



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.3.2007
COM(2007) 94 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

Réseau transeuropéen de transport

Rapport sur la mise en œuvre des orientations pour 2002- 2003

en application de l'article 18 de la décision n° 1692/96/CE

{SEC(2007) 313}

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Contexte politique	3
La mise en oeuvre	5
Chapitre 1	5
1.1 Mise en œuvre générale	5
1.2 Mise en œuvre par mode et par secteur.....	6
1.2.1 Le réseau routier transeuropéen	6
1.2.2 Le réseau ferroviaire transeuropéen.....	6
1.2.3 Le réseau transeuropéen des voies navigables.....	6
1.2.4 Le réseau transeuropéen des ports.....	7
1.2.5 Le réseau transeuropéen des aéroports.....	7
1.2.6 Le réseau de transport combiné.....	7
1.2.7 Systèmes de gestion du trafic et de navigation	8
Chapitre 2.....	8
2.1 Questions horizontales	8
2.1.1 Interopérabilité	8
2.1.2 Recherche et développement.....	8
2.1.3 Protection de l'environnement	9
Chapitre 3	9
3.1 Évaluation générale de la mise en œuvre du réseau RTE-T en 2002 et 2003.....	9
3.2 Projets prioritaires	11
3.3 Sources de financement.....	12
3.3.1 Budget RTE-T.....	12
3.3.2 Fonds européen de développement régional (FEDER).....	12
3.3.3 Fonds de cohésion	12
3.3.4 Fonds ISPA	13
3.3.5 Prêts de la Banque européenne d'investissement	13
3.3.6 Évaluation générale des sources de financement.....	13
Conclusion.....	14

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

Réseau transeuropéen de transport

Rapport sur la mise en œuvre des orientations pour 2002- 2003

en application de l'article 18 de la décision n° 1692/96/CE

INTRODUCTION

Le présent rapport donne une évaluation du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) selon les orientations RTE-T établies dans la décision n° 1692/96/CE¹. Ces orientations constituent un cadre de référence général pour la création du réseau et recensent les projets d'intérêt commun qui doivent être réalisés d'ici à 2010. Les modes de transport concernés par les orientations sont le réseau routier, le réseau ferroviaire, le réseau de voies navigables, les autoroutes de la mer, les ports de navigation maritime et intérieure, les aéroports et d'autres points d'interconnexion intermodaux, ainsi que les systèmes de gestion du trafic et de navigation.

L'article 18, paragraphe 3, de la décision oblige la Commission à rendre compte tous les deux ans, avec l'aide des États membres, de la mise en œuvre des orientations.

Le présent rapport porte sur les années 2002 et 2003. Les données relatives aux investissements renvoient aux «anciens» et aux «nouveaux» États membres ainsi qu'à la Bulgarie et à la Roumanie. En outre, une distinction partielle est établie entre les groupes UE-15², UE-10³ et UE-2⁴, qui forment ensemble l'UE à 27.

CONTEXTE POLITIQUE

En juillet 1996, le Parlement Européen et le Conseil ont adopté la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Ces orientations RTE-T constituent le cadre général de référence pour la création du réseau et le recensement de projets d'intérêt commun. Le Conseil européen d'Essen, qui s'est tenu en 1994, a accordé une importance particulière à quatorze de ces projets.

En septembre 2001, la Commission a adopté son livre blanc intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix». Devant l'aggravation de l'engorgement des

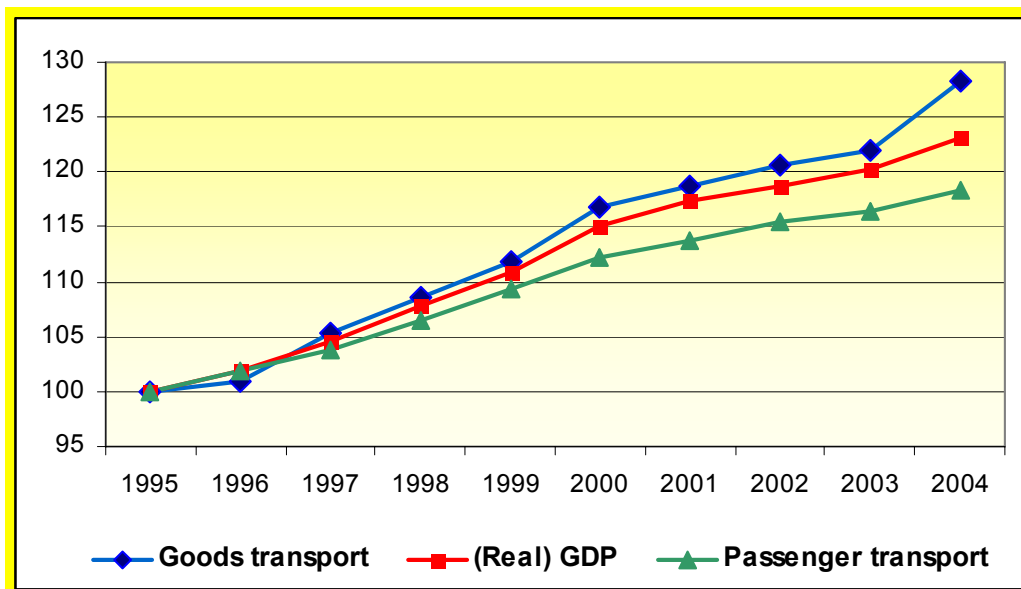
¹ Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996).

² Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suède.

³ Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie.

⁴ Bulgarie et Roumanie.

routes et la hausse des coûts externes des transports, elle recommandait de mettre l'accent, dans le cadre de la politique commune des transports, sur le réexamen du transfert modal pour favoriser la durabilité. D'une manière générale, la croissance du transport de personnes n'est pas aussi rapide que celle du PIB, contrairement au transport de marchandises. En fait, les transports routiers, maritimes et aériens affichent approximativement le même taux de croissance que le PIB.



Demande de transport par rapport à la croissance du PIB de 1995 à 2004 dans l'UE-25⁵.

Le 22 mai 2001, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la décision n° 1346/2001/CE⁶, qui modifie les orientations RTE-T en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux, en soulignant la dimension multimodale du réseau et en répondant ainsi aux évolutions récentes.

En octobre 2001, la Commission a proposé une modification de la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Le Parlement européen a approuvé cette proposition en première lecture, moyennant quelques amendements. Étant donné que la proposition n'avancé pas au Conseil, la Commission a décidé de présenter la modification la plus globale des orientations et de créer un groupe à haut niveau, présidé par l'ancien vice-président de la Commission, M. Van Miert, et composé de représentants de l'UE à 27 et de la Banque européenne d'investissement. Le 1^{er} octobre 2003, la Commission a présenté une nouvelle proposition complétant la proposition de 2001 sur la base des travaux du groupe à haut niveau et des observations formulées par le Parlement européen en première lecture. Conformément aux recommandations du groupe à haut niveau, la décision recensait 30 projets prioritaires revêtant une importance considérable pour le trafic international. Ces projets concernent également les nouveaux États membres.

⁵ Source: Statistical Pocketbook, 2005.

⁶ Décision n° 1346/2001/CE modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 à l'annexe III (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

En avril 2004, le Parlement européen et le Conseil ont adopté les orientations révisées par la décision n° 884/2004/CE⁷ modifiant la décision n° 1692/96/CE. Les orientations modifiées accordent une plus grande priorité aux projets clés et consacrent des ressources limitées à des projets d'intérêt européen (les tronçons transfrontaliers et les barrières naturelles, par exemple), qui devraient être achevés à l'horizon 2020.

Dans le droit fil de l'objectif général d'une mobilité durable des personnes et des marchandises, il conviendrait de mettre en place des mécanismes pour soutenir la réalisation des autoroutes de la mer entre les États membres en vue de réduire l'engorgement du réseau routier et d'améliorer la desserte des régions et des États périphériques et insulaires.

LA MISE EN OEUVRE

Aux fins du présent rapport, une analyse des fonds alloués en 2002 et 2003 à la mise en œuvre du RTE-T a été réalisée pour chaque projet et État membre, une attention particulière ayant été accordée aux projets prioritaires. Afin de suivre la réalisation du réseau RTE-T, une prévision d'investissement et de mise en œuvre effective du réseau RTE-T entre 2004 et 2020 a été réalisée.

Au total, l'investissement dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 s'élève à 82 milliards d'euros environ pour 2002 et 2003.

Une évaluation générale des sources d'investissement dans le réseau RTE-T sur la période considérée indique que la contribution du financement public national avoisine 78 %, ce qui constitue de loin la part la plus importante des investissements réalisés dans le réseau RTE-T en 2002 et 2003: cette source de financement et les prêts de la BEI représentent plus de 90 % des investissements dans le réseau RTE-T.

CHAPITRE 1

1.1 Mise en œuvre générale

L'investissement total dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 s'est élevé à 38,5 milliards d'euros en 2002 et à 43,8 milliards d'euros en 2003.

Pour 2002 et 2003, l'investissement dans les modes de transport se répartit comme suit: chemins de fer (46 %), routes (33 %), aéroports (12 %), ports (6 %) et voies navigables (2 %). Cette répartition n'a pas beaucoup évolué par rapport à la période 1998-2001.

⁷ Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 201 du 7.6.2004).

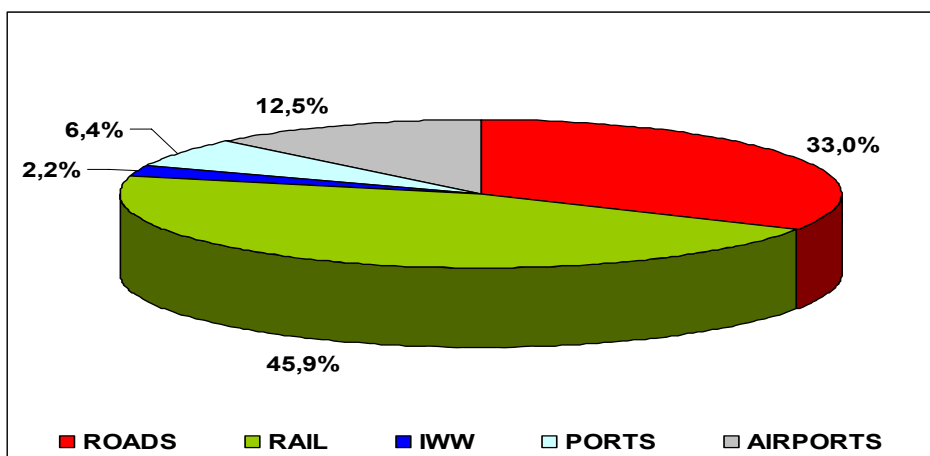


Figure 2: Investissements par mode de transport en 2002 et 2003

1.2 Mise en œuvre par mode et par secteur

1.2.1 Le réseau routier transeuropéen

Les orientations indiquent que le réseau routier transeuropéen est composé d'autoroutes et d'autres routes de haute qualité. Si l'on tient compte des routes existantes et en projet, la longueur du réseau atteint 95 700 km environ, soit 74 500 km pour les routes existantes et 21 200 km pour les routes dont la construction est prévue à l'horizon 2020.

L'investissement total dans le réseau routier transeuropéen de l'UE à 27 s'est élevé à 11,53 milliards d'euros en 2002 et à 15,61 milliards d'euros en 2003 (soit un total de 27,14 milliards d'euros). Par rapport aux années précédentes, le montant annuel moyen des investissements réalisés dans le réseau routier a légèrement augmenté en 2002 et 2003.

1.2.2 Le réseau ferroviaire transeuropéen

La longueur totale du réseau ferroviaire transeuropéen de l'UE à 27 avoisinait 83 300 km en 2003. Les lignes à grande vitesse, ajoutées aux lignes nouvelles et aménagées, représentaient 9 600 km en 2003, contre 73 700 km pour les lignes conventionnelles.

L'investissement total dans le réseau ferroviaire transeuropéen de l'UE à 27 s'est élevé à 18,82 milliards d'euros en 2002 et à 18,92 milliards d'euros en 2003 (soit un total de 37,74 milliards d'euros).

1.2.3 Le réseau transeuropéen des voies navigables

Le réseau transeuropéen des voies navigables est composé de fleuves et de canaux ainsi que de différents embranchements et ramifications assurant la jonction entre ceux-ci. Les caractéristiques techniques minimales retenues pour les voies du réseau sont celles correspondant au gabarit de la classe IV, qui permet le passage d'un bateau ou d'un convoi poussé de 80 à 85 mètres de long et 9,50 mètres de large.

Les pays de l'UE à 27 qui possèdent des voies navigables appartenant au réseau transeuropéen sont l'Autriche, la Belgique, la Finlande, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque, la Hongrie, la Lituanie, la Pologne, la Slovaquie, la Bulgarie et la Roumanie.

La longueur totale du réseau transeuropéen des voies navigables existant⁸ dans l'UE à 27 avoisinait 14 100 km en 2003. Les principaux axes du réseau sont le Rhin, le Main et le Danube, ce dernier constituant l'une des parties les plus importantes du réseau de l'UE-10 et de l'UE-2.

L'investissement total dans le réseau transeuropéen des voies navigables de l'UE à 15 s'est élevé à 892 millions d'euros en 2002 et à 943 millions d'euros en 2003 (soit un total de 1,853 milliard d'euros).

1.2.4 Le réseau transeuropéen des ports

Le 22 mai 2001, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la décision n° 1346/2001/CE⁹ modifiant les orientations adoptées en 1996 en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III. Cette décision précise que les points d'interconnexion incluant des ports maritimes, des ports intérieurs et des terminaux intermodaux constituent une condition préalable à l'intégration des différents modes de transport dans un réseau multimodal.

L'investissement total dans le réseau transeuropéen des ports de l'UE à 27 s'est élevé à 2,66 milliards d'euros en 2002 et à 2,64 milliards d'euros en 2003 (soit un total de 5,30 milliards d'euros).

1.2.5 Le réseau transeuropéen des aéroports

Le réseau transeuropéen des aéroports est composé de 350 aéroports. Les 60 aéroports principaux absorbent plus de 80 %¹⁰ de l'ensemble des voyageurs et plus de 90 % du trafic international extracommunautaire.

L'investissement total dans le réseau transeuropéen des aéroports de l'UE à 27 s'est élevé à 4,55 milliards d'euros en 2002 et à 5,73 milliards d'euros en 2003 (soit un total de 10,28 milliards d'euros). Le projet prioritaire n° 10 (aéroport de Malpensa) a été achevé en 2001. Le montant annuel moyen des investissements a diminué en 2002 et 2003 par rapport à 2000 et 2001.

1.2.6 Le réseau de transport combiné

Le réseau transeuropéen de transport combiné comprend des voies ferrées et des voies navigables, qui sont appropriées pour le transport combiné, et des liaisons maritimes qui permettent le transport de marchandises à longue distance, et des terminaux intermodaux équipés d'installations permettant le transbordement entre les voies ferrées, les voies navigables, la voie maritime et les routes. Il comprend également du matériel roulant adéquat. L'objectif d'une intégration du transport combiné est de mettre en avant la dimension multimodale du réseau.

⁸ Ce chiffre ne tient pas compte du nombre de voies navigables dont la construction est en cours ou prévue.

⁹ **op. cit.: 6.**

¹⁰ **op. cit.: 5.**

1.2.7 *Systèmes de gestion du trafic et de navigation*

Les orientations RTE-T couvrent l'infrastructure télématique des systèmes de gestion du trafic et les services d'information routière. L'objectif est de garantir l'interopérabilité et la continuité des services par-delà les frontières.

Le programme d'action relatif à la télématique routière, approuvé par le Conseil des ministres en 1997, a été établi par la Commission européenne avec l'aide d'un groupe à haut niveau composé de représentants de tous les États membres. Ces propositions, qui traitent de la recherche et du développement, de l'harmonisation technique, de la concentration et de la coordination ainsi que du financement et de la législation, recensent cinq domaines prioritaires, à savoir les services d'information reposant sur le système RDS-TMC, le péage électronique sur les routes, l'échange de données sur le trafic/la gestion de l'information, l'interface homme/machine et l'architecture du système. D'autres applications prioritaires concernent les informations et le guidage avant et pendant les déplacements, la gestion, l'exploitation et la surveillance du trafic interurbain et urbain, les transports en commun, les systèmes avancés de sécurité et de surveillance pour les véhicules et l'exploitation des véhicules utilitaires.

Dans son livre blanc sur la politique des transports publié en 2001, la Commission annonçait également qu'elle allait proposer une directive sur l'interopérabilité des systèmes de péage afin de soutenir la politique de tarification globale qui doit être élaborée entre 2001 et 2010. Cette directive¹¹ revêt une importance capitale pour l'interopérabilité et la continuité du service sur le réseau routier transeuropéen.

CHAPITRE 2

2.1 **Questions horizontales**

2.1.1 *Interopérabilité*

L'interopérabilité des réseaux nationaux est l'un des principaux objectifs du RTE-T. L'interopérabilité des réseaux ferroviaires devrait intégrer les systèmes ferroviaires nationaux conventionnels et à grande vitesse afin d'accroître l'efficacité et, partant, la compétitivité des services internationaux. Une interopérabilité accrue, c'est-à-dire la possibilité pour les trains de franchir les frontières nationales sans qu'il soit nécessaire de s'arrêter ou de supprimer les différences techniques, améliore considérablement les performances du transport et réduit les coûts d'exploitation.

2.1.2 *Recherche et développement*

La recherche et le développement figurent parmi les mesures de grande portée couvertes par les orientations RTE-T. Le cinquième programme-cadre (1998-2002) et le sixième programme-cadre (2002-2006) pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration ont vu le lancement de plusieurs actions clés de programmes individuels spécifiques, telles que la mobilité durable et l'intermodalité, les

¹¹ Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 166 du 30.4.2004).

technologies des transports terrestres et les technologies marines, et les systèmes et services énergétiques efficaces pour le citoyen.

En particulier, le programme de recherche dans le domaine des transports a contribué à la politique de l'Union européenne sur le réseau transeuropéen de transport en soutenant la planification et le financement du programme d'investissement ainsi que le développement de nouvelles infrastructures et de nouveaux services. Des méthodes d'évaluation et des logiciels ont aidé les responsables politiques à apprécier les incidences des différents plans d'infrastructures. De nouvelles solutions pour l'exploitation efficace des réseaux et terminaux ont également été évaluées.

2.1.3 Protection de l'environnement

Le développement et la protection durables de l'environnement constituent une question transversale fondamentale, qui revêt un intérêt particulier non seulement pour la réalisation du réseau RTE-T, mais aussi pour les différentes questions horizontales. Des engagements, des normes et des recommandations existent déjà au niveau international pour plusieurs questions environnementales en matière de transports.

L'article 8 de la décision n° 1692/96 dispose que, 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 environnemental des projets d'intérêt commun à mettre en œuvre, conformément à la directive 85/337/CEE, et en appliquant la directive 92/43/CEE. Les États membres ont l'obligation de tenir compte des résultats de cette évaluation environnementale dans la préparation des projets, notamment ceux relatifs aux réseaux transeuropéens.

Les dispositions juridiques concernant les évaluations stratégiques des incidences sur l'environnement ont été établies dans la Communauté par 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. Les États membres devaient avoir transposé cette directive dans le droit national en juillet 2004 au plus tard. La directive s'applique à tous les plans et programmes de transport donnant à lieu à de futurs plans et programmes.

CHAPITRE 3

3.1 Évaluation générale de la mise en œuvre du réseau RTE-T en 2002 et 2003

L'investissement total dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 s'est élevé à 82,3 milliards d'euros pour 2002 et 2003.

L'essentiel des investissements concernait le réseau ferroviaire (38 milliards d'euros environ), suivi du réseau routier (27 milliards d'euros environ) et des aéroports (10 milliards d'euros environ).

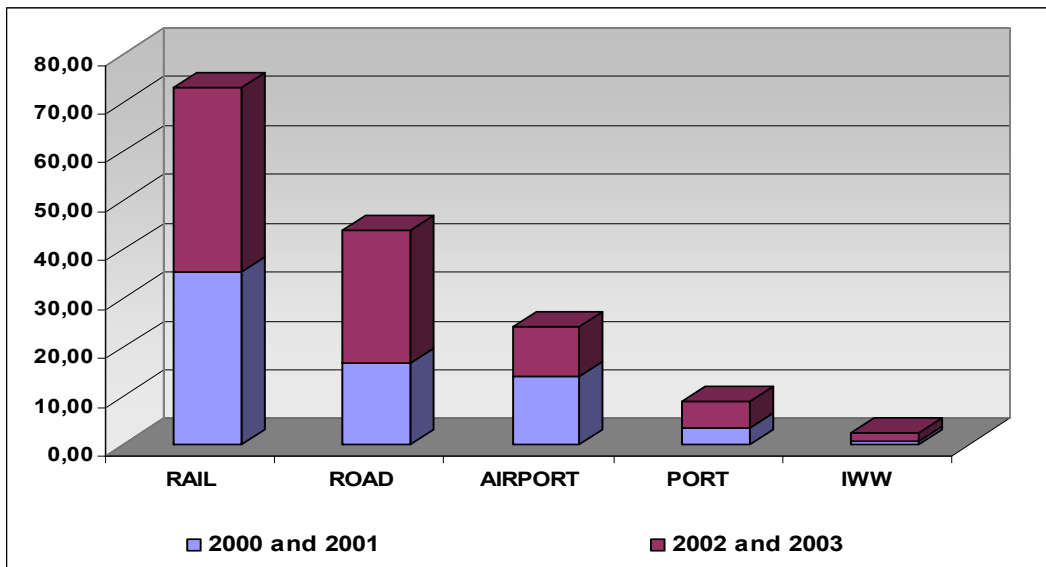


Figure 3: Investissements dans le réseau RTE-T de l'UE-27 en 2000 et 2001 par rapport à 2002 et 2003 (en milliards d'euros).

Les pays où le niveau de l'investissement a été le plus élevé en 2002 et 2003 sont l'Italie (22,56 milliards d'euros), l'Espagne (9,88 milliards), le Royaume-Uni (7,91 milliards), l'Allemagne (7,39 milliards) et la France (6,20 milliards).

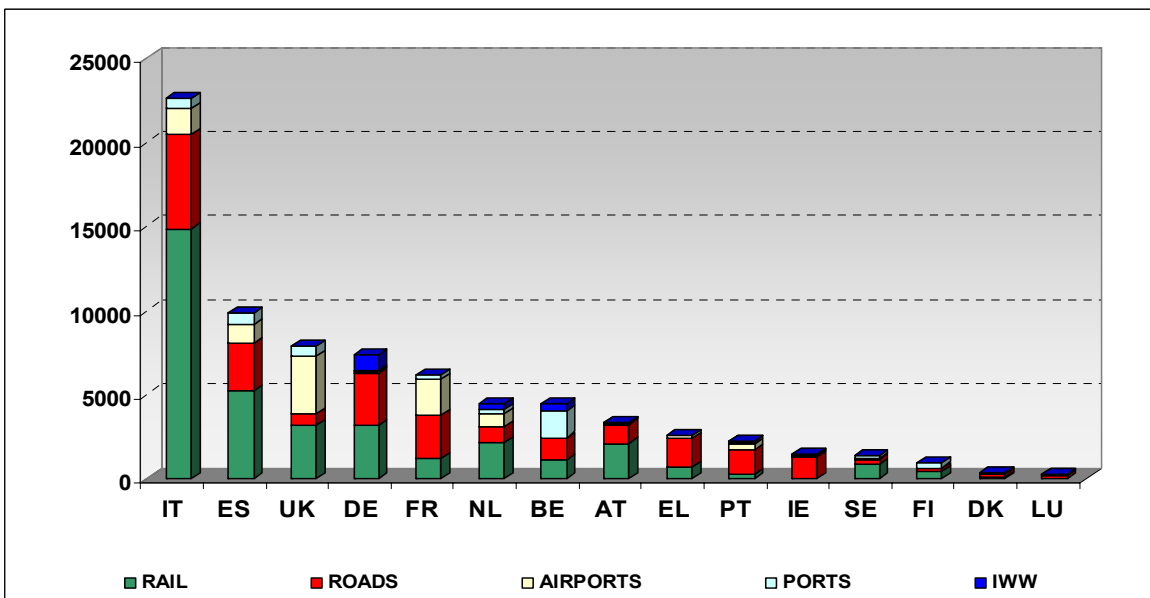


Figure 4: Investissements dans le réseau RTE-T par pays et par mode de transport dans l'UE-15 en 2002 et 2003 (en millions d'euros).

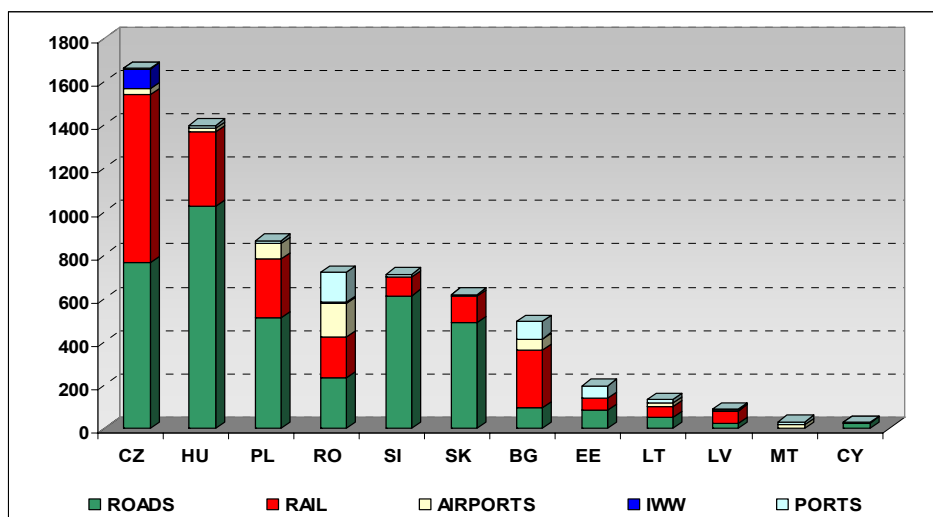


Figure 5: Investissements dans le réseau RTE-T par pays et par mode de transport dans l'UE-10 en 2002 et 2003 (en millions d'euros).

En ce qui concerne l'UE-10 et l'UE-2, les pays où le niveau de l'investissement a été le plus élevé en 2002 et 2003 sont la République tchèque (1,66 milliard d'euros), la Hongrie (1,40 milliard d'euros) et la Pologne (0,87 milliard d'euros).

3.2 Projets prioritaires

Le réseau transeuropéen de transport englobe de nombreux projets d'intérêt commun. Toutefois, certains projets revêtent une importance particulière pour l'Union européenne compte tenu de leur portée, du rôle qu'ils jouent en soutenant le commerce transnational et en renforçant la cohésion de l'Union, et de la mesure dans laquelle ils favorisent la concentration des courants de trafic à longue distance sur des modes de transport respectueux de l'environnement.

Les orientations pour 1996¹² répertorient 14 projets prioritaires, qui devaient être achevés d'ici à 2010. Le 29 avril 2004, le Parlement européen et le Conseil ont adopté les orientations pour 2004¹³, qui répertorient 30 projets prioritaires devant être achevés à l'horizon 2020.

Fin 2003, trois projets prioritaires étaient achevés:

- Le projet prioritaire n° 9: Axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlande, Royaume-Uni), de 1989 à 2001;
- Le projet prioritaire n° 10: Aéroport de Malpensa (Milan, Italie), de 1995 à 2001;
- Le projet prioritaire n° 11: Liaison fixe sur l'Öresund (Danemark, Suède), de 1992 à 2001.

Fin 2004, les investissements dans les projets prioritaires s'élevaient à 88,5 milliards d'euros. Le montant des autres investissements à réaliser dans ces projets entre 2005 et 2020 avoisine 252 milliards d'euros. Ainsi, les investissements dans les projets prioritaires, notifiés par les États membres en 2004, atteindront 340 milliards d'euros environ pour la période 1996-2020.

¹² op. cit.: 1.

¹³ op. cit.: 7.

Si les États membres concentrent à l'avenir leurs investissements sur les projets prioritaires, les projets pourraient être achevés avant 2020.

3.3 Sources de financement

Outre le financement national (par les autorités publiques), une certaine partie de l'investissement dans le réseau RTE-T est cofinancée par différents fonds communautaires, tels que le budget RTE-T, le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional (FEDER), l'Instrument structurel de préadhésion (ISPA) et le financement fourni par la Banque européenne d'investissement (BEI). Ces sources de financement répondent à des critères d'éligibilité, des objectifs et des conditions de financement spécifiques. Un nombre limité de projets, essentiellement dans les secteurs aéroportuaire et portuaire, est financé par le secteur privé.

3.3.1 Budget RTE-T

La contribution totale du budget RTE-T s'élève à 1,19 milliard d'euros en 2002 et 2003. Conformément aux orientations RTE-T, le réseau ferroviaire en est le principal bénéficiaire (avec 49,6 % du montant total de l'aide RTE-T sur cette période). En outre, l'importance du système mondial de navigation par satellite (GNSS) a été rappelée en 2002 et 2003. Au total, 250 millions d'euros (21,0 %) ont été alloués au projet Galileo et 52,4 millions d'euros (4,4 %) au projet associé de système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS).

3.3.2 Fonds européen de développement régional (FEDER)

En 2002 et 2003, le FEDER a fourni une aide aux investissements dans les infrastructures RTE-T dans les zones éligibles à un financement au titre des objectifs 1 et 2. Contrairement aux autres fonds communautaires, la gestion du FEDER est assurée par les États membres. En vertu des règlements couvrant la période 2000-2006, le registre de données au niveau communautaire ne peut établir de distinction par année entre les dépenses liées au RTE-T et celles non liées au RTE-T dans, par exemple, le domaine des transports. Aucun chiffre précis sur les crédits engagés dans des projets de RTE au titre du FEDER ne sont donc actuellement disponibles. Les chiffres indiqués doivent être considérés comme les meilleures estimations existantes.

Sur la base des allocations pour la période 2000-2006 (objectifs 1 et 2), établies dans les documents de programmation des États membres, la part totale du FEDER concernant les investissements dans les transports est estimée à 34,1 milliards d'euros pour toute la période (dépenses liées ou non au RTE-T comprises).

3.3.3 Fonds de cohésion

Pour la période 2000-2006, le budget total du Fonds de cohésion s'élève à 28,2 milliards d'euros, dont la moitié environ est consacrée aux projets de transport qui jouent un rôle clé dans la réalisation du réseau RTE-T. En 2002 et 2003, la contribution du Fonds à des projets

d'infrastructures de transport en Grèce, au Portugal, en Espagne et en Irlande a avoisiné 3,03 milliards d'euros¹⁴.

3.3.4 *Fonds ISPA*

En soutenant l'investissement dans les domaines prioritaires du transport et de l'environnement de la Communauté, l'Instrument structurel de préadhésion a contribué à la préparation des pays candidats à l'adhésion d'Europe centrale et orientale. En ce qui concerne les projets d'infrastructures de projet, l'ISPA a contribué à la construction et à la rénovation des infrastructures de transport ainsi qu'à leur intégration dans les réseaux de transport de l'Union européenne. La contribution totale de l'ISPA aux projets de transport s'est élevée à 1,06 milliard d'euros pour 2002 et 2003.

3.3.5 *Prêts de la Banque européenne d'investissement*

La BEI finance un grand nombre de projets RTE-T, pour autant qu'ils satisfassent à une évaluation technique, financière et environnementale et qu'ils soient compatibles avec les objectifs de l'Union européenne.

Les prêts de la BEI présentent l'avantage de pouvoir couvrir jusqu'à 50 % des coûts d'un projet et d'avoir une durée plus longue que les prêts consentis par la plupart des banques commerciales. En outre, la BEI n'applique pas de primes de risque spécifique aux projets puisqu'elle exige que les prêts bénéficient d'une garantie.

En 2002 et 2003, le montant des prêts consentis par la BEI a avoisiné 12 milliards d'euros. Par ailleurs, la BEI pourra engager près de 50 milliards d'euros pour soutenir les projets RTE-T sur la période 2004-2010.

3.3.6 *Évaluation générale des sources de financement*

En conclusion, les fonds publics nationaux ont constitué de loin la principale source de financement des investissements dans le réseau RTE-T en 2002 et 2003. Avec le financement privé, ils ont représenté près de 78 % du montant total des investissements réalisés dans les infrastructures RTE-T. Bien qu'il soit difficile de déterminer le montant exact du financement privé (compte tenu de la difficulté d'obtenir des données sur les investissements réalisés par le secteur privé dans les infrastructures, par exemple portuaire et aéroportuaire), sa part est, dans l'ensemble, relativement faible.

En conséquence, les fonds publics nationaux restent la principale source de financement des projets RTE-T.

Les prêts accordés par la BEI en 2002 et 2003 ont constitué la deuxième source de financement, avec 12 milliards d'euros environ (14,6 %). Quant aux autres fonds communautaires, leur part a été relativement limitée: FEDER (1,2 %), ISPA (1,3 %), budget RTE-T (1,4 %) et Fonds de cohésion (3,7 %).

¹⁴ Source: Commission européenne; Rapports annuels de la Commission relatifs au Fonds de cohésion 2002 [COM (2003) 697] et 2003 [COM (2004) 766].

Tableau 1: Répartition des sources de financement des projets RTE-T (en millions d'euros)

	2002	2003	2002-03	en %
Budget RTE-T	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Fonds de cohésion	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
BEI	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
FEDER (estimation)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Budget national & sources du secteur privé	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
Total	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0 %

CONCLUSION

L'analyse de l'investissement total dans le réseau RTE-T de l'UE à 27 en 2002 et 2003 indique une hausse des investissements moyens annuels par rapport à 2000 et 2001.

Toutefois, après discussions avec des représentants des États membres, il est clair que l'estimation des investissements réalisés dans le réseau RTE-T, exprimée en prix constants, peut être trompeuse. Ainsi, l'Italie a investi plus de 22 milliards d'euros dans le réseau RTE-T, étant donné que les années 2002 et 2003 ont été caractérisées par une politique d'investissements massifs. Sur cette même période, l'investissement moyen annuel a presque doublé par rapport aux six années précédentes. En outre, ces 22 milliards d'euros représentent plus de 25 % du total des investissements dans l'UE à 27. En tenant compte de cette donnée et en analysant de plus près les investissements, il s'avère que le total des investissements par pays a diminué par rapport à la croissance du PIB – notamment dans l'UE-15. Ainsi, le Danemark n'a consacré que 0,09 % de son PIB au développement du réseau RTE-T, contre près de 1,46 % pour la Slovaquie.

En ce qui concerne le financement, il apparaît que les fonds publics nationaux demeurent la principale source de financement des investissements dans le réseau RTE-T. Afin d'optimiser les ressources communautaires limitées et de faciliter la mise en œuvre coordonnée de certains projets, notamment les projets transfrontaliers, la Commission a désigné des «coordinateurs européens», en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen. Le coordinateur européen, qui agira au nom de la Commission, devrait accélérer la mise en œuvre des projets d'intérêt commun.

L'achèvement à l'horizon 2020 des 30 projets prioritaires relatifs au trafic international est en bonne voie. Ainsi, le volume d'investissement annuel en 2002 et 2003 s'est élevé à 40 milliards d'euros environ. En outre, l'élimination des goulets d'étranglement, notamment sur des tronçons transfrontaliers, a pris du retard. Des améliorations s'imposent donc à cet égard.