



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.10.2001  
COM(2001) 544 final

2001/0229 (COD)

Proposition de

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le  
développement du réseau transeuropéen de transport**

(présentée par la Commission)

## **EXPOSE DES MOTIFS**

1.	Introduction.....	3
1.1.	Le rôle du réseau transeuropéen et des orientations.....	4
1.2.	Les retards dans la réalisation.....	6
1.3.	La persistance de goulets d'étranglement.....	7
1.4.	Les limites du réseau routier.....	7
1.5.	Le besoin de réviser les orientations.....	8
2.	La portée de la révision.....	8
2.1.	Des priorités à moyen terme pour optimiser la capacité du réseau.....	8
2.2.	Les projets spécifiques.....	11
2.2.1.	Progrès réalisés et à encourager.....	12
2.2.2.	Méthodes et critères de sélection des nouveaux projets.....	12
2.2.3.	Nouveaux projets.....	14
2.2.4.	Projets existants modifiés.....	17
2.2.5.	Implications économiques.....	18
2.3.	Les adaptations techniques des schémas.....	18
2.4.	L'analyse stratégique environnementale : un instrument pour développer le réseau	19
2.5.	Les raccordements aux pays tiers.....	20
3.	Préparer la prochaine révision.....	21

## 1. INTRODUCTION

A l'échelle du continent européen, un réseau de transport unifié est le gage d'une réelle liberté de circulation des marchandises et des personnes, du rapprochement des régions périphériques, insulaires et enclavées des régions centrales ainsi que d'un pont vers les pays de l'Est et le bassin méditerranéen. Sans la réalisation des infrastructures nécessaires et leur connexion pour permettre les échanges, le marché intérieur et la cohésion territoriale de l'Union resteront des concepts inachevés.

Les réseaux transeuropéens se sont imposés progressivement comme l'un des moteurs de la croissance, de la compétitivité et de l'emploi. Dès 1990, le Conseil recevait favorablement un premier schéma de lignes ferroviaires à grande vitesse présenté par la Commission. L'insertion dans le traité de Maastricht d'un titre sur les réseaux transeuropéens a doté la Communauté de compétences et d'instruments pour leur développement. Par la suite, les Conseils européens, notamment celui d'Essen en décembre 1994, ainsi que le Parlement européen ont donné une série d'impulsions politiques décisives en retenant une liste de quatorze projets prioritaires. Pour conduire cette politique, un ensemble d'instruments financiers au niveau communautaire et de la Banque européenne d'investissement ont été mis en place, notamment un budget spécifique pour le financement des réseaux transeuropéens.

Après la proposition par la Commission en 1994 portant sur les premiers schémas représentant un réseau multimodal de transport, le Parlement européen et le Conseil adoptaient la décision n°1692/96/CE fixant des orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) avec pour horizon 2010. Cette décision regroupe dans un cadre unique de référence les projets prioritaires initialement retenus par le Conseil européen ainsi que les schémas et les critères pour identifier les autres projets d'intérêt commun. Cette décision comprend une clause de révision à l'article 21 par laquelle la Commission est tenue de présenter au bout de cinq ans un rapport de révision indiquant si les orientations doivent être adaptées au « développement de l'économie et à l'évolution des technologies dans les transports, notamment dans les transports ferroviaires ».

Depuis, le Parlement et le Conseil ont modifié le 22 mai 2001 les schémas pour y intégrer les ports maritimes et intérieurs (décision n°1346/2001/CE). La Commission a, quant à elle, publié un Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010<sup>1</sup>. Ce Livre blanc constitue le rapport de révision mentionné ci-dessus. Il indique qu'en raison des retards dans la réalisation de certains projets du réseau, de la saturation de nombreux grands axes, de l'ouverture progressive du marché des transports ferroviaires, et de l'évolution prévisible du trafic, la révision déjà programmée des orientations RTE-T doit viser à résorber les goulets d'étranglement sur le réseau déjà prévu ou existant sans ajouter de nouveaux tracés et doit être l'occasion de mettre à jour la liste des projets prioritaires. Le Livre blanc indique par ailleurs qu'il sera nécessaire en 2004 de procéder à une refonte des orientations pour prendre en compte l'élargissement et mieux refléter les changements dans les flux de trafic.

---

<sup>1</sup> COM (2001)370

En vue d'assurer des transports écologiquement viables, le Conseil européen a invité pour sa part les institutions communautaires à adopter, d'ici 2003, des orientations révisées relatives au réseau transeuropéen de transport donnant la priorité aux investissements d'infrastructure destinés notamment aux chemins de fer, aux voies navigables intérieures, aux transports maritimes à courte distance, aux opérations intermodales et aux moyens de relier efficacement ces modes entre eux.

La présente Communication présente par conséquent en détail les modifications que la Commission propose d'apporter à la décision n° 1692/96/CE pour actualiser les orientations. Les modifications proposées sont établies à la lumière du Livre blanc sur la politique européenne des transports et du Conseil européen de Göteborg, ainsi qu'une série de consultations du Comité de l'article 18 et des parties concernées. Ces modifications constituent une première étape dans un processus dont l'étape suivante sera de définir, sur la base d'une nouvelle proposition en 2004, de nouveaux schémas pour faire face aux évolutions des priorités politiques de l'Union, y inclus l'élargissement.

### **1.1. Le rôle du réseau transeuropéen et des orientations**

La conception initiale du réseau transeuropéen remonte au début des années 90. Les réseaux de lignes ferroviaires à grande vitesse et de transport combiné pour lesquels des plans nationaux n'existaient pas encore dans la plupart des pays ont fait l'objet d'études de trafic à l'échelle du continent conduites sur la base des données disponibles à l'époque, ce qui a permis de jeter la base d'un réseau avec une vocation continentale. En revanche, en ce qui concerne les infrastructures routières et du chemin de fer conventionnel, le travail des experts a consisté dans une grande mesure à juxtaposer les schémas nationaux existants et à les compléter des quelques chaînons manquants. Les projets prioritaires ont, quant à eux, été repris par le Parlement et le Conseil sur la base des travaux des Chefs d'Etats et de gouvernement qui avaient regroupé des priorités nationales présentant un intérêt européen, lors des Conseils européens d'Essen, puis de Dublin.

Aujourd'hui, le réseau représente environ 75185 km de routes dont 20609 km planifiés, 79440 km de lignes ferroviaires conventionnelles et à grande vitesse dont 23005 km planifiés, 381 aéroports, 273 ports maritimes internationaux et 210 ports intérieurs. En outre, le réseau comprend les systèmes de gestion du trafic, d'information aux usagers et de navigation<sup>2</sup>. Ces infrastructures drainent 40% du trafic routier de marchandises et plus de la moitié du trafic ferroviaire de fret. Le réseau des aéroports, ainsi que celui des lignes ferroviaires à grande vitesse, qui à lui seul représente déjà 16% du trafic ferroviaire total de passagers, supportent une part de plus en plus grande du trafic total de voyageurs.

Compte tenu de leur vocation à supporter du trafic international, les grands axes du réseau définis par les orientations sont d'ailleurs repris comme référence dans d'autres législations communautaires existantes (directives sur l'interopérabilité ferroviaire) ou en préparation (proposition d'harmoniser les interdictions de circulation des poids lourds sur le réseau transeuropéen).

---

<sup>2</sup> En comptant les changements introduits par cette proposition

En définissant des priorités à l'échelle de la Communauté, les orientations pour le développement du réseau transeuropéen permettent de canaliser les interventions financières de la Communauté vers les projets à forte valeur ajoutée communautaire. Les interventions des fonds structurels, du Fonds de cohésion, de la ligne budgétaire consacrée aux réseaux transeuropéens, de la Banque européenne d'investissement, sont ainsi coordonnées entre elles, mais également avec celles des Etats membres, des régions et du secteur privé.

Les grands projets transfrontaliers de la dernière décennie comme le tunnel sous la Manche, la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris ou encore le pont/tunnel entre la Suède et le Danemark sont autant de messages qui indiquent au citoyen de l'Union européenne que l'intégration européenne est en marche. Le réseau transeuropéen est également un instrument clé de la cohésion économique, sociale et territoriale.

Le dernier rapport sur la cohésion économique et sociale a montré les progrès accomplis au cours des dernières années pour doter les régions en retard de développement et les pays de la cohésion d'infrastructures à un niveau proche des autres régions et pays, notamment grâce aux instruments financiers structurels. Si le réseau transeuropéen semble jouer son rôle pour relier les régions périphériques aux régions centrales en Espagne, Portugal, Grèce, et en Irlande, il reste à faire pour relier les pays périphériques, notamment de cohésion, au centre économique de l'Union européenne. Quant aux autres régions périphériques et insulaires, notamment les régions ultrapériphériques, ou les parties isolées des régions périphériques y accéder repose sur la présence d'infrastructures portuaires et aéroportuaires adaptées. Il ne faut cependant pas perdre de vue que l'accessibilité de ces régions dépend au moins autant d'autres facteurs comme la disposition des compagnies aériennes, maritimes ou ferroviaires à proposer des services accessibles et de qualité, ce qui dépasse le cadre de la politique en matière d'infrastructure.

Par ailleurs, le Schéma de développement de l'espace communautaire<sup>3</sup> a montré qu'au souci d'équiper les régions en retard de développement économique, s'ajoute maintenant la nécessité de mieux répartir les flux de transport sur le territoire afin de garantir son développement équilibré, de désengorger les régions du centre et insérer les périphéries dans les courants d'échanges. La contribution de la politique en matière de réseau transeuropéen à la cohésion ne doit par conséquent plus se contenter de prendre en compte la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté. Elle doit également refléter de nouveaux impératifs pour un développement équilibré du territoire comme la création de nouveaux espaces transfrontaliers par la réalisation de grandes infrastructures, notamment pour franchir des barrières naturelles, ou encore le rééquilibrage des grandes façades maritimes.

Finalement, le réseau permet de relier les pays frontaliers de l'Union et notamment de jeter un pont vers les pays candidats.

---

<sup>3</sup> Schéma de Développement de l'Espace Communautaire -« Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne », approuvé au Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Potsdam, 1999.

Le réseau transeuropéen de transport concerne près de la moitié du trafic total de marchandises et de passagers dans l'Union. L'action de la Communauté permet la coordination des investissements communautaires et nationaux dans les projets ayant une valeur ajoutée européenne. Le réseau sert de référence à d'autres législations communautaires et sa visibilité est importante auprès des citoyens européens. C'est un instrument d'aménagement du territoire et permet d'améliorer les connexions avec les pays frontaliers de l'Union.

## 1.2. Les retards dans la réalisation

Force est toutefois de constater que les travaux n'avancent pas aussi vite que ce qui était escompté lorsque l'idée de réseaux transeuropéens avait été lancée. La Commission de son côté dans son Livre blanc sur la croissance, la compétitivité et l'emploi avait fourni les estimations des besoins financiers nécessaires, à l'époque 400 milliards d'euros, dont 110 milliards pour les seuls projets prioritaires d'Essen. Mais, elle avait clairement indiqué que compte tenu des faibles moyens communautaires, la majeure partie des fonds nécessaires au financement de projets devait être fournie au niveau des Etats membres.

Aujourd'hui le rythme des investissements semble ne pas être suffisant. En 1996-1997, environ 38 milliards d'euros d'investissements ont porté sur les projets du réseau transeuropéen<sup>4</sup>. Si ce rythme devait se maintenir d'ici 2010 à ce niveau, il est très probable que le réseau ne soit pas achevé dans son ensemble, notamment ses composantes ferroviaires et de voies navigables.

En 1999, seuls 2726 km de lignes ferroviaires à grande vitesse étaient en service. D'après les calendriers les plus optimistes des projets en cours d'étude ou de construction, environ 8400 km de lignes ferroviaires à grande vitesse seraient en service d'ici 2010. Il faudrait par conséquent une dizaine d'années supplémentaires pour réaliser l'ensemble des 12600 km prévus dans les orientations en cours. En ce qui concerne le réseau de chemin de fer conventionnel, l'immense majorité des lignes existent déjà. Les investissements visent donc généralement à améliorer la qualité et la capacité mais il est beaucoup plus difficile d'avoir une vue d'ensemble sur les progrès réalisés. Pour les voies navigables, on estime à 40% le manque de financement et des retards importants affectent certains projets pourtant essentiels à l'amélioration des connexions entre les grands bassins fluviaux, comme l'amélioration de la navigabilité du Danube entre Vilshofen et Straubing. Ceci contraste singulièrement avec le réseau routier qui est bonne voie d'achèvement. Depuis 1996, 4518 km<sup>5</sup> de routes ou autoroutes nouvelles et aménagées ont été mises en service. Le calendrier des travaux indiquent que la plupart des liaisons routières planifiées seront réalisées d'ici 2010.

Ce sont généralement les projets transfrontaliers qui accusent le plus de retard car les Etats membres ont privilégié dans leur décision d'investissement les sections nationales du réseau transeuropéen. A l'origine de ces retards, le manque d'approche intégrée dans la planification, l'évaluation et le financement des infrastructures transfrontalières sont les principales causes.

---

<sup>4</sup> Cela représente environ un quart des investissements totaux dans l'ensemble des infrastructures de transport pendant cette période (voir COM (1998) 176) .

<sup>5</sup> Non inclus la Grèce et le Luxembourg

La raréfaction des financements publics s'est accompagnée d'un ralentissement généralisé des investissements dans les infrastructures passant de 1,5% dans les années 70 à environ 1% du PIB en 1995. A ceci s'ajoute la difficulté de choisir des priorités liée au très grand nombre de projets. Les moyens budgétaires de la Communauté ainsi que ses moyens juridiques ne lui permettent pas, à elle seule, d'accélérer ces projets transfrontaliers, la mise en œuvre d'un projet sur le territoire d'un Etat membre relevant d'après le traité de la compétence de ses autorités nationales.

Des retards dans la réalisation du réseau sont notables en particulier pour les projets transfrontaliers. Si les financements des infrastructures de transport par les Etats membres, la Communauté et les autres investisseurs ne sont pas plus concentrés sur les tronçons du réseau transeuropéen, on peut s'interroger sur la faisabilité de réaliser le réseau à l'horizon prévu initialement, c'est à dire 2010.

### **1.3. La persistance de goulets d'étranglement**

L'analyse du Livre blanc sur la politique européenne des transports a mis en lumière les changements de l'économie qui exacerbent les déséquilibres affectant le système de transport d'année en année. Au cours des dix dernières années, l'utilisation à outrance du transport routier de marchandises, l'essor spectaculaire du transport aérien, et les carences du système ferroviaire adapté au fret, notamment ses infrastructures, ont contribué à une augmentation sensible du niveau de congestion des routes, du réseau ferré et de l'espace aérien. Les déséquilibres se creusent entre les modes mais aussi entre les parties du réseau puisque la croissance du trafic se répartit inégalement sur le territoire. Dans certaines régions de transit comme les zones montagneuses des Pyrénées et des Alpes orientales, le taux de croissance annuel de trafic routier dépasse 10%.

En dépit des efforts passés pour développer des infrastructures transeuropéennes le phénomène de goulets d'étranglement persiste en Europe, voire revêt dans certaines zones une ampleur préoccupante. D'après les informations transmises par les Etats membres, 7500 km de routes soit 10% du réseau routier et plus de 16 000 km de lignes ferroviaires soit près de 20% de la longueur du réseau ferroviaire sont considérés comme des goulets d'étranglement ou comportant des limitations dans les caractéristiques techniques (charge à l'essieu insuffisante, absence de système de radio, etc. ). Quant aux transports aériens, plus d'un vol sur trois a un retard de plus de 15 minutes.

Les zones les plus touchées sont les corridors internationaux sur lesquels se sont massifiés les trafics transeuropéens nord-sud, les barrières naturelles comme les Alpes et les Pyrénées, les abords des grandes agglomérations et des centres d'échanges qui concentrent et mélangent les trafics longue distance, régionaux et locaux, ainsi que quelques frontières notamment celles avec les pays d'adhésion. Les régions du centre sont lourdement touchées mais également certaines régions périphériques dont les infrastructures à faible capacité sont rapidement saturées.

### **1.4. Les limites du réseau routier**

Les possibilités de dégager de nouvelles capacités en étendant le réseau routier sont limitées et ne constituent qu'une réponse provisoire pour différer la saturation du réseau. Dans les principaux corridors européens, l'espace disponible est devenu rare.

Les populations riveraines dans certaines régions s'inquiètent des nuisances dues au trafic routier.

Dans ces conditions, l'effort de modernisation du réseau routier entrepris depuis les années 90 devrait se réorienter vers de nouveaux types de priorités. D'abord vers **les systèmes de gestion du trafic et d'information** aux usagers qui permettent d'optimiser les capacités des infrastructures existantes en régulant mieux les flux dans le temps et sur le réseau. Sur les itinéraires les plus proches de la saturation, des travaux pour améliorer **la sécurité**, notamment dans les tunnels sont nécessaires. Dans certaines régions isolées ou périphériques, notamment dans les **régions frontalières** de l'Union avec les pays d'adhésion, certains maillons manquants restent à réaliser.

## 1.5. Le besoin de réviser les orientations

L'approche suivie jusqu'à maintenant par la Commission pour faire face aux augmentations du trafic était de développer la dimension multimodale du réseau afin d'en augmenter sa capacité d'ensemble. C'est dans cette optique que les ports intérieurs et maritimes ont été intégrés aux schémas du réseau.

Les retards dans la réalisation du réseau déjà prévu font penser la Commission qu'une fuite en avant par le tracé de nouvelles infrastructures ne peut pas constituer une réponse au besoin de capacité. La révision déjà programmée des orientations doit à la place confirmer la nécessité de réaliser ce qui a été décidé en 1996 en concentrant les actions et les projets de la Communauté sur la résorption des goulets d'étranglement le long des grands axes et un nombre limité de grands projets.

## 2. LA PORTEE DE LA REVISION

La proposition de modifier la décision n°1692/96/CE porte par conséquent principalement sur les priorités de l'action de la Communauté et la liste des projets spécifiques. Les modifications des cartes sont limitées aux adaptations techniques. La révision est aussi l'occasion de mettre à jour certaines dispositions notamment pour mieux intégrer l'environnement dans les futures extensions du réseau.

### 2.1. Des priorités à moyen terme pour optimiser la capacité du réseau

L'objectif des modifications est de recentrer les priorités de l'action de la Communauté sur les mesures les plus susceptibles d'apporter une réponse rapide mais durable au problème de goulets d'étranglement.

Il est proposé dans l'article 5 de réduire le nombre de priorités de l'action de la Communauté tout en y incluant quatre nouvelles: les mesures pour réaliser un réseau ferroviaire fret, pour encourager le transport maritime à courte distance et fluvial, pour l'intégration air/rail ainsi que des mesures concernant les systèmes de transports intelligents.

#### Mesures pour la réalisation d'un réseau ferroviaire à priorité fret

Bien que les caractéristiques physiques du chemin de fer se prêtent à une offre de transport massifiée pour le fret, **cet atout paraît peu exploité** puisque la part de marché du chemin de fer pour le fret en Europe ne cesse de baisser depuis plusieurs



dizaines d'années et que le volume transporté a tendance à stagner dans un marché pourtant en expansion. L'une de ces raisons est l'inadaptation des infrastructures ferroviaires européennes au transport intense de marchandises, notamment à l'utilisation commune de celles-ci par les trains de marchandises et les trains de voyageurs.

Aux Etats-Unis, le chemin de fer est le leader du marché dans le transport du fret avec 40 % de part de marché. Les entreprises ferroviaires nord-américaines peuvent diversifier leurs offres avec notamment le transport de conteneurs sur deux niveaux (double stack), et la composition de convois quelquefois longs de plus de 2000 mètres. La quasi-absence de trains de voyageurs, qui ne perturbent pas le transit des trains de fret, permet de réaliser des acheminements sur de longues distances qui sont compétitifs avec ceux des camions. Dans l'Union européenne, les nombreux ponts et tunnels trop bas, les évitements trop courts, la limite de résistance des attelages, les contraintes de gabarit<sup>6</sup>, ainsi que l'extrême densité du trafic de trains de passagers aux abords des agglomérations, exclut ce type d'exploitation.

A défaut de pouvoir réaliser un réseau complet réservé au fret, **les investissements devraient encourager la mise en place de corridors transeuropéens à priorité fret** composé en majorité de lignes existantes parcourues en priorité par des trains de fret, voire de lignes dédiées exclusivement au fret. Sans augmenter la vitesse actuelle des trains de fret, la possibilité pour ceux-ci de parcourir de longues distances sans être garés pour laisser passer les trains de voyageurs, augmenterait à la fois la vitesse commerciale et la ponctualité d'acheminement de point à point, ainsi que la capacité des lignes. Dans les zones à haute densité de circulation, la séparation des activités fret et voyageurs doit être la ligne conductrice d'une nouvelle organisation du développement et de l'aménagement du réseau, ce qui peut nécessiter la construction de nouvelles infrastructures. Dans les autres zones, cette séparation devrait porter sur l'utilisation différente de l'espace en identifiant des itinéraires alternatifs à faible trafic voire par la réhabilitation d'infrastructures délaissées. Sur certaines lignes, cette séparation demandera des aménagements permettant un meilleur usage mixte de l'infrastructure (zones d'évitement, amélioration de la capacité notamment par les systèmes de signalisation et de contrôle-commande).

Les orientations actuelles définissent déjà des schémas pour un réseau de chemin de fer conventionnel ainsi que pour le transport combiné. C'est sur la base de ces deux réseaux que devront se mettre en place les corridors transeuropéens à priorité fret en vue de réaliser progressivement un réseau pour le fret.

La séparation devrait aussi profiter de la capacité créée sur les lignes classiques par la réalisation progressive du réseau européen de lignes ferroviaires à grande vitesse. La poursuite des programmes concernant les lignes ferroviaires à grande vitesse n'est donc pas incompatible avec la création d'un réseau pour le fret, au contraire, cela s'inscrit dans la même logique pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire dans son ensemble. En règle générale, les promoteurs des projets de lignes à grande vitesse devraient s'assurer qu'un tel développement va de pair avec la libération de voies utilisées auparavant par des trains de passagers pour être empruntées beaucoup plus facilement par les trains de marchandises. Ils doivent aussi rechercher la meilleur complémentarité possible avec le transport aérien.

---

<sup>6</sup> L'électrification des voies limite par exemple le gabarit en hauteur à 4,5 mètres

**Les terminaux** assurant les acheminements et les dessertes finales de marchandises constituent pour finir des goulets d'étranglements majeurs. Dans les terminaux qui sont ouverts à tous les opérateurs, des investissements publics incitatifs dans les gares de triage et les équipements de transbordement peuvent jouer un rôle important pour accroître la capacité. Les terminaux intermodaux destinés au transport combiné font déjà partie du réseau de transport combiné, ce qui est très positif puisque le transport de conteneurs et de caisses mobiles représente le segment de marché à plus forte croissance. La présente proposition introduit les autres terminaux fret dans le réseau ferroviaire.

Outre la mention explicite des mesures pour promouvoir la réalisation d'un réseau ferroviaire avec la priorité au transport de fret dans l'article 5, la Commission propose d'adapter la définition du réseau ferroviaire dans l'article 10 afin de souligner son rôle pour le transport de fret et d'y intégrer les terminaux fret. En outre, 2460 km de lignes existantes ou planifiées sont ajoutés au schéma du réseau ferroviaire conventionnel.

### **Mesures pour encourager le transport maritime à courte distance et fluvial**

Doter les ports d'accès ferroviaires performants est essentiel pour le développement de la navigation maritime à courte distance et du transport fluvial qui dépendent de la qualité de la desserte des hinterlands portuaires. Les ports maritimes et intérieurs viennent d'être intégrés aux schémas du réseau transeuropéen. Reconnaître l'intérêt commun de ces ports certes constitue un pas en avant mais cela reste insuffisant pour permettre véritablement la coopération entre les opérateurs ferroviaires et ceux du transport maritime ou fluvial. De nombreux **accès ferroviaires des ports** doivent encore être réalisés ou améliorés avant de pouvoir tirer vraiment profit du potentiel de la navigation maritime à courte distance et du transport fluvial. Les connexions ferroviaires aux ports intérieurs contribueront notamment à renforcer la complémentarité du mode ferroviaire et de la voie d'eau au lieu de jouer la carte de la concurrence. L'essor des systèmes de gestion du trafic et de l'électronique dans l'échange de données devrait aussi faciliter l'exploitation de ces modes.

### **Mesures pour promouvoir l'intégration rail/air**

Les connexions ferroviaires (lignes à grande vitesse, lignes conventionnelles ou dessertes urbaines) aux aéroports permettent de développer la complémentarité rail/air. En particulier, les interconnexions ferroviaires entre les lignes à grande vitesse et les principaux aéroports de dimension internationale devraient permettre d'optimiser la capacité du réseau d'aéroports et du réseau ferroviaire. Le train à grande vitesse représente en effet sur de nombreux itinéraires une alternative à l'avion très attractive en terme de temps, de prix et de confort, d'autant plus si l'on prend en compte les temps d'accès aux aéroports à partir des centres urbains. Par ailleurs, l'intégration du réseau ferroviaire à grande vitesse et des aéroports pourrait profiter au transport de fret rapide, notamment la messagerie express.

Pour assurer cette complémentarité, les compagnies ferroviaires, les compagnies aériennes, les gestionnaires des aéroports doivent jouer la carte de la coopération entre le rail et l'aérien. **Les investissements contribuant à l'intégration du réseau ferroviaire, en particulier à grande vitesse, et du transport aérien, doivent par conséquent être encouragés.** Dans certains cas, il peut s'agir de gares ferroviaires dans les aéroports, dans d'autres, de terminaux adaptés à l'enregistrement des

bagages dans les gares. D'autres infrastructures ou équipements peuvent être concernés pour inciter l'intégration des systèmes et des services d'information, de réservation, de billetterie et de transport de bagages qui facilitent aux voyageurs le passage d'un mode à l'autre.

Outre la mention explicite des accès ferroviaires aux aéroports pour promouvoir la complémentarité rail/air dans l'article 5, la Commission propose une nouvelle définition du réseau des aéroports dans l'article 13 qui vise à assurer une plus grande intégration du réseau aéroportuaire et des lignes ferroviaires à grande vitesse.

### **Mesures concernant les systèmes de transport intelligents**

Les systèmes de transport intelligents, c'est à dire les systèmes de gestion du trafic, d'information aux usagers et de navigation et positionnement par satellite, ont un potentiel considérable pour améliorer la capacité du réseau et sa sécurité. Les orientations actuelles ainsi que les projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications (décision n°1336/97/CE) incluent déjà ces systèmes dans le réseau et plusieurs d'entre eux sont en phase avancée de déploiement. La rapidité du développement des technologies de l'information et de communication est toutefois telle qu'un déploiement concerté au niveau communautaire doit être mieux garanti. A défaut, une mosaïque de services fragmentaires d'échelle régionale ou nationale risquerait d'apparaître, ce qui serait préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur et du réseau transeuropéen.

L'action de la Communauté doit donc viser un maximum d'**interopérabilité** technique des systèmes, notamment dans les domaines de la gestion du trafic et des services d'information routière, de la gestion du trafic aérien et de la gestion du trafic ferroviaire. Cela nécessitera l'adoption de plans de déploiement des systèmes intelligents de transport le long des grands itinéraires et devrait se traduire par des actions communautaires sélectives en faveur des projets les plus à même de remplir les objectifs de sécurité et d'accroissement de capacité mais aussi conditionnées au respect des normes existantes en matière d'interopérabilité. Pour les projets mis en œuvre à grande échelle, un engagement important de la Communauté est également à prévoir que ce soit en matière de radionavigation par satellite (GALILEO) ou de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

### **2.2. Les projets spécifiques**

La décision sur les orientations identifie un ensemble très vaste de projets d'intérêt commun. Parmi ces nombreux projets, l'annexe III reprend la liste des projets « spécifiques » auxquels les Conseils européens d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996 ont attribué une importance particulière. Ces projets, à un stade de développement variable avaient été jugés comme nécessitant un engagement accru de la Communauté. Les Chefs d'Etat et de gouvernement à Essen avaient toutefois reconnu la nécessité de mettre à jour régulièrement cette liste, ce que la Commission n'avait jamais encore proposé.

Or, parmi les quatorze projets « spécifiques », trois sont aujourd'hui achevés et six autres, en phase de construction, devraient se terminer d'ici 2005. La présente proposition introduit donc un certain nombre de modifications dans la liste de l'annexe III. Cette modification est aussi justifiée pour des raisons institutionnelle, de gestion budgétaire et de développement durable.

A défaut de proposer de modifier cette annexe, on peut s'attendre à un déséquilibre institutionnel sérieux en défaveur du Parlement. En effet, l'annexe actuelle reprend *stricto sensu* les projets retenus par les Conseils européens d'Essen en 1994 et de Dublin en 1996 sur la base du rapport d'un groupe composé des représentants personnels des chefs d'Etat et de gouvernement présidé par Monsieur Christophersen. Le Parlement a toujours considéré à juste titre que cette annexe avait échappé à son pouvoir de co-décision et a émis le souhait d'avoir l'occasion de réviser cette liste. Le Commissaire en charge des transports avait d'ailleurs manifesté sitôt passé le Conseil européen de Dublin son intention auprès du Parlement de faire une proposition dans ce sens lors de la prochaine révision.

L'importance politique des projets spécifiques font qu'ils absorbent plus de la moitié du budget consacré au réseau transeuropéen et une part importante du Fonds de cohésion. La mise à jour de la liste des projets prioritaires permettra de continuer cette contribution à la concentration et la simplification de la gestion des financements communautaires.

La liste proposée de projets spécifiques vise à prendre acte des progrès réalisés en enlevant les projets achevés, à confirmer l'importance pour la Communauté des projets alpins qui connaissent des difficultés, ainsi qu'à ajouter six nouveaux projets et des sections nouvelles à deux projets existants. La Commission juge la réalisation de ces projets prioritaire pour un réseau transeuropéen efficace et cohérent qui contribue davantage au développement durable. Elle estime que l'appui politique et financier de la Communauté pour définir, lancer ou terminer les travaux des projets en question pourrait être déterminant avant l'entrée en vigueur de la prochaine révision dont la proposition est prévue en 2004.

#### *2.2.1. Progrès réalisés et à encourager*

Les trois projets achevés doivent être retirés de la liste. Il s'agit de l'aéroport de Malpensa, du pont/tunnel de l'Oresund et de la liaison par chemin de fer conventionnel entre Cork et Belfast. Les deux projets impliquant la construction de tunnels Alpins de grande longueur, connaissent des difficultés dues à des incertitudes techniques, financières et de calendrier. En dépit de ces difficultés, ces deux projets, à savoir *le Lyon-Turin et l'axe du Brenner*, restent des projets essentiels pour le développement de l'intermodalité dans les Alpes. Ces projets qui peuvent dans le long terme contribuer à réduire les risques de l'intensification de la circulation routière (sécurité, environnement) revêtent une importance particulière pour la Communauté.

#### *2.2.2. Méthodes et critères de sélection des nouveaux projets*

**Les nouveaux projets « spécifiques » proposés dans cette décision ont été sélectionnés par la Commission, sur la base de projets en cours de travaux ou d'études qui figurent déjà dans les schémas des orientations adoptées en 1996 et pour lesquels les Etats membres et le Parlement européen ont manifesté un intérêt particulier.**

Ces projets étant déjà considérés comme des projets d'intérêt commun au sens de la décision sur les orientations, la Commission a pu suivre de près leur développement et a d'ailleurs soutenu financièrement la plupart d'entre eux. Cela a permis d'apprécier les projets traversant des difficultés particulières d'avancement ou des

incertitudes qui seraient susceptibles d'être résolues par un appui ou un débat politique au niveau européen.

Deux projets toutefois constituent une exception car ne figurent pas encore, en tant que tel, comme projet d'intérêt commun dans les orientations. Il s'agit du projet de radionavigation par satellite Galiléo et de la traversée centrale des Pyrénées. Le premier projet Galiléo qui demande une intense coordination au niveau européen et vise clairement à tirer profit des formidables développements des technologies de l'information, a fait l'objet de plusieurs demandes répétées du Conseil et du Parlement. Le projet concernant les Pyrénées, quant à lui, répond à la demande du Parlement formulée en 1996 et visant à insérer de nouvelles liaisons dans les Pyrénées.

En s'appuyant sur des études réalisées par les Etats membres et par elle-même, ainsi qu'au travers de ses régulières discussions avec les Etats membres, notamment par le biais du Comité visé à l'article 18, la Commission a évalué comment chaque demande remplissait les trois conditions essentielles reprises ci-après :

1) La faisabilité du projet compte tenu de son degré d'avancement:

- Le degré d'engagement des Etats membres concernés.
- L'efficacité économique potentielle du projet.

2) La contribution aux objectifs du Livre blanc :

- La contribution à la résorption de goulets d'étranglement, y compris au problème de manque d'interopérabilité.
- La contribution au développement durable, et comme rappelé par le Conseil européen à Göteborg, au rééquilibrage modal et aux investissements d'infrastructure destinés aux chemins de fer et aux voies navigables intérieures.
- La préparation à l'élargissement.

3) La dimension communautaire :

- Le caractère stratégique pour la Communauté (ampleur du projet, franchissement de barrières naturelles, autonomie technologique de l'Union).
- Le rôle d'accélérateur ou pour faciliter la résolution de difficultés qu'elle peut jouer (financement, coordination transfrontalière).
- Le degré d'urgence d'une action au niveau communautaire (état d'avancement des travaux, besoin rapide de coordination transfrontalière, besoins financiers).

Les projets que la Commission a considéré sont à des degrés d'avancement très divers, certains sont en phase de construction, d'autres sont en phase d'études techniques, d'autres encore en phase amont d'études environnementales, économiques ou financières. Un élément décisif dans le choix des projets a par conséquent été d'identifier les projets qui traversent une phase critique de leur vie et demandant, pour être surmontée, qu'une attention particulière au niveau de la Communauté soit portée à ces projets.

Par ailleurs, la Commission a veillé à un équilibre dans le choix des projets et leur rayonnement géographique tout en tenant compte de leur contribution aux différents critères. Chacun de ces critères ne s'appliquent donc pas de manière homogène. C'est après avoir examiné la manière dont un projet remplit la totalité de la grille de critères, et non en appliquant chacun de ces critères à tous les projets, que la Commission a fait son choix.

Il convient de souligner que la Commission a examiné des alternatives dans la mesure où ont pu lui être présentés des projets qui font l'objet d'études ou de travaux dans les Etats membres. Dans cet examen, conformément à l'article 155 du traité, la Commission a tenu compte de la viabilité économique potentielle des projets.

### 2.2.3. *Nouveaux projets*

***Liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées*** : Ce projet ne figure pas dans les orientations en cours. Pourtant, le Parlement lors de la seconde lecture des orientations adoptées en 1996 avait voté quatre amendements concernant la traversée des Pyrénées. Conformément à son engagement, la Commission a examiné la valeur de ces amendements. Il en ressort que si rien n'est fait pour améliorer la perméabilité des Pyrénées, des problèmes de goulet d'étranglement majeurs pourraient survenir dans cette région franchies par des trafics à longue distance dont la moitié sont des échanges entre la Péninsule Ibérique et les pays situés au-delà de la France. Les travaux de l'Observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens ont mis en évidence que plus de 15000 camions traversent quotidiennement ce massif à ces deux extrémités et que ce trafic ne cesse de croître à des taux particulièrement élevés (+10% par an). Les flux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sont déjà en 1998 de 144 millions tonnes par an (77 route, 63 maritime et 4.4 ferroviaire). L'Observatoire estime que d'ici 2010-2015, c'est 100 millions de tonnes supplémentaires qu'il faudra répartir entre les différents modes. L'amélioration des lignes existantes et la réalisation du TGV Sud permettront à moyen terme un accroissement de capacité auquel on peut rajouter le potentiel du transport maritime à courte distance. La capacité du transport maritime à courte distance à représenter une réelle solution est toutefois liée à celle des opérateurs à gagner la confiance des chargeurs. Dans ce contexte, le dégagement de nouvelles capacités ferroviaires s'avère aussi inévitable, notamment par le centre des Pyrénées. **C'est la raison pour laquelle la Commission propose dans la présente révision des orientations du réseau transeuropéen d'inscrire comme projet « spécifique » une traversée ferroviaire des Pyrénées à grande capacité dont le tracé est laissé à l'accord entre les pays intéressés.**

La réalisation d'un tel projet prendra une à deux décennies. Compte-tenu de la pression du trafic et des attentes des populations locales concernées, **il convient de lancer des études coordonnées sur ce projet au plus vite**, ce que devrait aider une telle inscription.

Dans ce contexte, se pose la question de réhabiliter la ligne existante entre Pau et Saragosse par Canfranc afin d'améliorer la perméabilité des Pyrénées à plus court terme. En dépit de sa capacité faible au regard des besoins prévisibles à long terme<sup>7</sup>,

---

<sup>7</sup> La ligne ne pourrait absorber que 2,8 millions de tonnes, soit environ 1,5% du trafic à travers les Pyrénées d'ici 2010-2015 et comporte des contraintes d'exploitation fortes du fait des pentes.

l'intérêt de cette ligne est de profiter du tunnel déjà existant et d'inciter les chargeurs et les transporteurs à organiser leur chaîne logistique en vue de cette future traversée à grande capacité. L'inscription de cette ligne dans le schéma du chemin de fer conventionnel des présentes orientations révisées est donc proposée étant donné la demande des gouvernements des deux pays concernés. Outre la bonne insertion environnementale de ce projet dans le site Pyrénéen, la Commission veillera à ce que son aide financière éventuelle constitue une incitation à ce que les travaux concernés concourent à amorcer un axe à grande capacité, s'inscrivent dans un programme à long terme dont la viabilité économique est assurée, et fassent l'objet d'une coordination transfrontalière.

Il conviendra par ailleurs de repenser la problématique d'une future liaison routière pyrénéenne qui devrait pour des raisons environnementales, de coût et d'acceptabilité par les riverains, veiller à ce que la solution du ferroutage s'impose d'elle-même.

**Critères déterminants de sélection :** Ce projet au stade d'études en amont avait été demandé par le Parlement en 1996. Les deux Etats concernés se sont déjà mis d'accord pour avancer les études lors du séminaire ministériel franco-espagnol du 12 juillet 2001 à Toulouse. Ce projet devrait avoir d'importantes retombées socio-économiques positives. Il permettra de résorber des goulets d'étranglement nombreux dans les Pyrénées et de rééquilibrer la répartition modale dans cette région sensible. L'apport de la Communauté dans un premier temps est particulièrement important pour inciter le démarrage d'études coordonnées au niveau économique et environnemental.

***Système global de radionavigation et de positionnement par satellite (Galiléo) :*** Ce programme d'envergure planétaire à fort potentiel pour la gestion du trafic et l'information aux usagers du réseau transeuropéen, mais aussi comportant de nombreuses applications dans des secteurs autres que le transport nécessite une phase de développement intense jusqu'en 2005, puis une phase de déploiement en vue d'une mise en service dès 2008. Le soutien de la Communauté à ce projet est déterminant et doit être reflété au plus vite dans les orientations révisées en matière de réseau transeuropéen.

**Critères déterminants de sélection :** Le Conseil européen, en particulier à Stockholm et à Lisbonne a rappelé l'importance du programme Galiléo de navigation par satellite. L'Union s'est déjà largement engagée à soutenir ce projet tant financièrement qu'en terme de coordination technique. Le projet répond aux objectifs du Livre blanc d'exploiter pleinement le potentiel des nouvelles technologies. Son ampleur et son caractère stratégique singulier lui confère une dimension communautaire très importante.

***Train à grande vitesse/transport combiné est européen :*** Pour des raisons historiques, les liaisons Ouest-Est se prolongeant par des liaisons entre les Etats membres de l'Union européenne et les pays candidats à l'adhésion sont peu développées. Or, les courants d'échanges avec ces pays génèrent déjà des flux importants de trafic. Sur le corridor ferroviaire longeant le Danube, plus de 60% du trafic est déjà international. Les prévisions indiquent un taux de croissance du trafic particulièrement soutenu. Il apparaît donc nécessaire de faciliter la constitution d'un **nouvel axe ferroviaire Ouest-Est** à grande capacité pour le fret et les passagers. C'est la raison pour laquelle, il est proposé d'ajouter dans la liste des projets

prioritaires, le projet est européen de train à grande vitesse/transport combiné de Stuttgart – Munich – à Salzbourg/Linz – Vienne. Ce projet se compose de 713 km de voies ferrées à aménager ou à construire pour la grande vitesse et le transport de marchandises. De nombreuses sections comprennent des lignes conventionnelles et des lignes à grande vitesse voies parallèles. Dans la perspective de l'élargissement, il pourra être prolongé vers Budapest, voire Bucarest et Istanbul par des projets d'intérêt mutuels sur le territoire de ces pays tiers. Le projet est composé de tronçons déjà existants ou planifiés dans les orientations en vigueur. La réalisation de ce projet combiné avec l'actuel TGV Est (projet n°4) permettra un corridor transeuropéen ferroviaire de Paris à Vienne. Si l'axe complet ne sera terminé qu'à l'horizon 2012, il convient de souligner qu'une bonne partie devrait être réalisée d'ici 2006 et ainsi améliorer la qualité de cet axe Est-Ouest, ce qui constitue un signal positif au regard de l'élargissement et encouragera le rééquilibrage modal qui ne saurait attendre la révision de 2004.

**Critères déterminants de sélection :** La maturité de ce projet en phase de construction est forte. Sa rentabilité socio-économique sur la plupart de ces sections est établie. En transférant vers le rail une partie du trafic routier sur un corridor Ouest-Est en plein développement, il contribue aux objectifs du Livre blanc et prépare l'élargissement. L'apport de la Communauté est nécessaire tant par ses financements que par des actions de coordination.

**Le Fehmarn belt :** Le pont/tunnel pour franchir la **barrière naturelle du détroit Fehmarn entre l'Allemagne et le Danemark** est un maillon clé pour compléter l'axe Nord-Sud reliant l'Europe du centre aux pays Nordiques et permettre le développement des échanges entre ceux-ci. Ce projet sur l'itinéraire englobant le lien fixe de l'Øresund terminé récemment vise à franchir le détroit de 19 km de longueur. Sa réalisation encore au stade d'études préliminaires devrait contribuer au développement de la région de la mer baltique. La reconnaissance de son caractère prioritaire dans le cadre de la présente révision des orientations permettra de coordonner les décisions d'investissement en cours de préparation dans les pays concernés.

**Critères déterminants de sélection :** Une étude technico-financière, co-financée par la Communauté, menée conjointement par les Etats membres concernés sur l'intérêt du secteur privé à participer à son financement est en cours. Le projet permettra de désengorger l'axe Nord-Sud reliant les pays Nordiques à l'Europe continentale. Son ampleur et son caractère transfrontalier justifient une action communautaire.

**Straubing-Vilshofen :** Ce projet vise à l'amélioration de la **navigabilité du Danube** entre Straubing et Vilshofen en Allemagne. Ce tronçon d'un tirant d'eau à charge insuffisant devrait être aménagé sur une longueur d'environ 70 km afin de permettre un passage continu de bateaux. L'élimination de ce goulet d'étranglement sur l'axe Rhin-Main-Danube reliant la Mer du Nord à la Mer Noire permettra un transfert important de transport de marchandises de la route vers la voie d'eau dans ce corridor danubien de plus en plus engorgé. Le projet qui devra être conçu et mis en œuvre dans le respect de la législation communautaire en matière d'environnement contribuera à une meilleure intégration dans l'Union européenne des pays candidats et à un rapprochement des pays danubiens de l'Est à l'Union. L'inscription de ce projet dans l'annexe III est donc requise dans la perspective de l'élargissement.



**Critères déterminants de sélection** : Des études de variantes sur la base d'analyses économiques et environnementales ont déjà été entreprises. C'est le seul projet « spécifique » de voie navigable. Il est stratégique pour alléger le poids du trafic routier et créer un contexte favorable au développement de la navigation fluviale sur cet axe Est-Ouest dont le trafic est appelé à une croissance très forte du fait de l'élargissement. Etant donné les contraintes environnementales éventuelles, le fait de reconnaître ce projet spécifique pourra faciliter la bonne application de la législation communautaire en matière d'environnement.

**L'interopérabilité ferroviaire du réseau ibérique à grande vitesse** : La différence d'écartement des voies entre le réseau de la péninsule ibérique et le reste du réseau transeuropéen est un obstacle majeur au fonctionnement efficace de l'ensemble du système de transport ferroviaire européen. Sur la base des plans espagnol et portugais de lignes à grande vitesse qui incluent des lignes nouvelles à construire et des lignes existantes à aménager, la mise **aux normes européennes** de l'écartement des voies du réseau ibérique d'ici 2020 permettra de mieux relier l'Espagne et le Portugal au reste du réseau transeuropéen. Le développement de ces réseaux de lignes à grande vitesse permettra de libérer rapidement des voies pour le transport de marchandises. L'inscription de ce programme dans l'annexe III contribuera à orienter les investissements, y compris ceux déjà prévus par les Etats concernés, en faveur des techniques assurant l'interopérabilité **et évitera à long terme des surcoûts dus au manque d'interopérabilité.**

**Critères déterminants de sélection** : Les Etats concernés ont déjà engagé de nombreux travaux et études. A long terme, ce projet évitera un surcoût due au manque d'interopérabilité du fait de l'écartement différent des voies. Ce projet ferroviaire contribue au développement durable et à la résorption de goulets d'étranglement dans l'espace aérien et dans le trafic routier. Son caractère stratégique et son caractère transfrontalier justifient une action supplémentaire de la Communauté visant à mieux rentabiliser les différents financements communautaires déjà prévus.

#### 2.2.4. Projets existants modifiés

Il est proposé de rajouter **la ligne mixte fret/train à grande vitesse entre Montpellier et Nîmes** à la branche méditerranéenne du projet n° 3 (TGV Sud Madrid-Barcelone-Montpellier). La réalisation de cette ligne de 50 km permettra de connecter le TGV Sud à l'axe Paris-Marseille (TGV Méditerranée) et de faciliter l'écoulement du fret. L'inscription de cette section dans l'annexe III améliorera les perspectives générales de trafic du projet n°3 et notamment la rentabilité du tronçon transfrontalier entre Perpignan et Figueiras et pourra ainsi faciliter la participation du secteur privé au montage financier.

**Critères déterminants de sélection** : Cette extension fait l'objet d'un accord au sein des pays concernés. Elle améliorera la rentabilité du projet n°3 et fera sauter le goulet ferroviaire entre Montpellier et Nîmes, ce qui permettra d'assurer la continuité d'une autoroute ferroviaire de Séville au Nord de l'Europe. Renforcer la dimension communautaire de ce tronçon envoie un signal positif en faveur des investisseurs sur les autres parties de l'axe, notamment la section transfrontalière Perpignan-Barcelone.

De même, il est proposé l'étendre le projet n° 1 incluant l'axe du Brenner Munich-Vérone afin d'y pour y rajouter *la dorsale Vérone-Naples* ainsi que la branche *Bologne-Milan*, soit près de 830 km de lignes nouvelles de voies ferrées à grande vitesse. Cette extension permettra de mieux ancrer le projet aux grandes villes et zones industrielles de la péninsule italienne. Le projet correspond à des investissements déjà en cours ou prévus avant 2007.

**Critères déterminants de sélection** : Les travaux sont en cours sur de nombreux tronçons. Le projet permettra de diminuer la pression du trafic routier et aérien sur cet axe et d'améliorer les perspectives de rentabilité du tunnel ferroviaire du Brenner (projet n°1). Son ampleur et le rôle de partenaire financier que joue la Communauté lui confère une dimension communautaire particulière.

### 2.2.5. *Implications économiques*

La Commission a estimé que les nouveaux projets « spécifiques » proposées dans cette décision représentent un montant total d'investissements par les autorités publiques nationales, régionales, communautaire et le secteur privé d'environ 66 milliards €. Une bonne partie, environ 30 milliards €, correspond à des travaux déjà décidés par les Etats membres d'ici 2012 et donc des investissements déjà programmés<sup>8</sup>. Le programme pluriannuel indicatif du budget consacré au réseau transeuropéen adopté par la Commission le 19 septembre 2001<sup>9</sup> prévoit d'ailleurs déjà sur la période 2001-2006 des aides d'un coût total de 822 millions €.

Il est entendu que, conformément aux dispositions de la décision sur les orientations, la conception et la mise en œuvre des projets encore en phase initiale dépendront des analyses coûts/bénéfices et des études d'impact sur l'environnement plus détaillées que les autorités nationales concernées auront à mener. En particulier, les financements communautaires éventuels seront liés au respect des procédures et des évaluations propres à chaque instrument financier.

## 2.3. **Les adaptations techniques des schémas**

Outre les modifications des cartes liées aux nouveaux projets prioritaires mentionnés ci-dessus, les modifications des schémas sont volontairement limitées. Seulement cinq ans après l'entrée en vigueur des orientations et compte tenu des retards, changer les schémas, notamment en y ajoutant le tracé de nouvelles infrastructures, n'aurait pas de sens compte tenu de la durée des cycles de vie des infrastructures et du retard déjà pris généralement dans la réalisation du réseau. Après consultation du Comité prévu à l'article 18 et l'examen des projets votés par le Parlement européen en deuxième lecture en 1996 et non repris dans les schémas, les cartes sont mises à jour uniquement pour prendre en compte :

- Des liaisons ferroviaires déjà inscrites dans le Réseau Transeuropéen Ferroviaire de Fret défini par la directive 2001/12/CE qui ne figuraient pas encore dans les cartes du schéma de chemin de fer conventionnel et dont l'inscription a été demandée par les Etats membres concernés.

---

<sup>8</sup> D'après l'enquête en cours menée par la Commission pour la préparation du rapport de mise en œuvre conformément à l'article 18 des orientations.

<sup>9</sup> Décision C(2001) 2654 final du 19/09/01.

- Des liaisons ferroviaires améliorant la desserte des ports figurant dans la décision 1346/2001/CE avec des services de navigation maritime à courte distance ou fluviale proposées après évaluation de la nature et du volume du trafic attendu ainsi que du degré de maturité.
- Conformément à la déclaration de la Commission lors de la décision précitée intégrant les ports dans le réseau, les canaux Elbe-Lübeck et Twente-Mittellandkanal dans le réseau des voies navigables.<sup>10</sup>
- Des corrections des cartes, ce qui comprend les corrections de tracé, la substitution de liaisons par des itinéraires parallèles, les projets planifiés indiqués par erreur en tant qu'existant.
- Des mises à jour techniques, ce qui comprend les projets achevés, les lignes ferroviaires à grande vitesse qui deviennent des lignes aménagées pour la grande vitesse, les lignes ferroviaires conventionnelles qui deviennent des lignes à aménager pour la grande vitesse, l'abandon officiel de projets (canal Rhin-Rhône, liaison à sustentation magnétique entre Berlin et Hambourg), ainsi que des modifications de catégorie d'aéroports déjà considérés aéroports d'intérêt commun.
- Certaines liaisons reliant les réseaux des pays candidats à l'adhésion et situées dans les régions frontalières de ces pays.

#### **2.4. L'analyse stratégique environnementale : un instrument pour développer le réseau**

Les directives sur l'étude des incidences sur l'environnement et sur la protection des habitats naturels permettent de garantir que les projets d'intérêt commun sont développés dans le respect de l'environnement. En amont du processus de décision, la mise en œuvre de la directive n°2001/42/CE adoptée le 27 juin par le Parlement européen et le Conseil sur l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes<sup>11</sup> constitue un nouvel instrument qu'il conviendra de mettre en œuvre dans le cadre du réseau transeuropéen. La directive ne devra toutefois être transposée que d'ici juillet 2004. La Commission ne souhaite néanmoins pas reporter de telles évaluations des incidences sur l'environnement. Elle souhaiterait ainsi utiliser cette période de transition pour préparer une application la plus efficace possible dans le cadre du réseau transeuropéen.

En effet, conformément à l'article 8 des orientations actuelles, la Commission a développé des méthodes d'analyse en vue de conduire des évaluations stratégiques de l'impact sur l'environnement du réseau et de ces corridors. Le développement de ces méthodes dans le 4ème Programme Cadre de Recherche et Développement et par des études pilotes de corridors a permis de connaître les conditions d'utilisation de ces méthodes. Un manuel d'évaluation stratégique environnementale des infrastructures de transport a notamment été produit. Des guides supplémentaires pour appuyer la mise en œuvre de la directive précitée sont en cours de préparation par la Commission.

---

<sup>10</sup> Déclaration de la Commission jointe à la décision n°1346/2001/CE publiée au JO L 185 du 6 juillet 2001 pp.36

<sup>11</sup> JO L197, 21.07.2001 pp. 30 - 37

Sur la base de cette expérience, la Commission prendra en compte dans toute future proposition de révision de la présente décision les évaluations environnementales stratégiques couvrant les parties sensibles du réseau, et ce selon les principes de la directive 2001/42/CE adoptée le 27 juin par le Parlement européen et le Conseil sur l'évaluation des incidences sur l'environnement de certains plans et programmes. La Commission commencera le travail préparatoire sans délai. Dans son travail, la Commission sera assisté par le Comité visé à l'article 18.2. Les Etats membres auront à fournir un certain nombre d'information requise pour ce travail. L'analyse devra couvrir l'Union élargie.

La Commission va en particulier développer les cahiers des charges que devront respecter les nouveaux projets/corridors que les Etats membres proposeront en vue de leur inclusion dans le réseau en 2004, et couvrant tant les nouveaux projets que des améliorations de liaisons existantes. Ces cahiers des charges préciseraient les critères et le type d'information que la Commission prévoit de demander aux Etats membres quand ils proposent des projets/corridors en 2004.

A l'occasion de la préparation de la présente proposition, la Commission a examiné dans quelle mesure, les changements proposés étaient de nature à introduire des incidences sur l'environnement. La plupart des changements visent essentiellement à mieux tirer profit et plus rapidement d'infrastructures qui existent déjà ou qui sont déjà prévues et qui concernent des modes de transport plus respectueux de l'environnement susceptibles d'absorber une partie de la croissance de la circulation routière. Conformément aux estimations de trafic et d'émissions de CO<sub>2</sub> fournies dans le Livre blanc, les changements proposés font partie d'une approche plus vaste de nature à contribuer au rééquilibrage modal et à réduire la pression du trafic routier, et donc de nature à atténuer globalement les effets négatifs sur l'environnement.

Il est entendu que les études d'impact sur l'environnement au niveau des projets ou des programmes menant à ces projets permettront de concevoir les projets pour qu'ils s'insèrent au mieux dans l'environnement. Les quelques changements qui consistent à ajouter de nouvelles liaisons permettront précisément de rendre éligibles aux aides financières communautaires octroyées au titre du réseau transeuropéen les études plus ponctuelles d'analyse stratégique des incidences sur l'environnement que la Communauté ne pourrait pas appuyer autrement.

La proposition de rédaction du nouvel article 8 vise à encourager l'évaluation environnementale stratégique dans les prochaines extensions du réseau.
---

## **2.5. Les raccordements aux pays tiers**

Dans le prolongement des Conférences pan-européennes sur le transport, en particulier celle en Crète en 1994 et celle à Helsinki en 1997, la Commission et plusieurs Etats membres soutiennent le développement de dix corridors de transport paneuropéens et de quatre régions paneuropéennes de transport. Des Protocoles d'accord sont signés au niveau gouvernemental par les pays traversés et la Commission et devraient à l'avenir faciliter et promouvoir la coopération sur chacun et chacune de ces corridors et régions.

Dans le cadre du processus d'élargissement, les projets de ces corridors dans les pays candidats à l'adhésion sont soutenus financièrement par la Commission au moyen de

l'Instrument structurel de pré-adhésion et avec l'aide de l'évaluation TINA<sup>12</sup>. Les réseaux des pays candidats n'ont toutefois pas toutes les connexions nécessaires avec le réseau du territoire de l'Union européenne tel que défini dans les schémas actuels de certains Etats membres. Pour y remédier, la présente proposition inclut l'ajout des connexions nécessaires.

La Commission examinera par ailleurs les moyens de mieux en prendre en compte la dimension paneuropéenne du réseau transeuropéen de transport dans le cadre de la préparation des futures révisions des orientations.

La Commission propose de modifier les cartes de l'annexe I afin de faciliter le raccordement aux pays d'adhésion. Cinq nouvelles liaisons, soit 300 km, sont ainsi ajoutées aux schémas.

### **3. PREPARER LA PROCHAINE REVISION**

Dans la première proposition de la Commission portant sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen faite en 1994<sup>13</sup>, l'objectif majeur était d'enclencher un processus. Ce processus visait à doter la Communauté des moyens de mieux appréhender les facteurs économiques et sociaux qui influent sur la demande de transport, ses effets, ainsi que d'adapter en conséquence sa stratégie en matière de réseau transeuropéen de transport.

Ce processus doit se poursuivre. La proposition d'actualiser les orientations qui figure en annexe représente une nouvelle étape de ce processus. Cette étape est de concentrer les efforts à moyen terme sur un nombre suffisamment restreint de priorités et de grands projets pour dégager de nouvelles capacités sans pour autant modifier fondamentalement les schémas.

L'analyse de la Commission est toutefois que les schémas actuels ne pourront bientôt plus refléter de façon satisfaisante la réalité de la répartition des flux européens et des besoins prioritaires d'un point de vue transeuropéen. Ce décalage risque de s'accroître avec la perspective de l'élargissement. Or il faut du temps pour modifier les réseaux d'infrastructure. Le cycle de réalisation des projets représente plusieurs années, quelques fois des décennies, pour compléter les études techniques, réunir les financements, obtenir les autorisations, et réaliser les travaux.

Compte tenu de ces effets d'inertie, une nouvelle étape de ce processus sera par conséquent de définir de nouveaux schémas pour faire face aux évolutions des priorités politiques de l'Union. Ces schémas seront composés d'un nombre restreint d'itinéraires et de nœuds de transport à grande capacité dont la vocation devrait être clairement de canaliser les trafics transeuropéens de demain pour mieux les répartir sur le territoire d'une Union très probablement élargie.

La Commission considère que seul un réseau de cette configuration peut présenter une réelle valeur ajoutée par rapport aux réseaux nationaux. Les études de trafic et les travaux pour définir les caractéristiques et les critères que devraient respecter les

<sup>12</sup>

«Transport Infrastructure Need Assessment»

composantes de ce réseau doivent être menés en partenariat avec les États membres par le biais du Comité de l'article 18, ainsi qu'avec l'ensemble des autres parties concernées.

Cette future révision permettra de prendre en compte ou de préciser de nouvelles priorités qui pourront le cas échéant émerger des plans nationaux que plusieurs États membres sont en train d'élaborer. Cela comprendra la mise à jour de la liste des projets prioritaires de l'annexe III afin d'une part de préciser leur contenu à la lumière des progrès accomplis (ce qui peut aussi impliquer la redéfinition d'un projet ou d'une partie d'un projet) et d'autre part de refléter l'évolution des priorités politiques de l'Union, y inclus celles liées à l'élargissement.

Afin que les nouvelles orientations correspondantes soient en vigueur avant les prochaines perspectives financières tout en se donnant le temps de procéder aux études et consultations nécessaires la Commission se fixe comme objectif de faire en 2004 la proposition correspondante.

La présente décision ne préjuge pas de l'engagement financier de la Communauté.

Proposition de

**DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, en notamment le premier paragraphe de son article 156,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) L'augmentation du trafic, et en particulier la part croissante des poids lourds entraîne une congestion accrue et des goulets d'étranglement plus nombreux sur les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité des biens et des personnes, il est donc nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport, comme indiqué dans la 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<sup>4</sup>, telle que modifiée par la décision n° 1346/2001/CE<sup>5</sup>.
- (2) Les exigences liées à la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre de la politique concernant les réseaux transeuropéens, conformément à l'article 6 du traité. Cela nécessite de promouvoir les modes les moins nuisibles à l'environnement, à savoir le rail, la navigation à courte distance et la navigation intérieure.
- (3) Le Conseil Européen de Göteborg a invité les institutions européennes à adopter d'ici 2003 des orientations révisées concernant le réseau transeuropéen de transport, en vue de donner la priorité, selon le cas, à l'investissement dans les infrastructures ferroviaires, à la navigation à courte distance, aux opérations intermodales et à des interconnexions efficaces.

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

<sup>5</sup> JO L 185 du 6.7.2001, p. 1.

- (4) Le livre blanc de la Commission relatif à la politique européenne des transports<sup>6</sup> préconise une approche intégrée combinant notamment des mesures visant à revitaliser le secteur ferroviaire, en particulier le fret, à promouvoir la navigation à courte distance, à encourager une plus grande complémentarité entre les trains à grande vitesse et le transport aérien, à promouvoir le développement des systèmes de transport intelligents afin d'assurer une efficacité et une sécurité accrue du réseau.
- (5) L'efficacité de la politique commune des transports dépend notamment de la cohérence des mesures visant à revitaliser le secteur ferroviaire et à développer l'infrastructure de ce secteur. La directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 février 2001, modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires<sup>7</sup> prévoit un réseau transeuropéen de fret ferroviaire ouvert aux services de transport international de fret après 2003. Il convient de considérer les lignes de ce réseau transeuropéen de fret ferroviaire comme faisant partie du réseau ferroviaire défini dans les orientations fixées par la décision n° 1692/96/CE, afin qu'elles puissent bénéficier d'investissements et attirer une partie du trafic routier.
- (6) La deuxième conférence paneuropéenne des transports tenue en Crète en 1994, et la troisième conférence paneuropéenne des transports tenue à Helsinki en 1997 ont permis de déterminer dix couloirs paneuropéens de transport et quatre zones paneuropéennes prioritaires pour la coopération entre la Communauté européenne et les pays tiers concernés.
- (7) La Bulgarie, la République tchèque, Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la Roumanie, la République slovaque, la Slovénie et la Turquie ont conclu des accords d'association avec l'Union européenne, et sont candidats à l'adhésion. Les administrations des transports de 11 de ces pays ont réalisé, avec le soutien de la Commission, une évaluation des besoins en infrastructures de transport<sup>8</sup>.
- (8) Les projets spécifiques n° 9, 10 et 11 de l'annexe III sont achevés.
- (9) L'interconnexion du train à grande vitesse Sud au reste du réseau nécessite l'extension du projet jusqu'à Nîmes.
- (10) L'axe du Brenner doit être mieux relié aux villes italiennes.
- (11) Galileo, projet européen de radionavigation par satellite à usage civil, offrira un fort potentiel pour le développement des applications et services de navigation, positionnement et gestion du trafic dans tous les modes de transport, ainsi que pour le développement de services de mobilité à valeur ajoutée.
- (12) Des actions immédiates doivent être entreprises afin de développer une liaison ferroviaire à grande capacité permettant de transférer une partie du trafic routier vers le rail et de faciliter le transit à travers les Pyrénées, en vue de faire face à la forte augmentation du trafic dans cette zone.

---

<sup>6</sup> COM (2001) 370.

<sup>7</sup> JO L 75 du 15.3.2001, p. 1.

<sup>8</sup> Contrat PHARE 97/0150.00.



- (13) La croissance du trafic international sur l'axe ouest-est entre Stuttgart et Vienne, et en particulier le corridor du Danube, nécessite des infrastructures performantes.
- (14) Le goulet d'étranglement entre Straubing et Vilshofen sur le Danube constitue un frein important à la navigation sur la voie internationale Rhin-Main-Danube depuis la Mer du Nord jusqu'à la Mer Noire.
- (15) Le manque d'interopérabilité du réseau ferroviaire ibérique constitue un obstacle majeur à la réalisation d'un réseau ferré transeuropéen efficace.
- (16) L'achèvement d'une liaison fixe entre l'Allemagne et le Danemark devrait améliorer l'accessibilité des pays nordiques.
- (17) Il convient donc de modifier en conséquence la décision n° 1692/96/CE.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La décision n° 1692/96/CE est modifiée comme suit:

(1) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

“Compte tenu des objectifs fixés à l'article 2 et des grandes lignes des mesures définies à l'article 4, les priorités sont les suivantes:

(a) établissement et développement des liaisons et des interconnexions clés nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement, mettre en place les chaînons manquants, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, et améliorer l'interopérabilité des grands axes;

(b) établissement et développement des infrastructures permettant de relier les régions insulaires, enclavées, périphériques et ultrapériphériques aux régions centrales de la Communauté;

(c) mesures nécessaires pour la mise en place progressive d'un réseau ferroviaire interopérable donnant la priorité au fret, notamment les mesures concernant les terminaux intermodaux;

(d) mise en place des infrastructures ferroviaires de connexion des ports, afin de promouvoir la navigation à courte distance et la navigation intérieure;

(e) mesures visant à relier le rail et le transport aérien, notamment les accès ferroviaires aux aéroports ainsi que les infrastructures et installations requises pour les services de transport aérien et ferroviaire;

(f) déploiement de systèmes de transport intelligents interopérables en vue d'optimiser la capacité des infrastructures existantes et d'améliorer la sécurité;

(g) intégration de la sécurité et des préoccupations environnementales dans la conception et la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport.”

(2) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

“1. Lors du développement et de la réalisation des projets, les États membres doivent tenir compte de la protection de l'environnement en réalisant des évaluations de l'impact sur l'environnement des projets d'intérêt commun devant être mis en œuvre, conformément à la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement<sup>9</sup> et en appliquant la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et la flore sauvages.<sup>10</sup>

Si nécessaire, les États membres effectuent une évaluation environnementale des plans et programmes à la base de ces projets, en particulier ceux financés par la Communauté, conformément à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement<sup>11</sup>.

2. Si l'insertion de nouvelles liaisons ou d'autres développements importants d'infrastructures nodales dans la présente décision est proposée, une évaluation environnementale des modifications proposées, conformément aux principes de l'évaluation environnementale stratégique, est lancée par le comité établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2.”

(3) À l'article 9, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

“3. Le réseau comprend les infrastructures de gestion de la circulation, d'information des usagers, d'intervention pour les cas d'urgence et les incidents, et de péage électronique. Il s'appuie sur une coopération active des systèmes de gestion de la circulation aux échelons européen, nationaux et régionaux ainsi que des fournisseurs de services d'informations sur les trajets et le trafic et de services à valeur ajoutée, en assurant la complémentarité nécessaire des applications dont le déploiement est facilitée dans le cadre du programme sur les réseaux transeuropéens de télécommunication.”

(4) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

“1. Le réseau ferroviaire est composé du réseau ferroviaire à grande vitesse et du réseau ferroviaire conventionnel.

2. Les lignes ferroviaires à grande vitesse sont composées de:

(a) lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h au moyen de technologies actuelles ou nouvelles,

(b) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h,

(c) lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, dont la

---

<sup>9</sup> JO L 175 du 5.7.1985, p. 40.

<sup>10</sup> JO L 206 du 22.7.1992, p.7.

<sup>11</sup> JO L 197 du 21.07.2001, p. 30.

vitesse doit être adaptée au cas par cas, ou lignes donnant accès à des aéroports d'intérêt commun.

Ce réseau est défini par les lignes indiquées à l'annexe I. Les exigences essentielles et les spécifications techniques d'interopérabilité applicables aux lignes ferroviaires à grande vitesse selon la technologie actuelle sont définies conformément à la directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>12</sup>. Les États membres notifient à la Commission avant l'ouverture de toute ligne à grande vitesse s'il s'agit d'une ligne spécialement construite ou d'une ligne spécialement aménagée pour la grande vitesse.

3. Le réseau ferroviaire conventionnel est composé de lignes de haute qualité comprenant les tronçons de transport combiné visés à l'article 14, les accès aux ports de mer et aux ports intérieurs d'intérêt commun, ainsi que les terminaux de fret ouverts à tous les exploitants. Les exigences essentielles et les spécifications techniques d'interopérabilité applicables au réseau ferroviaire conventionnel sont définies conformément à la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 mars 2001, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>13</sup>.

4. Le réseau:

- joue un rôle important dans le trafic ferroviaire à grande distance de passagers,
- permet l'interconnexion avec les aéroports,
- permet l'accès aux réseaux ferroviaires régionaux et locaux,
- facilite le transport de fret en déterminant et développant des grandes lignes dédiées aux fret ou des axes sur lesquels les trains de fret sont prioritaires,
- joue un rôle important dans le transport combiné,
- permet l'interconnexion de la navigation à courte distance et de la navigation intérieure.

5. Le réseau offre aux usagers un niveau élevé de qualité et de sécurité, grâce à sa continuité et à la mise en œuvre progressive de son interopérabilité, notamment au moyen de l'harmonisation technique et du système harmonisé de contrôle-commande ERTMS recommandé pour le réseau ferroviaire européen. À cette fin, un plan de déploiement est établi par la Commission .

6. Le réseau comprend des infrastructures et des installations permettant l'intégration des services de transport aérien et ferroviaire.”

(5) À l'article 11, le paragraphe 3ter suivant est inséré:

---

<sup>12</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p 6.

<sup>13</sup> JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

“3ter. Les ports intérieurs du réseau équipés d'installations de transbordement pour le transport intermodal et dont le volume annuel du trafic de fret est d'au moins 500 000 tonnes sont indiqués à l'annexe I.”

(6) À l'article 13, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

“3. Les composantes internationales et les composantes communautaires sont progressivement reliées aux lignes à grande vitesse du réseau ferroviaire, lorsque que cela est approprié. Le réseau comprend les infrastructures et les installations permettant l'intégration des services de transport aérien et ferroviaire.”

(7) L'article 18 est modifié comme suit:

(a) Le titre est remplacé par le titre suivant:

"Comité pour le suivi et la révision des orientations".

(b) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

“1. Les États membres, avant 2004, notifient au comité établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2 et à la Commission les plans et programmes nationaux qu'ils ont élaborés et qui influent sur le développement du réseau transeuropéen de transport, notamment pour ce qui concerne la nature, le calendrier et les plans financiers estimatifs des projets d'intérêt commun identifiés par la présente décision.

Les États membres notifient également au comité établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2 les mises à jour éventuelles de ces plans et programmes.

Avant toute modification affectant le réseau défini dans les annexes de la présente décision, l'État membre en avertit le comité établi en vertu de l'article 18, paragraphe 2, la Commission ainsi que tout État membre susceptible d'être concerné par la modification envisagée.”

(c) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

“3. La Commission fait régulièrement rapport au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions sur la mise en œuvre des orientations décrites par la présente décision. Le Comité visé au paragraphe 2 assiste la Commission pour faire ce rapport. Le rapport est accompagné si nécessaire de propositions législatives concernant la révision des orientations.”

(8) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

"Article 19

Projets spécifiques

À l'annexe III figurent les projets d'intérêt commun dont la mise en œuvre est jugée prioritaire par la Communauté”.

(9) Les articles 20 et 21 sont supprimés.

(10) Les annexes I et III de la décision 1629/96/CE sont modifiées comme indiqué à l'annexe de la présente décision.

*Article 2*

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

*Article 3*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

*Par le Parlement européen*  
*La Présidente*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

## ANNEXE

Les annexes I et III de la décision n° 1692/96/CE sont modifiées comme suit:

(1) À l'ANNEXE I, les sections 2, 3, 4 et 6 sont remplacées par les sections suivantes:

### Section 2: Réseau routier

2.0	Europe	2.4	Grèce	2.8	Italie	2.12	Portugal
2.1	Belgique	2.5	Espagne	2.9	Luxembourg	2.13	Finlande
2.2	Danemark	2.6	France	2.10	Pays-Bas	2.14	Suède
2.3	Allemagne	2.7	Irlande	2.11	Autriche	2.15	Royaume-Uni

### Section 3: Réseau ferroviaire

3.0	Europe	3.4	Grèce	3.8	Italie	3.12	Portugal
3.1	Belgique	3.5	Espagne	3.9	Luxembourg	3.13	Finlande
3.2	Danemark	3.6	France	3.10	Pays-Bas	3.14	Suède
3.3	Allemagne	3.7	Irlande	3.11	Autriche	3.15	Royaume-Uni

### Section 4: Réseau des voies navigables et ports de navigation intérieure

### Section 6: Réseau des aéroports

6.0	Europe	6.4	France
6.1	Belgique/Danemark/Allemagne/ Luxembourg/Pays-Bas/Autriche	6.5	Irlande/Royaume-Uni
6.2	Grèce	6.6	Italie
6.3	Espagne/Portugal	6.7	Finlande/Suède

(2) L'ANNEXE III est remplacée par le texte suivant:

### LISTE DES PROJETS SPÉCIFIQUES

1. Train à grande vitesse/transport combiné Nord-Sud:  
Nuremberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin  
Axe du Brenner: Naples-Vérone – Munich et Bologne-Milan
2. Train à grande vitesse PBCAL (Paris-Bruxelles/Brussel-Cologne-Amsterdam-Londres)  
Belgique: frontière France/Belgique - Bruxelles/Brussel - Liège - frontière Belgique/Allemagne  
Bruxelles/Brussel- frontière Belgique/Pays-Bas  
Royaume-Uni: Londres - accès tunnel sous la Manche  
Pays-Bas: frontière Belgique/Pays-Bas - Rotterdam - Amsterdam  
Allemagne: (Aix-la-Chapelle) G 27 Cologne - Rhin/Main
3. Train à grande vitesse Sud:  
Madrid - Barcelone - Perpignan – Montpellier-Nîmes  
Madrid - Vitoria - Dax
4. Train à grande vitesse Est:  
Paris - Metz - Strasbourg - Appenweier - (Karlsruhe) dont section Metz - Saarbrücken - Mannheim et Metz - Luxembourg

5. Chemin de fer classique transport combiné: Ligne de la Betuwe  
Rotterdam - frontière Pays-Bas/Allemagne - (Rhin/Ruhr)
6. Train à grande vitesse/transport combiné France/Italie  
Lyon - Turin  
Turin - Milan - Venise - Trieste
7. Autoroutes grecques: Patra: Rio Antirio, Patra - Athènes - Thessalonique - Promahon  
(frontière Grèce/Bulgarie) et Via Egnatia Igoumenitsa - Thessalonique -  
Alexandroupolis - Ormenio (frontière Grèce/Bulgarie) - Kipi (frontière  
Grèce/Turquie)
8. Liaison multimodale Portugal- Espagne - Europe centrale
12. Triangle nordique (rail/route)
13. Liaison routière Irlande/Royaume-Uni/Benelux
14. Ligne principale côte occidentale (rail)
15. Système planétaire de positionnement et de navigation par satellite Galileo
16. Liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées
17. Transport combiné/train à grande vitesse est-européen: Stuttgart-Munich-  
Salzbourg/Linz-Vienne
18. Travaux d'amélioration sur le Danube entre Vilshofen et Straubing
19. Interopérabilité des lignes ferroviaires à grande vitesse sur la péninsule ibérique
20. Fehmarn belt: liaison fixe entre l'Allemagne et le Danemark