante, la nature innovante et l'étendue géographique des tâches à accomplir exigent que la Communauté joue un rôle fort.

Sur la base de l'évaluation ci-dessus de la politique menée, un certain nombre d'enjeux pour l'avenir sont exposés ci-dessous.

3.1 Planification du réseau

- *L'avenir du réseau global*

Le réseau global actuel a été essentiel pour assurer la fonction d'accès visée dans le traité, et il a fait la preuve de son utilité en tant que base de l'aide au titre du Fonds de cohésion. En outre, il constitue un fondement important pour la mise en œuvre de la législation communautaire dans le secteur des transports, par exemple en ce qui concerne l'interopérabilité ferroviaire et la sécurité des tunnels routiers. Par contre, il comporte des lacunes, à savoir le décalage entre les ambitions en matière de planification d'ensemble et les moyens disponibles pour encourager et surveiller la mise en œuvre, mais aussi son caractère insuffisamment ciblé du point de vue européen.

Pour maintenir le niveau «réseau global» du RTE-T, il conviendrait de réviser les méthodes de mise à jour et de suivi de ce réseau et de réévaluer les instruments

nécessaires à sa mise en œuvre complète et en temps voulu; suite à cela, les États membres devraient certainement assumer des responsabilités plus contraignantes. Par contre, abandonner ce niveau nécessiterait, notamment, d'accorder une attention particulière à la fonction d'accès aux réseaux.

Q2 Quels sont les autres arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution?

- *Incorporation d'un «réseau prioritaire»?*

L'approche actuelle par projets prioritaires prend en considération les grands flux de trafic entre un point initial et un point final, sans tenir compte de la continuité entre les projets, et ne peut donc pas créer d'avantages supplémentaires «induits par le réseau». Dans le but de remédier à cette faiblesse tout en améliorant l'organisation économique des projets RTE-T d'intérêt communautaire élevé, l'approche actuelle par projets prioritaires pourrait se transformer en une approche par réseaux prioritaires. Cette stratégie par réseaux permettrait aussi d'englober plus systématiquement les nœuds de transport (qui sont souvent la principale source de la congestion et d'autres manques d'efficacité), les ports et aéroports qui sont les points d'entrée du réseau, ainsi que les principaux points de connexion intermodale qui permettent la forte intégration des réseaux. Grâce à la combinaison, au sein d'un même réseau, des infrastructures de liaison et des nœuds existants avec les infrastructures prévues, les réalisations de la politique du RTE-T pourraient également créer une valeur ajoutée.

Pour mettre en place ce concept de réseau, il conviendrait en premier lieu de se fonder sur des objectifs clairs faisant l'objet d'un consensus et sur une méthode de planification transparente et objective. Dans ce cadre, il y a lieu de prendre en considération, en particulier, les flux de trafic majeurs dans la Communauté et dans d'autres régions du monde, les objectifs de cohésion à réaliser au moyen de liaisons entre régions ayant des niveaux de développement différents et des spécificités territoriales, la liaison avec les pôles de développement économique, la «valeur des efforts déjà consentis» pour le développement du RTE-T, les objectifs environnementaux, les autres objectifs stratégiques de la Communauté (par exemple la concurrence), les efforts progressifs en vue de l'utilisation plus efficace des infrastructures, la diversité des situations des États membres et le partage des responsabilités en matière de planification entre les niveaux communautaire et national.

Un réseau prioritaire, géographiquement délimité, devrait assurer une continuité entre les projets prioritaires actuels et les mettre à profit lorsque cela se justifie. Une stratégie de mise en place d'un réseau prioritaire devrait avant tout être guidée par les objectifs liés au changement climatique. Le type de réseau envisagé devrait donc être véritablement multimodal et permettre aux flux majeurs de trafic de fret et de voyageurs de traverser l'Union européenne avec la plus grande efficacité économique et environnementale possible, en utilisant différents modes de transport. Cela demande l'interconnexion optimale des modes, par exemple grâce à des liaisons entre les ports maritimes et fluviaux et leur arrière-pays ou grâce à des liaisons ferroviaires vers les aéroports, ainsi que l'application des systèmes de transport intelligents aux grands projets. Tout en s'efforçant de contribuer de manière notable aux objectifs communautaires contre le changement climatique (les «trois vingt»), il convient, dans le cadre de la politique du RTE-T, de prévoir son adaptation aux conséquences possibles du changement climatique (telles que la hausse du niveau des mers ou les modifications du régime des

températures). La vulnérabilité du RTE-T au changement climatique et les mesures d'adaptation envisageables doivent donc faire l'objet d'une évaluation; il faudra se demander comment rendre les nouvelles infrastructures «résistantes au changement climatique». Par ailleurs, afin d'évaluer l'ensemble des incidences environnementales du RTE-T, il conviendra de satisfaire aux exigences imposées par le protocole de la CEE-ONU à la convention d'Espoo relatif à l'évaluation stratégique environnementale.

Le réseau prioritaire devrait se distinguer par son interopérabilité totale (à savoir: mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire et de toutes les autres spécifications techniques dans le secteur ferroviaire, mise en œuvre de la politique «Ciel unique» et du plan directeur ATM, interopérabilité dans les autres secteurs concernés par les STI) et viser à remplir des normes de capacité convenues pour tous les éléments d'infrastructure concernés (actuellement, les orientations relatives au RTE-T ne contiennent de normes que pour le secteur des voies navigables intérieures). Devront aussi être prises en compte d'autres actions communautaires ayant un lien avec la conception des infrastructures, par exemple l'éventuelle introduction de véhicules routiers plus grands et plus lourds ou les autoroutes intelligentes.

Un réseau prioritaire rapprocherait les réalisations passées de la politique du RTE-T des défis présents et futurs. Dans ce contexte, l'UE pourrait rationaliser la désignation des projets d'intérêt commun et déterminer plus objectivement le soutien qu'elle leur apporte au moyen des instruments communautaires, à condition que les projets soient évalués de façon harmonisée. Cette approche combinerait, en fin de compte, des mesures diverses en faveur des infrastructures, allant de grands projets à long terme à des projets de moindre ampleur pouvant être mis en œuvre à plus court terme, renforçant ainsi l'efficacité et la visibilité de l'action communautaire.

Q3 Une approche par réseaux prioritaires de ce type serait-elle préférable à la méthode actuelle des projets prioritaires? Si non, pourquoi, et quels sont les points forts de cette dernière? Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle, et comment faudrait-il la mettre en place?

- *Un «pilier théorique»*

L'assise théorique du RTE-T pourrait être considérablement élargie afin de répondre aux besoins en infrastructures qui résultent de mesures en faveur des entreprises dans les différents secteurs des services de transport. Les objectifs et critères sectoriels, visés dans les orientations relatives au RTE-T, pourraient orienter les opérateurs dans l'élaboration de projets d'intérêt commun. Cette approche ayant pour but principal, au départ, de mieux utiliser les capacités des infrastructures existantes, pourrait, à plus long terme, s'adapter à l'évolution des besoins en infrastructures, en fonction de la croissance de la demande. Elle pourrait aussi autoriser une plus grande souplesse du concept de projet d'intérêt commun, permettant ainsi de réagir à des évolutions des marchés qui sont actuellement difficiles à prévoir. Ainsi, un lien direct serait établi, en particulier, entre les objectifs de la politique des transports de la Communauté (notamment la promotion du transport de marchandises durable au moyen de diverses actions législatives et politiques, ou du transport aérien efficace et durable au moyen de la politique «Ciel unique» et du projet SESAR) et sa politique des infrastructures; de cette manière, le RTE-T serait orienté vers son objectif principal qui est de servir de base à des services de transport qui répondent aux objectifs communautaires établis.

Q4 Une telle méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en

grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et inconvénients présente-t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire?

- *Enjeux cruciaux pour le développement ultérieur du RTE-T*

Quelle que soit la «forme» future du RTE-T, un certain nombre de questions doivent trouver une réponse adéquate dans la planification de ce réseau. D'après la Commission, il s'agit des points suivants:

Divergence entre les besoins du transport de voyageurs et ceux du transport de marchandises

Le transport de voyageurs et le fret présentent des caractéristiques différentes. Le transport de marchandises devrait connaître une croissance plus rapide que le transport de voyageurs, les distances de transport moyennes sont plus longues pour le fret que pour les voyageurs et, de plus, les points de correspondance entre les modes de transport et entre le trafic à grande distance et le trafic local doivent être équipés différemment. Les problèmes de congestion sur certains tronçons d'infrastructure peuvent exiger la séparation des lignes ferroviaires de transport de voyageurs des lignes de transport de marchandises. Dans les ports et les aéroports, les infrastructures nécessaires pour les voyageurs sont différentes de celles qu'exige le fret, que ce soit au sein des nœuds proprement dits ou de leurs voies d'accès. L'accès du fret transporté par camions aux villes impose de plus en plus de considérer les questions environnementales et urbanistiques. Chaque cas doit être évalué du point de vue économique et environnemental, mais on peut se demander si, et dans quelle mesure, une planification distincte pour le transport de marchandises et celui de passagers devrait être prise en compte dans le cadre général de la politique du RTE-T. Quelle que soit la réponse, les nœuds de transport en tant que points de correspondance entre le trafic à grande distance et le trafic urbain devront être présents dans la future politique du RTE-T.

Les aéroports et les ports, points de connexion entre l'Europe et le monde

Les aéroports jouent un rôle crucial dans le transport de passagers (étant donné surtout le rôle croissant de l'Europe au niveau mondial) et gagnent aussi en importance dans le transport de marchandises, dans le cadre de l'intermodalité et de la chaîne logistique. On s'attend à ce qu'ils soient confrontés à d'importantes contraintes de capacité au cours des prochaines années. Le transport aérien est particulièrement sensible au prix du carburant et à l'évolution de la situation en matière de sécurité et de la situation économique, c'est pourquoi le type et la taille des «projets d'intérêt commun» concernant les aéroports peuvent évoluer.

Les ports maritimes, points d'origine et de destination de la plus grande partie des échanges internationaux de la Communauté et maillon crucial des chaînes logistiques du fret, connaissent depuis 30 ans une croissance continue du trafic. Cependant, l'expansion d'infrastructures portuaires, y compris la création d'infrastructures d'accès maritime adéquates, nécessite de longues phases préparatoires et de grandes dépenses, ce qui pose problème à de nombreux ports. L'insuffisance des liaisons avec l'intérieur des terres, ferroviaires en particulier, est également considérée comme l'un des principaux obstacles à la bonne intégration des ports dans les chaînes logistiques. Les problèmes de capacité des infrastructures de certains ports et de leurs voies d'accès terrestres peuvent avoir des conséquences sur les flux de transport terrestre à travers l'Europe, étant donné que, par

exemple, les flux entrants risquent de se concentrer dans un petit nombre de grands ports. La distribution des marchandises via des itinéraires terrestres peut alors aggraver les problèmes de congestion et avoir un effet négatif sur le total des émissions dues au transport.

Le transport par voies navigables dans l'UE

En revanche, le réseau des voies navigables intérieures dispose de grandes capacités inutilisées, qui sont d'ores et déjà exploitables ou peuvent le devenir moyennant des investissements relativement restreints. Ce réseau relie les principaux ports maritimes et les principaux centres industriels de l'arrière-pays, le long de corridors de transport souvent très encombrés. Toutefois, l'utilisation efficace et à pleine capacité des voies navigables intérieures est toujours entravée par un certain nombre de goulets d'étranglement et de lacunes.

Quant à la poursuite du développement des autoroutes de la mer, celles-ci doivent être définies du point de vue des objectifs, de l'ampleur des projets et des critères d'octroi d'un soutien public, afin de stimuler les initiatives publiques et privées. Il convient de mettre davantage l'accent sur la «dimension verte» des autoroutes de la mer, peut-être dans le cadre du concept de corridor de transport vert. Leur viabilité économique devrait aussi être mise en évidence; leur financement, qui utilise divers instruments nationaux et communautaires, devrait être rationalisé.

Logistique du transport de marchandises

La logistique du transport de marchandises est devenue vitale pour que la Communauté réponde de manière durable aux besoins en transports de l'économie. Partant du principe que chaque mode de transport est utilisé en fonction de ses avantages comparatifs au sein de chaînes de transport intermodales efficaces, elle joue un rôle important dans la réalisation des objectifs communautaires de lutte contre le changement climatique. Elle soutient la croissance économique en rendant le transport de marchandises plus efficace, aussi bien du point de vue économique que du point de vue environnemental. Pour permettre à la logistique du transport de marchandises de développer tout son potentiel de croissance, la politique du RTE-T doit garantir l'existence de bonnes infrastructures de base, spécialement en ce qui concerne les terminaux intermodaux, la capacité des terminaux ferroviaires, maritimes et fluviaux (y compris l'accès aux ports maritimes par voie terrestre), les aires de stationnement pour les véhicules commerciaux et les systèmes de transport intelligents, qui sont à la fois des éléments d'infrastructure et des outils pour repérer et suivre les marchandises). La mise en place de «corridors verts» devrait renforcer les dimensions environnementale et innovante du concept de logistique des transports. Cependant, l'intermodalité est également une question importante pour le transport de voyageurs, car il conviendrait d'assurer un flux continu entre les différents modes de transport public (par exemple rail – air), entre la route et les transports publics, ou encore entre le trafic à grande distance et le trafic urbain.

Q5 Comment prendre en considération de façon optimale les aspects exposés ci-dessus dans la conception générale du développement futur du RTE-T? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

Systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents sont applicables à tous les modes de transport; ils contribuent à optimiser l'utilisation de chaque mode et à fluidifier les correspondances. Il est évident que les STI peuvent améliorer l'efficacité des opérations ainsi que la

sécurité, la sûreté et le confort de l'utilisateur; ces effets seront accrus par la mise en service complète d'EGNOS en 2009, puis de Galileo en 2013. Ces systèmes constituent le trait d'union entre les infrastructures traditionnelles et les véhicules de plus en plus intelligents qui les utilisent. Plus important, les STI sont également cruciaux pour atteindre des objectifs stratégiques majeurs de la Communauté dans le domaine des transports et au-delà, en matière de sécurité (utilisateurs mieux informés et mieux aidés), de sûreté (suivi, identification), d'efficacité des opérations, de lutte contre la congestion (gestion efficace de la demande et équilibrage du réseau intermodal au moyen de la tarification, mise en œuvre des dispositions légales) et de lutte contre le changement climatique (efficacité énergétique, conduite écologique, corridors verts, système de transport intermodal européen plus performant et efficace grâce au «fret en ligne» et aux «transports maritimes en ligne»). Par exemple, dans le secteur aérien, la mise en place de systèmes de réseau au niveau européen est essentielle à la réalisation des objectifs d'efficacité, de sécurité et de durabilité écologique du trafic.

Étant donné le coût relativement faible de ces systèmes par rapport à la construction d'infrastructures traditionnelles, et la possibilité de combiner et d'optimiser des investissements du secteur public et privé, les avantages sociaux et le retour sur investissement qu'ils offrent sont considérables, à condition que leur déploiement soit coordonné, transsectoriel et commun à toute l'Europe.

Q6 Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibrage optimal de la demande de transports? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal? Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières?

- *Innovation*

Les infrastructures de transport, y compris les STI, et le secteur des véhicules présentent un grand potentiel d'innovation; les frontières habituelles entre infrastructure et véhicule pourraient d'ailleurs se modifier. Pour ce qui est du développement du RTE-T au cours des prochaines décennies, il s'agit de savoir comment l'infrastructure devra s'adapter aux nouvelles générations de STI et de véhicules (par exemple: quelles seront les implications des véhicules intelligents pour l'infrastructure?) et, d'autre part, quelles pourraient être les conséquences pour le matériel roulant de l'innovation en matière d'infrastructures.

L'utilisation de nouvelles formes d'énergie dans les transports pourrait exiger l'adaptation des infrastructures (des stations-service par exemple). Les dernières recherches sur les véhicules électriques et hybrides sont encourageantes, vu la possibilité de déplacer le problème des émissions de CO₂ des véhicules vers les centrales électriques, où il peut être traité plus efficacement. À long terme, les technologies basées sur l'hydrogène pourraient être très utiles pour l'aviation et la navigation.

L'objectif consistant à assurer l'utilisation la plus efficace possible des infrastructures pourrait susciter, outre des innovations technologiques, des innovations organisationnelles.

Q7 Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun? Dans l'affirmative, comment définir ce concept?

- *Un «réseau central» RTE-T?*

Pour faire du RTE-T une base utile à la réalisation de tous les objectifs de la politique des transports concernés, donc mettre en évidence sa valeur ajoutée en tant que partie intégrante de cette politique, les différents «piliers» évoqués ci-dessus pourraient être combinés pour former un réseau central RTE-T. Ce réseau pourrait englober un réseau prioritaire et un pilier théorique, de façon à tenir compte du besoin de flexibilité et d'orientation vers le marché. Il pourrait aussi évoluer au cours du temps, assurer l'intégration optimale de toutes les infrastructures (traditionnelles et intelligentes) et l'interconnexion entre modes, et servir de vecteur d'innovation, au niveau tant technologique qu'organisationnel. Ce réseau pourrait aussi être utilisé comme base pour le déploiement de diverses approches innovantes, par exemple en matière de tarification des transports. Un réseau central, doté d'objectifs européens clairs et constituant une priorité de premier plan dans le domaine des transports et dans d'autres politiques de l'UE (marché intérieur, cohésion, développement durable et changement climatique, etc.), pourrait donc constituer la pièce maîtresse de l'action communautaire en ce qui concerne le RTE-T.

Q8 Ce genre de réseau central serait-il «faisable» au niveau communautaire? Quels seraient ses avantages et ses inconvénients? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir?

3.2. Mise en œuvre

La politique du RTE-T n'est crédible aux yeux des Européens que si les choix de planification sont assortis de capacités de mise en œuvre. Les choix de planification opérés et les instruments destinés à les mettre en œuvre doivent donc être en adéquation.

- *Financement global des projets d'intérêt commun prévus dans les programmes RTE-T.*

Malgré tous les efforts consentis pour utiliser les infrastructures de manière nettement plus efficace et répondre à la demande de la façon la plus efficace et durable possible, l'achèvement du RTE-T demeure une entreprise financière majeure.

Si le réseau global est maintenu, son achèvement engendrera d'immenses conséquences financières. Les instruments financiers communautaires sous leur forme actuelle n'ont pas permis de terminer tous les projets entièrement et dans les délais. Pour que la Communauté puisse garantir, malgré ces difficultés, que toute décision future du Parlement européen et du Conseil sera mise en œuvre correctement, les États membres devraient assurer eux-mêmes la réalisation de la plus grande partie des projets concernés. Étant donné les retards observés par le passé dans l'achèvement de ce réseau, il pourrait être nécessaire que les États membres soient contraints de s'engager davantage. La «fonction d'accès» du RTE-T, visée dans le traité, pourrait aussi devoir être placée sous l'entière responsabilité des États membres.

Les projets inclus dans le réseau central – qui serait moins vaste que le réseau global et serait centré sur des éléments cruciaux pour la réalisation des objectifs de la politique du RTE-T – représenteraient naturellement aussi un coût élevé. Cependant, chaque projet

d'intérêt commun devrait être fortement justifié par les objectifs communautaires établis et contribuer à rationaliser le coût total estimé de la mise en œuvre du RTE-T.

La planification du RTE-T devrait permettre une estimation aussi précise que possible du coût de l'ensemble du réseau. Les objectifs de mise en œuvre et les estimations des coûts figurant dans les orientations relatives au RTE-T, qui couvrent habituellement une période de 15 à 20 ans, pourraient être répartis en perspectives à court, moyen et long terme. Celles-ci pourraient constituer une base saine pour les négociations sur le financement global du RTE-T, dans lequel les États membres, les instruments de financement communautaires et la Banque européenne d'investissement continueront à jouer un rôle majeur. Étant donné que les plus grands projets du RTE-T se réalisent à long terme, il est également important de voir au-delà des périodes couvertes par les perspectives financières communautaires, afin de donner une plus grande sécurité aux investisseurs pour l'ensemble de la période de mise en œuvre du projet.

Jusqu'ici, la réalisation du RTE-T a été marquée par d'énormes suppléments de coûts. Ceux-ci ont diverses raisons: conditions géologiques difficiles, défis techniques, modifications du tracé sous la pression de l'opinion publique, incertitude dès le départ quant aux normes de capacité, mesures destinées à assurer le respect de la législation en matière d'environnement ou mesures volontaristes en faveur de l'environnement, retards dans l'exécution et divers autres problèmes. Fixer les normes de capacité du RTE-T lors de la planification pourrait réduire les incertitudes en la matière. La Commission, si elle apportait son aide à un stade précoce grâce à son rôle de coordination, pourrait s'attaquer aux divers problèmes et encourager les échanges de bonnes pratiques, ce qui rendrait les estimations plus fiables et faciliterait la mise en œuvre des projets.

La diversité des projets liés au RTE-T nécessite une large gamme de solutions de financement. Vu l'orientation croissante vers le marché dans le secteur des transports et les efforts consentis pour optimiser l'infrastructure, les projets pouvant entièrement s'autofinancer devraient désormais se multiplier. La mise en œuvre de la législation communautaire en matière de tarification de l'usage des infrastructures et d'internalisation des coûts externes devrait offrir de nouvelles possibilités aux États membres pour mieux gérer les capacités disponibles et optimiser le système de transport, mais aussi pour financer de nouvelles infrastructures et technologies. Le rôle du secteur privé dans la réalisation des projets pourrait aussi être renforcé si nécessaire. Lorsque des gains d'efficacité sont possibles, les instruments communautaires de soutien aux partenariats public-privé devraient être davantage développés. Le Centre d'expertise européen pour les partenariats public-privé, récemment créé, devrait contribuer à diffuser l'expérience acquise et à encourager le développement à plus grande échelle des mécanismes de partenariat public-privé.

Q9 Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

Q10 Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité? Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

- *Instruments financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T*

Les subventions, en particulier celles qui proviennent de la ligne budgétaire consacrée au RTE-T, du Fonds de cohésion et du Fonds européen de développement régional, jouent un rôle important dans la préparation et la mise en œuvre des projets. Des subventions sont accordées pour la phase des études (qui vont des études de faisabilité aux études techniques et environnementales complètes et aux coûteuses explorations géologiques), aidant à surmonter les difficultés qui se posent aux premiers stades du projet, et pour la phase des travaux. Pour l'avenir de la mise en œuvre de la politique du RTE-T, il sera crucial de rationaliser l'octroi des subventions et de le lier à la valeur ajoutée européenne que représente le projet en question, afin que l'argent communautaire soit utilisé aussi avantageusement que possible.

À cette fin, tous les projets d'intérêt commun pourraient faire l'objet d'une analyse coûts/bénéfices harmonisée et reconnue par tous qui déterminerait leur valeur ajoutée européenne. Cette analyse devrait couvrir à la fois les coûts externes et les avantages du point de vue du réseau ou de la cohésion, et prendre en considération les disproportions territoriales entre les retombées positives et le coût financier des investissements (par exemple, il se peut qu'un État membre doive faire face à des coûts particulièrement élevés pour la mise en œuvre d'un projet sur son territoire, tandis que d'autres États membres retirent des avantages disproportionnés de cet investissement). Les résultats de l'analyse permettraient d'allouer les subventions provenant du budget communautaire de façon équitable et objective, et de les limiter aux projets présentant clairement une valeur ajoutée communautaire. En outre, afin d'exploiter au mieux le financement communautaire en faveur des objectifs liés au RTE-T, il est nécessaire de mieux coordonner la gestion des différentes ressources budgétaires disponibles (budget RTE-T, Fonds de cohésion, FEDER et prêts de la BEI).

Outre l'aide sous forme de subventions, d'autres instruments tels que l'instrument de garantie de prêt, créé en 2007, et le mécanisme de capital-risque (une initiative pilote en matière d'apport de capital dans le cadre du budget RTE-T) constituent des manières innovantes et prometteuses de soutenir les projets RTE-T. Il pourrait par ailleurs être envisagé de diversifier le portefeuille d'instruments dans le but d'augmenter l'effet de levier du concours communautaire, d'ajuster le soutien aux besoins particuliers de chaque projet et de structurer efficacement les projets. Les euro-obligations pourraient compter parmi ces instruments innovants.

Q11 Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants? De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T?

- *Instruments non financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T*

Coordination: les coordonnateurs européens et la «coordination par corridor»

Les coordonnateurs européens, désignés par la Commission pour faciliter la préparation et la mise en œuvre de certains projets prioritaires, ont démontré leur efficacité à plusieurs reprises. Leur rôle pourrait être élargi afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre d'autres projets RTE-T de grande ampleur (en combinaison avec un financement ciblé apporté par les instruments financiers de l'UE). Dans ce contexte, les tronçons transfrontaliers critiques devraient certainement conserver leur importance particulière, ce qui renforcerait l'intérêt du projet dans son ensemble.

La coordination serait vitale en cas de stratégie de «réseau central». Outre la coordination «traditionnelle» de projets prioritaires par les coordonnateurs européens, des projets «partant de la base» tournés vers les besoins des entreprises, tels que le fret ferroviaire et les corridors verts, exigent clairement une solide coordination transfrontalière. Ce type d'approche de «coordination par corridor» devra bénéficier de la participation de toutes les parties intéressées (fournisseurs d'infrastructures, exploitants, usagers et autorités locales et régionales) pour élaborer des solutions qui soient acceptables pour tous et réalisables du point de vue technique, économique et financier. Pour que ces solutions soient durables, elles devraient englober toutes les composantes concernées des infrastructures (par exemple, dans le cas des corridors de fret ferroviaire: suppression des goulets d'étranglement, mise en place de terminaux intermodaux, liaisons avec les ports, équipements ERTMS et STI). Aux fins du financement communautaire, ces projets pourraient être considérés comme une nouvelle forme de «projet européen», qui devrait être traitée comme un tout et non recevoir un financement morcelé.

L'approche «par corridor» pourrait concerner à la fois des corridors pour lesquels les incidences au niveau des infrastructures sont relativement faibles, mais où les bénéfices à court terme sont considérables, et des corridors qui englobent des projets cruciaux à long terme, tels que les projets transalpin et transpyrénéen. Dans ces derniers cas, le recours à des solutions intermédiaires en matière d'infrastructures pourrait contribuer à améliorer le montage économique de l'ensemble du projet.

Méthode ouverte de coordination

L'application de la méthode ouverte de coordination (MOC) au RTE-T pourrait contribuer à établir un cadre de travail commun à la Commission, à l'Agence exécutive du RTE-T et aux États membres, et fournir une base de connaissances communes sur le réseau RTE-T. La MOC, mise en œuvre par l'intermédiaire du système d'information TENtec et de son portail, permettra aux principales catégories d'utilisateurs de consulter et de mettre à jour les données stockées dans la base de données TENtec et les cartes SIG comportant les données relatives au RTE-T. L'accès du public à ces données (par exemple aux rapports et aux cartes présentant des informations sur le réseau) constituerait par ailleurs un outil de communication utile pour fournir des informations sur le travail de la Commission en rapport avec le RTE-T. Il est important, pour sensibiliser les Européens aux bienfaits de ce réseau, de diffuser des informations plus systématiques et plus complètes sur l'ensemble de la politique en la matière.

L'évaluation comparative peut aussi être considérée comme un moyen d'encourager les États membres à investir dans le RTE-T. Par exemple, la définition de normes de performance contribuerait à déterminer les capacités des différents types d'infrastructure et servirait de base pour l'optimisation de l'usage de celles-ci et le repérage des goulets d'étranglement. Une expérience positive en ce sens a déjà été réalisée dans le secteur de la gestion du trafic aérien, tandis qu'il s'est révélé très difficile de déterminer des capacités d'infrastructures dans le secteur ferroviaire. L'échange de bonnes pratiques ouvrirait de nombreuses possibilités pour faciliter la mise en œuvre des projets, que ce soit pour la gestion de grands projets, les stratégies de partenariat public-privé ou l'examen des aspects environnementaux lors de la planification des infrastructures.

Q12 Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés?

4. OPTIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DU RTE-T

Des considérations énoncées au point 3, la Commission retient trois options possibles pour le développement ultérieur du RTE-T:

- (1) maintenir la structure actuelle à double niveau, avec d'une part le réseau global, d'autre part les projets prioritaires non reliés entre eux;
- (2) réduire le RTE-T à un seul niveau (les projets prioritaires, éventuellement reliés en un réseau prioritaire);
- (3) établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau central comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique permettant d'incorporer les différents aspects de la politique des transports et des infrastructures de transport.

Le tableau 1 expose les avantages et les inconvénients de ces trois options.

Q13 Parmi ces options, laquelle est la meilleure, et pourquoi?

5. INFORMATIONS POUR LES PERSONNES QUI SOUHAITENT REAGIR AU LIVRE VERT

Une consultation sur les questions présentées dans le présent livre vert sera ouverte jusqu'au 30/04/2009.

Les contributions peuvent être envoyées à l'adresse suivante:

Commission européenne

DG Énergie et transports

RTE-T

B-1049 Bruxelles

Adresse courriel: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

La Commission analysera les résultats de cette consultation et les utilisera dans ses travaux portant sur l'orientation de sa politique dans le domaine en question. Veuillez noter que les contributions et le nom de leurs auteurs pourront être publiés sur l'internet, sauf si ces derniers s'y opposent explicitement lors de l'envoi de leur texte.

Options structurelles pour l'évolution du RTE-T

Option	Intitulé	Description	Avantages attendus / inconvénients auxquels il faudrait remédier
(1)	Double niveau: réseau global et projets prioritaires (structure actuelle)	<p>Niveau 1: réseau global (schémas modaux et systèmes de gestion du trafic tels que prévus par les orientations relatives au RTE-T actuelles) maintenu sous sa forme actuelle.</p> <p>Niveau 2: approche par projets prioritaires maintenue dans sa forme actuelle.</p> <p>Examen et révision éventuelle sur la base des dispositions des actuelles orientations relatives au RTE-T, article 22 et article 23.3.</p> <p>Le réseau global et les projets prioritaires peuvent faire l'objet d'une révision dans le cadre de l'examen des orientations, sur la base des rapports sur la mise en œuvre publiés tous les deux ans.</p> <p>Les projets prioritaires feront l'objet d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux avant 2010; des modifications de la liste des projets pourraient être proposées le cas échéant.</p>	<p>Avantages attendus / inconvénients auxquels il faudrait remédier</p> <p><u>Avantages:</u></p> <p>Niveau 1: support important pour divers objectifs de la politique des transports (mise en œuvre des dispositions législatives sur l'interopérabilité, la sécurité et autres) et peut-être également, à l'avenir, pour les nouvelles technologies, la tarification de l'usage des infrastructures, etc. Assure la fonction d'accès pour les régions.</p> <p>Niveau 2: «partie visible» de la politique du RTE-T: fait l'objet d'un soutien financier communautaire ciblé et d'initiatives de coordination de la Commission. Résultats mesurables avec un effet visible sur les objectifs du marché intérieur, de la cohésion et du transport durable.</p> <p><u>Inconvénients:</u></p> <p>Niveau 1: au niveau communautaire, aucun moyen de garantir la mise en œuvre complète et en temps voulu des projets.</p> <p>Niveau 2: les incidences du réseau à l'échelon européen ne sont pas optimisées.</p>
(2)	Niveau unique: projets prioritaires – éventuellement sous une forme étendue	<p>Niveau unique: projets prioritaires dans leur forme actuelle (modifiés le cas échéant), complétés par les infrastructures prioritaires rendues nécessaires par les besoins des différents services de transport. Les projets prioritaires peuvent éventuellement être reliés, et modifiés si nécessaire, pour former un réseau prioritaire.</p>	<p><u>Avantages:</u></p> <p>Permet de concentrer l'aide des instruments communautaires sur les priorités les plus importantes, ce qui offre de meilleures perspectives d'achèvement du réseau dans les délais impartis. Grande visibilité et grande crédibilité de la politique communautaire.</p> <p><u>Inconvénients:</u></p> <p>Le réseau global, avec ses fonctions en matière de politique des</p>

- (3) Double niveau: Niveau 1: réseau global (schémas modaux et systèmes de réseau global et gestion du trafic tels que prévus par les orientations relatives «réseau central» au RTE-T actuelles) maintenu sous sa forme actuelle.

Niveau 2: «réseau central» consistant en:

a) un «pilier géographique» (défini concrètement du point de vue géographique). Celui-ci inclut un «réseau prioritaire» (basé sur l'approche actuelle par projets prioritaires) qui relie et étend selon les besoins les axes transnationaux majeurs, les nœuds importants qui sont des points de connexion intermodaux (ports, aéroports, terminaux de fret, etc.) et les grandes actions européennes dans le domaine des STI.

b) un «pilier théorique» qui fournit la base nécessaire à la désignation des projets, corridors et éléments de réseaux au fil du temps; il est fondé sur les besoins de services à court, moyen et long terme et fortement tourné vers les besoins des entreprises. Ce pilier est défini par des caractéristiques théoriques telles que des objectifs, des critères, etc. et fournit la base nécessaire à une désignation transparente et objective des projets (également en vue d'un financement communautaire).

transports et d'accès, disparaît en tant que réseau communautaire, étant donné le manque de moyens pour assurer sa bonne mise en œuvre.

Avantages:

Niveau 1: comme pour l'option (1).

Niveau 2: possibilités plus importantes d'obtenir de véritables effets induits par le réseau, puis d'insister sur l'engagement des États membres pour achever le réseau. Fournit également une base de référence pour les politiques des transports, les innovations futures (utilisation efficace des infrastructures, intermodalité, logistique, nouvelles technologies, etc.) et les objectifs de réduction des émissions.

En général: permet de concentrer les instruments communautaires (financiers et de coordination) sur l'achèvement total du réseau; renforce l'efficacité, la visibilité et la crédibilité des politiques. Établit une base saine en vue des négociations sur le budget communautaire pour 2014-2020.

Inconvénients:

Niveau 1: manque de moyens pour garantir la mise en œuvre complète dans les délais impartis, tout en assurant d'importantes fonctions en matière de politique des transports et d'accès au réseau.

Niveau 2: incorporation de facteurs «incertains» dans la planification du RTE-T, dépendant d'objectifs et de critères, et non de projets concrets.