



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 01.07.2002
COM(2002) 344 final

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

**RÉSEAUX TRANSEUROPEÉENS 2000
RAPPORT ANNUEL**

{SEC(2002) 732}

TABLE DES MATIÈRES

1.	Résumé: vue d'ensemble des RTE en 2000.....	6
2.	État d'avancement des projets spécifiques.....	7
2.1	Énergie	7
2.2	Télécommunications	7
2.3	Transport	8
3	Nouveaux développements et orientations; législation; comités RTE et contrôle financier.....	9
3.1	Nouveaux développements et orientations	9
3.1.1	Interopérabilité des réseaux ferroviaires du RTE-Transport.....	9
3.1.2	Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF).....	9
3.1.3	Infrastructures énergétiques	10
3.2	Législation.....	10
3.2.1	Modification du programme de travail et des orientations TEN-Telecom	10
3.2.2	Modification des orientations concernant les transports.....	11
3.3	Comités chargés de définir des orientations pour les réseaux transeuropéens et comités compétents pour le concours financier aux RTE; contrôle financier	11
3.3.1	Énergie	11
3.3.2	Télécommunications	11
3.3.3	Transport	12
3.3.4	Comité compétent en matière de concours financier aux RTE.....	13
3.3.5	Contrôle financier.....	13
4	Financement des RTE	15
4.1	Comité compétent en matière de concours financier aux RTE.....	15
4.1.1	Énergie	15
4.1.2	Télécommunications	15
4.1.3	Transports.....	16
4.2	IDA.....	18
4.3	Fonds structurels et Fonds de cohésion.....	18
4.3.1	FEDER	18
4.3.2	Fonds de cohésion.....	18
4.4	Prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI).....	20

4.5	Garanties du Fonds européen d'investissement (FEI)	22
4.6	Financement par les États membres	23
4.7	Financement d'infrastructures dans les pays tiers	23
4.7.1	PHARE.....	23
4.7.2	CARDS	23
4.7.3	TACIS	24
4.7.4	MEDA.....	24
4.7.5	ISPA	24
5	Financement des RTE: Autres questions	27
5.1	Règlement relatif au financement des RTE - établissement d'un programme pluriannuel indicatif pour le RTE-T (2001-2006).....	27
6	Communications, évaluation, contrôle financier	28
6.1	Communications	28
6.1.1	Communication de la Commission concernant le développement de l'EURO-RNIS	28
6.2	Évaluation	28
6.2.1	Télécommunications	29
6.2.2	Transports.....	30
7	relations extérieures	30
7.1	Énergie	30
7.2	Télécommunications	31
7.3	Transports.....	32
8	Autres politiques de l'Union liées aux RTE.....	33
8.1	Environnement	33
8.2	Recherche et développement.....	33
8.2.1	Systèmes et services pour les citoyens (action clé I-AC1)	35
8.2.2	Nouvelles méthodes de travail et commerce électronique (action clé II - AC II).....	36
8.2.3	Contenu et outils multimédias (action clé III - AC III).....	36
8.2.4	Technologies et infrastructures essentielles (action clé IV - AC IV).....	36
8.2.5	Mise en réseau de la recherche.....	37
9	Considérations finales	37

ANNEXE : SEC(2002) 732

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Financement communautaire des RTE en 2000.....	13
Tableau 2 : engagements financiers pour les réseaux transeuropéens dans le domaine de l'énergie	14
Table 3: Transports: catégories de projet	15
Tableau 4: Transports: formes d'intervention.....	16
Tableau 5: Modes de transport	16
Tableau 6 : Financement des RTE-Transport par le Fonds de cohésion par pays	18
Tableau 7 : Financement des RTE au titre du Fonds de cohésion, par pays et par mode, en 2000, en %.....	18
Tableau 8 : Prêts de la BEI en faveur des RTE.....	21
Tableau 9 : garanties d'emprunt du FEI pour des projets de RTE (opérations signées en millions d'euros).....	22
Tableau 10 : aides ISPA dans le secteur des transports en 2000.....	25
Tableau 11: secteur des transports: projets par corridor TINA (financés en 2000)	26

1. RESUME: VUE D'ENSEMBLE DES RTE EN 2000

La Commission présente le "rapport annuel 2000 sur les réseaux transeuropéens (RTE)" au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions conformément à l'article 16 du règlement (CE) n° 2236/95, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1655/99 du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

L'année 2000 a été marquée par le lancement du premier programme pluriannuel indicatif (PPI) établi pour le RTE-T au titre du règlement relatif au financement des RTE, le règlement n° 2236/95 du Conseil.

Le PPI concerne les "projets d'Essen" en cours et les nouvelles priorités, à savoir le projet Galileo, l'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire RTE-T, les projets transfrontaliers et les systèmes de transport intelligents pour les réseaux routier et aérien.

Progrès concrets réalisés en ce qui concerne chacun des projets d'intérêt commun

Des détails à ce sujet figurent dans la partie 2 et dans les annexes.

La plupart des projets d'intérêt commun ont continué à progresser de manière satisfaisante. Les listes de projets spécifiques figurent aux annexes III et IV.

Orientations et autres aspects juridiques:

Le 16 novembre 2000, la Commission a arrêté une décision déterminant les spécifications des projets d'intérêt commun dans le secteur des réseaux transeuropéens d'énergie (transport d'électricité, gazoducs et stockage) désignés comme tels par la décision n° 1254/96/CE du Parlement européen et du Conseil.

Rapports et études

La Cour des Comptes a publié un rapport spécial (n° 9/2000) relatif aux réseaux transeuropéens (RTE) — Télécommunications, accompagné des réponses de la Commission¹.

La Commission a adopté la stratégie eEurope à la mise en œuvre de laquelle les réseaux transeuropéens de télécommunications doivent contribuer.

Financement

Pour une vue d'ensemble du financement communautaire des RTE en 2000, se reporter au tableau 1 ci-après.

¹JO C 166 du 15.6.2000

2. ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS SPECIFIQUES

2.1 Énergie

Pendant la période 1995-2000, des progrès décisifs ont été accomplis pour sept des dix projets prioritaires définis par le Conseil européen d'Essen en décembre 1994.

Les tronçons principaux des cinq projets concernant le gaz sont devenus opérationnels pendant cette période. Le gazoduc Algérie - Maroc - Espagne a été achevé, de même que les nouveaux réseaux de gaz prévus en Grèce, au Portugal et dans le Sud et l'Ouest de l'Espagne. La première phase du gazoduc Yamal - UE, qui relie les réseaux russes à l'UE via le Bélarus et la Pologne, a également été terminée.

En ce qui concerne l'électricité, l'un des cinq projets est devenu opérationnel (interconnexion entre le Nord du Portugal et l'Espagne) et un deuxième projet est passé à la phase de construction active (interconnexion Italie - Grèce). Pour les trois autres projets, les difficultés liées aux autorisations administratives (projets France - Italie et France - Espagne) ou aux décisions stratégiques dans le cadre du nouvel environnement libéralisé (interconnexion entre l'Est et l'Ouest du Danemark) n'ont pas encore pu être surmontées.

D'autres projets d'intérêt commun ont également progressé de manière satisfaisante. La liste de tous les projets du réseau d'énergie financés sur la ligne budgétaire RTE durant cette période figure à l'annexe II.

2.2 Télécommunications

Dans l'ensemble, les projets ont bien avancé. Parmi les projets RTE-RNIS, tous les projets relevant de l'appel d'offres de 1996 et tous les projets relevant de l'appel d'offres de 1997 sauf un sont achevés du point de vue technique. Tous ceux ayant trait au télétourisme (1997) et la plupart des projets multimédias (1997) sont eux aussi achevés sur le plan technique. Il en va de même pour bon nombre des projets entrepris à la suite des appels d'offres publiés en 1998 et 1999.

L'évaluation technique de la majeure partie des projets a été effectuée avec le concours d'experts indépendants. Les recommandations formulées à l'issue des évaluations ont été dûment prises en compte pour le reste des travaux. Certains projets exemplaires ont fait l'objet de présentations publiques dans le cadre de divers forums d'investissement et expositions, suscitant ainsi l'intérêt des secteurs public et privé.

Les deux projets concernant les mesures de soutien et de coordination ont continué à renforcer la visibilité et la transparence de l'action TEN-Telecom, ce qui a permis d'intéresser de nouveaux groupes d'intérêt au programme et de contribuer à la soumission de propositions de meilleure qualité et à la diffusion des résultats des projets.

L'état d'avancement des projets, y compris les évaluations, figure à l'annexe III. Pour davantage de détails sur les projets et les mesures de soutien et d'accompagnement, il convient de consulter le site Web TEN-Telecom (www.europa.eu.int/tentelecom) qui est mis à jour régulièrement.

2.3 Transport

Des progrès constants ont été enregistrés dans 11 des 14 projets de transport "spécifiques" définis par le Conseil européen d'Essen. Ainsi, la liaison fixe de l'Øresund entre la Suède et le Danemark a été mise en service dans le courant de l'été 2000. L'annexe IV contient des détails sur l'ensemble des 14 projets.

Des progrès ont également été réalisés pour d'autres projets d'intérêt commun soutenus dans le cadre de RTE-T. En outre, en vertu des dispositions du règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2235/95 du Parlement européen et du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, la Commission et les États membres ont lancé en 2000 les procédures relatives à l'établissement du programme pluriannuel indicatif 2001-2006 pour le réseau transeuropéen de transport (PPI).

Le PPI revêt une importance particulière pour le secteur des transports qui se verra octroyé 4,17 milliards d'euros sur le montant total de 4,6 milliards d'euros prévu pour les trois secteurs des RTE dans le cadre de l'Agenda 2000. L'échelonnement sur plusieurs années du concours financier communautaire répond aux besoins particuliers des grands projets d'infrastructures de transport et permet une gestion plus efficace de la ligne budgétaire RTE-T.

Pour la préparation du PPI pour la période 2001 - 2006, la Commission a collaboré étroitement avec les États membres et organisé plusieurs réunions du comité "Concours financier RTE" - Section Transport dans le courant de l'année 2000. Lors de sa réunion du 18 décembre 2000, le comité a rendu un avis favorable sur le programme.

À l'issue de cette procédure, un montant de 2 781 millions d'euros a été proposé pour le PPI 2001 - 2006. En plus du soutien aux "projets d'Essen" en cours, dont l'achèvement en temps voulu nécessite un apport financier, le programme est axé sur les priorités suivantes: le projet Galileo, l'élimination des goulets d'étranglement qui subsistent sur le RTE ferroviaire, la construction de liaisons transfrontalières dans la Communauté et avec les pays tiers (notamment les pays candidats à l'adhésion) et les systèmes de transport intelligents pour les réseaux routier et aérien. La priorité accordée aux objectifs ayant trait à la mobilité durable est illustrée par le fait que presque 64% de l'ensemble du concours financier iront au rail et que 95% des fonds concernent le rail, les voies navigables intérieures et les systèmes de transport intelligents.

Le projet GALILEO de radionavigation par satellite a poursuivi sa phase de définition et le Conseil européen de Nice a souligné son importance stratégique et la nécessité de mener à bien la phase de développement et de validation suivante. Le coût de cette phase, qui avoisine les 1,1 milliards d'euros, sera pris en charge entièrement par le secteur public (budget communautaire et Agence spatiale européenne). Au vu de ces considérations, le comité "concours financier RTE" - section Transport a, lors de sa réunion du 18 décembre, approuvé la contribution du projet GALILEO au programme pluriannuel indicatif (PPI) à concurrence d'un montant indicatif de 550 millions d'euros.

Le projet EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System), qui surveille la performance des systèmes GPS et Glonass existants et en informe les utilisateurs, a continué à bénéficier d'un concours financier RTE-T au cours de la phase critique de la conception, tandis que le banc d'essai ESTB (EGNOS System Test Bed) émet depuis février 2000 un signal spatial EGNOS réel.

Des résultats concrets ont été atteints dans les 5 initiatives euro-régionales visant à déployer les systèmes de transport intelligents sur le réseau routier transeuropéen. Les services transfrontaliers d'échange de données, de gestion du trafic et d'information sont en train de devenir une réalité en Europe. Ainsi, la liaison de l'Öresund permet désormais les échanges de données entre la Suède et le Danemark et des services embarqués d'information sur le trafic en temps réel sont maintenant disponibles (via RDS-TMC, radio Data Systems Channel) en Allemagne, en Suède, au Danemark, dans le Sud de la Finlande, en France, en Espagne, en Italie et aux Pays-Bas.

3 NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS ET ORIENTATIONS; LEGISLATION; COMITES RTE ET CONTROLE FINANCIER

3.1 Nouveaux développements et orientations

3.1.1 Interopérabilité des réseaux ferroviaires du RTE-Transport

Dans le domaine de l'interopérabilité du système ferroviaire à grande vitesse, les travaux portant sur l'établissement de STI (spécifications techniques pour l'interopérabilité) dans le cadre de la directive 96/48/CE ont bien avancé; la Commission a notamment présenté en novembre 2000 au comité de réglementation deux propositions qui ont reçu un avis favorable: une décision de la Commission relative aux spécifications ERTMS et une recommandation de la Commission concernant les paramètres essentiels du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Conformément aux conclusions du Conseil du 6 octobre 1999, la Commission avait adopté le 25 novembre 1999 une communication au Conseil et au Parlement européen sur l'intégration des systèmes de transport ferroviaire conventionnel, ainsi qu'une proposition de directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Le Parlement européen a rendu en mai 2000 son avis en première lecture sur la proposition de directive. Le Conseil a adopté sa position commune le 10 novembre 2000; la position commune ayant repris la majeure partie des amendements proposés par le PE, la directive devrait pourvoir être adoptée rapidement.

3.1.2 Réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF)

Le Conseil étant parvenu lors de sa session des 9 et 10 décembre 1999 à un accord politique sur le "paquet infrastructure", la procédure de codécision s'est poursuivie pendant l'année 2000 et a abouti à un accord entre le Conseil et le Parlement. Cet accord vise essentiellement à imposer l'octroi de droits d'accès pour les services de fret ferroviaire internationaux. Dans un premier temps, les droits d'accès seront octroyés en 2003 sur un réseau déterminé (le réseau transeuropéen de fret ferroviaire) comprenant toutes les principales liaisons de fret. L'octroi des droits d'accès sur le

reste du réseau aura lieu en 2008. Rappelons que le "paquet infrastructure" se compose d'une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires, d'une directive du Conseil modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, et d'une proposition de directive du Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.

3.1.3 *Infrastructures énergétiques*

Dans son Livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement énergétique, COM (2000) 769 du 29 novembre 2000, la Commission a identifié le sous-développement des infrastructures de transport d'énergie comme l'un des facteurs qui ralentissent l'intégration des marchés nationaux et compromettent la sécurité de l'approvisionnement en énergie. Il importe d'accroître la capacité disponible sur les lignes électriques puis, le cas échéant, d'en installer de nouvelles, en tenant compte de la nécessité d'élaborer des programmes en vue de surmonter les obstacles compromettant la réalisation des "projets d'intérêt européen". Pour le gaz, il faut également éliminer les goulets d'étranglement effectifs ou potentiels en déterminant les nouvelles interconnexions nécessaires. Ce processus d'interconnexion et autres améliorations des infrastructures devra s'étendre aux pays candidats à l'adhésion.

En 2001, à la demande du Conseil européen de Stockholm, la Commission a élaboré une communication au Conseil et au Parlement européen sur les infrastructures énergétiques européennes. Cette communication visait à évaluer de manière plus approfondie la situation actuelle en matière d'infrastructures énergétiques, à proposer des mesures permettant d'en assurer l'utilisation efficace, à garantir un cadre réglementaire stable et propice à la construction de nouvelles infrastructures afin de répondre à l'augmentation de la demande, à faire en sorte que les problèmes liés aux infrastructures énergétiques fassent l'objet de toute l'attention nécessaire au niveau politique et à optimiser les avantages offerts par le marché intérieur de l'énergie.

Parallèlement à cette communication, la Commission a proposé une révision des orientations concernant le RTE-Énergie, et notamment l'identification de projets prioritaires d'intérêt européen.

3.2 **Législation**

3.2.1 *Modification du programme de travail et des orientations TEN-Telecom*

Conformément à la décision concernant un ensemble d'orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications², la Commission a adopté le programme de travail TEN-Telecom révisé pour la période allant de 2000 à 2002. La révision tenait compte de l'évolution des besoins et du développement rapide de la société de l'information, ainsi que de l'expérience acquise dans le cadre de la gestion du programme au cours des trois années précédentes. Le nouveau programme servira de base aux appels de propositions ouverts futurs.

²Décision 1336.97.CE du 17.7.1997 (JO L 183/12 du 11.6.1997)

En vertu de cette décision³, la Commission a lancé la procédure de révision de l'annexe I des orientations TEN-Telecom. À cette fin, elle a lancé une étude en vue d'évaluer le contenu actuel, la portée et les modalités des orientations TEN-Telecom et de proposer, après consultation des parties intéressées au niveau national et dans le secteur concerné, des révisions appropriées. L'étude a été menée par des experts extérieurs⁴ et le rapport final a été publié en avril 2001 (TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report. Avril 2001).

3.2.2 *Modification des orientations concernant les transports*

Le Conseil a adopté le 5 juin une position commune sur la proposition modifiant la décision n° 1692/96 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) en vue d'inclure les ports maritimes et les ports intérieurs et de modifier un projet figurant à l'annexe III (tableau I).

3.3 Comités chargés de définir des orientations pour les réseaux transeuropéens et comités compétents pour le concours financier aux RTE; contrôle financier

3.3.1 *Énergie*

Le comité responsable des orientations relatives aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie s'est réuni le 7 avril pour examiner l'échange d'informations concernant l'avancement des projets d'intérêt commun (doc. n° 2000/1 du comité sur les RTE-Énergie), le projet de décision de la Commission définissant les cahiers des charges des projets d'intérêt commun (doc. n° 2000/2 du comité RTE-Énergie), un projet de rapport de la Commission sur la mise en œuvre des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie (doc. n° 2000/3 du comité sur les RTE-Énergie), ainsi que les modifications potentielles futures de ces orientations et les nouveaux projets à inclure dans la liste des projets d'intérêt commun).

3.3.2 *Télécommunications*

Le comité chargé de définir des orientations dans le domaine du réseau transeuropéen de télécommunications s'est réuni à trois reprises en 2000. Lors de sa première réunion du 28 janvier, il a rendu son avis sur le projet de programme de travail TEN-Telecom et sur le projet de texte définissant le contenu de l'appel de propositions 2000/1 dans le domaine des réseaux transeuropéens de télécommunications: études de validation et projets de déploiement dans les domaines des services génériques et des applications dans les secteurs de l'éducation et de la formation, de la culture, du transport et de la mobilité, de l'environnement et de la gestion des situations d'urgence, des soins de santé, des réseaux urbains et régionaux et des applications et services pour les PME.

Lors de sa deuxième réunion du 25 juillet, le comité a rendu son avis sur le projet de texte de l'appel de propositions 2000/2 concernant les services et applications génériques dans les mêmes domaines que l'appel 2000/1. Il a par ailleurs examiné la manière de a) trouver des projets nationaux offrant un potentiel intéressant

³L'article 14 précise que la Commission présente tous les trois ans un rapport sur l'application de la décision, ainsi que des propositions appropriées pour la révision de l'annexe I de la décision sur la base des développements techniques et de l'expérience acquise.

⁴ JO série S n° 227 du 23 novembre 1999 et JO série S n° 13 du 20 janvier 2000

susceptibles d'être étendus au niveau transeuropéen, b) promouvoir les échanges de bonnes pratiques, c) déterminer l'état de la technique dans les différents États membres, afin d'identifier les domaines dans lesquels l'intervention communautaire pourrait exercer une influence déterminante, à savoir ceux dans lesquels les besoins ne sont pas satisfaits par le marché. Les membres du comité ont souligné qu'il importait de tenir compte des synergies potentielles avec l'exercice d'étalonnage de l'initiative eEurope lors de l'identification des projets. Ils ont également échangé leurs vues sur l'état d'avancement de l'évaluation à mi-parcours de l'action TEN-Telecom et formulé des recommandations constructives sur l'approche méthodologique poursuivie dans le cadre de l'étude, ainsi que des conseils pratiques concernant la consultation des parties intéressées.

La principale question examinée lors de la dernière réunion de ce comité, tenue le 12 décembre 2000, a été le rapport final concernant l'évaluation à mi-parcours de l'action TEN-Telecom, rapport présenté par le consultant indépendant. Les membres du comité se sont félicités des conclusions et recommandations générales du rapport, qui portaient essentiellement sur les points suivants: a) le programme TEN-Telecom devrait établir des liens avec l'initiative eEurope et coordonner ses activités avec celles d'autres programmes tels qu'IST, INFO2000 et eContent; b) la dimension transeuropéenne des projets devrait être clarifiée et renforcée; c) il conviendrait de mettre davantage l'accent sur le processus d'élaboration des plans d'exploitation des projets; d) la nature innovante des services devrait être considérée comme une priorité; e) des activités axées sur la confiance dans la technologie et la confidentialité doivent être entreprises; f) la neutralité eu égard à la technologie doit être maintenue et renforcée; g) la négociation des contrats devrait être accélérée; h) les relations avec les interlocuteurs nationaux doivent s'intensifier.

3.3.3 *Transport*

Le comité visé à l'article 18 des orientations s'est réuni trois fois en 2000. La première réunion s'est tenue le 14 février, la deuxième le 23 mars et la troisième le 18 mai 2000. Ces réunions ont été consacrées à l'examen des travaux des groupes de travail ad hoc du comité qui se sont réunis à plusieurs reprises:

- évaluation stratégique des incidences sur l'environnement: une réunion
- goulets d'étranglement routiers: deux réunions
- goulets d'étranglement ferroviaires: deux réunions
- rapports sur la mise en œuvre: une réunion
- STI dans le secteur des transports routiers (voir le point 2.3).

Les réunions ont aidé la Commission à préparer la révision des orientations et à identifier les principaux goulets d'étranglement routiers et ferroviaires du réseau transeuropéen. Des échanges d'information concernant la mise en œuvre de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement ont été organisés. Les réunions ont également permis à la Commission d'élaborer plus facilement un questionnaire dans l'optique d'un rapport sur la mise en œuvre des orientations.

3.3.4 *Comité compétent en matière de concours financier aux RTE*

Le comité compétent en matière de concours financier aux RTE s'est réuni sept fois au cours de l'année (une réunion "horizontale", une réunion "énergie", deux réunions "télécommunications" et trois réunions "transport") et a rendu un avis favorable sur l'engagement de 643,3 millions d'euros. Des informations détaillées sur les décisions prises en matière de financement sont données au point 4.1 du présent rapport.

3.3.5 *Contrôle financier*

Dans le courant de 1999, la Commission avait eu un échange de vues avec le comité compétent pour l'aide financière aux RTE dans sa configuration "horizontale" et ses trois configurations sectorielles sur les modalités pratiques de coopération entre la Commission et les États membres en matière de contrôle financier. Tous les participants étaient convenus que la situation variait d'un secteur à l'autre, que les mesures devaient offrir un bon rapport coût/avantages, et que le secteur des télécommunications devait faire l'objet d'un traitement spécifique, du fait qu'il était largement privatisé.

À la suite des discussions engagées en 1999, le comité, dans sa configuration "télécommunications", a examiné la question le 12 décembre 2000 et conclu que les États membres ne contractaient aucune obligation financière en approuvant la soumission d'une proposition en réponse à un appel TEN-Telecom, sauf dans les cas où ils donnaient explicitement une garantie financière ou participaient directement au projet en tant que partenaire.

Tableau 1 : Financement communautaire des RTE en 2000 (en millions d'ECU/euros)

Secteur	Type d'aide	Instrument	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵	
<i>Transports</i>	Prêts	BEI ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	
	Garanties d'emprunts	FEI ⁶⁻⁷	161	303	55	71	256	55	
	Subventions	FEDER ⁷⁻⁸	999	2 639	527	n.d.	n.d.	n.d.	
		Fonds de cohésion		2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287
	Subventions directes, bonifications d'intérêt, garanties d'emprunts et cofinancement d'études	Ligne budgétaire RTE B5-700		625	280	352	474	497	581
(dont les 14 projets spécifiques)			362	211	211	305	266	288 ⁹	
<i>Énergie</i>	Prêts	BEI ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	392	
	Garanties	FEI ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	0	
	Subventions directes et cofinancement d'études	Fonds structurels		764	1 265	277	n.d.	355	n.d.
		Ligne budgétaire RTE B5-710		12	9	24	19	29	14
<i>Télécommunications</i>	Prêts	BEI ⁶⁻⁷⁻¹⁰	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	
	Garanties	FEI ⁶⁻⁷⁻⁹	175	9	276	230	44	165	
	Contributions financières	Fonds structurels	295	173	n.d.	n.d.	387 ¹¹	n.d.	
	Cofinancement d'études de faisabilité et de validation et projets de déploiement	Ligne budgétaire RTE B5-720	45	16	27	28	22	35	
<i>Réseaux télématiques</i>	Subventions	Ligne budgétaire RTE B5-721	119	44	47	15	21	22	

NB: n.d. = non disponible

⁵Montants engagés

⁶Contrats signés

⁷ Projets de RTE et projets en rapport avec les RTE

⁸ Inclut généralement les crédits engagés pour la période 1996-1999

⁹ Y compris la gestion du trafic ferroviaire

¹⁰ Estimation

¹¹ Projets en rapport avec les RTE uniquement

4 FINANCEMENT DES RTE

Le tableau 1 ci-dessus donne une vue d'ensemble du financement des RTE par l'Union.

4.1 Comité compétent en matière de concours financier aux RTE

4.1.1 *Énergie*

Le comité compétent en matière de concours financier aux RTE s'est réuni le 8 juin et a approuvé par consultation écrite 13 études, notamment de faisabilité, pour lesquelles la Commission a proposé l'octroi d'une aide financière de 13,6 millions d'euros. La Commission a arrêté sa décision à ce sujet le 16 octobre. On trouvera de plus amples détails à l'annexe V.

Tableau 2 : engagements financiers pour les réseaux transeuropéens dans le domaine de l'énergie (en millions d'écus/euros)

	1995-97		1998		1999		2000	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Électricité	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Gaz	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
TOTAL	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2 *Télécommunications*

Le comité chargé des questions financières pour les RTE, dans sa composition pour le secteur des télécommunications, s'est réuni deux fois, à savoir le 25 juillet et le 12 décembre.

Lors de sa réunion de juillet, le comité a émis son avis sur le projet de décision de la Commission concernant l'octroi d'une aide à 35 projets d'intérêt commun sélectionnés sur la base de l'appel 2000/1 pour un concours financier communautaire total de 35 millions d'euros. 31 de ces projets concernaient des études de validation et 4 des mesures de déploiement. Le comité a également rendu son avis sur le projet de décision concernant la sélection, parmi les propositions soumises en réponse à l'appel de propositions permanent 1998/3, d'une action de soutien et de coordination dans le domaine des réseaux transeuropéens de télécommunications dotée d'un concours financier communautaire maximal de 0,9 million d'euros. Lors de la réunion de décembre, les membres du comité ont commenté le rapport de la Commission sur les évaluations techniques du programme TEN-Telecom pour l'année 2000 (voir le point 6.2.1 ci-dessous). Ils ont en outre examiné l'interprétation de l'article 8 - soumission des demandes de concours financier - et de l'article 12 - contrôle financier - du règlement financier concernant les RTE (voir également le paragraphe 3.3.5 ci-après).

4.1.3 Transports

En ce qui concerne les transports, la Commission a reçu 288 demandes de soutien financier, dont quelques-unes pour des sommes modiques. Les dispositions visant à limiter l'aide financière aux projets de transport à 1 million d'euros maximum ont été largement appliquées en 2000, et ont contribué efficacement à réduire le nombre de décisions. Le montant total du concours financier sollicité a dépassé les 1 700 millions d'euros. Le comité compétent en matière de concours financier aux RTE s'est réuni à trois reprises en 2000 et a rendu un avis favorable sur 102 projets et études en faveur desquels la Commission a proposé un soutien financier total de 591,659 millions d'euros. Plusieurs des actions retenues poursuivent ou complètent des actions soutenues précédemment; on trouvera des indications plus précises à l'annexe VII.

En fin de compte, 99 actions ne représentant que 580,659 millions d'euros ont été soutenues en 2000. Comme il ressort du tableau 5, la Commission a continué de concentrer la majeure partie des ressources disponibles (49,54%) sur les 14 projets spécifiques définis lors du Conseil européen d'Essen. Toutefois, les projets prioritaires ont absorbé une part des crédits d'engagement moins importante que les années précédentes, car trois de ces projets (aéroport de Malpensa, liaison ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Larne, liaison fixe sur l'Öresund) ont été achevés, tandis que certains des projets importants de trains à grande vitesse n'ont pas encore atteint la phase de réalisation. Cette part est inférieure à la part maximale évoquée dans les commentaires budgétaires du Parlement européen concernant le budget 2000.

Tableau 3: Transports: catégories de projet

	Aide 2000	%	
	(Millions d'EUR)	2000	1999
14 projets spécifiques confirmés par le Conseil européen d'Essen (y compris la gestion du trafic ferroviaire)	287,69	49,54	58
Gestion du trafic (tous les modes exceptés le rail)	58,33	10,05	9
Autres projets importants d'intérêt commun (autres que les 14 projets spécifiques)	234,63	40,41	33
TOTAL	580,65	100	100

Tableau 4: Transports: formes d'intervention

	Aide 2000	%	
	Millions d'EUR	2000	1999
Études de faisabilité/Mesures de soutien technique	188,70	33	28
Subventions directes	337,95	58	58
Bonifications d'intérêt	54,00	9	14
TOTAL	580,65	100	100

Tableau 5: Modes de transport

MODE	Nombre de projets/études par mode	Aide 2000	
		millions d'euros	%
Gestion du trafic aérien	7	14,700	2,53%
Aéroports	7	11,104	1,91%
Transport combiné	1	5,000	0,86%
Systemes mondiaux de navigation par satellite (GNSS)	1	12,000	2,07%
Voies navigables intérieures	4	15,800	2,72%
Transport multimodal	1	34,000	5,85%
Ports	2	2,500	0,43%
Rail	45	346,122	59,60%
Gestion du trafic ferroviaire	1	35,000	6,02%
Route	17	71,400	12,30%
Gestion du trafic routier	12	32,133	5,53%
Gestion du trafic des navires	1	0,900	0,15%
TOTAL GÉNÉRAL:	99	580,659	100%

Le soutien financier considérable octroyé aux autres projets importants reflète le nombre de demandes reçues des États membres et retenues à l'issue de la procédure

de sélection. Il a également été tenu compte des observations figurant dans le budget 2000 concernant le soutien maximum pouvant être consenti en faveur des projets prioritaires. Le financement des études a été limité à 33% du montant total, dans la mesure où bon nombre des projets avaient atteint la phase de réalisation. D'une manière générale, les commentaires budgétaires du Parlement européen relatifs au budget 2000 ont également été respectés en ce qui concerne la répartition modale.

4.2 IDA

Les projets IDA (actions sectorielles et horizontales) ne sont pas financés dans le cadre du règlement relatif à l'octroi des concours financiers dans le domaine des réseaux transeuropéens, mais il en est fait mention par souci d'exhaustivité. En 2000, la Commission a approuvé des concours financiers d'un montant total de 22,3 millions d'euros au bénéfice des actions IDA

4.3 Fonds structurels et Fonds de cohésion

Le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion sont de loin les principales sources de l'aide communautaire aux projets RTE. Toutefois, du fait que les dépenses consenties dans le cadre du Fonds de développement régional ne sont pas ventilées par projet RTE financé, il est impossible de chiffrer les montants investis dans des projets de RTE par l'intermédiaire du FEDER.

4.3.1 FEDER

En 2000, il a été procédé à la préparation de la nouvelle période de programmation des Fonds structurels (2000-2006). Les États membres ont soumis les documents de programmation requis. Dans la majorité des cas, la négociation des documents entre la Commission et les États membres a abouti avant la fin de l'année 2000, de sorte que le financement des projets pour la nouvelle période a pu commencer en 2001.

Les infrastructures ont retrouvé leur importance relative en termes de soutien dans le cadre des Fonds structurels par grand secteur d'intervention au titre de l'objectif 1, avec quelque 34% pour la nouvelle période de programmation contre un peu moins de 30% pour la précédente (1994-1999). La moitié environ des fonds consacrés aux infrastructures iront aux réseaux de transport, essentiellement dans les pays de la cohésion.

4.3.2 Fonds de cohésion

(voir l'annexe VIII pour plus de détails)

En 2000, les engagements consentis par le Fonds de cohésion en faveur de projets de RTE dans le secteur des transports se sont chiffrés à 1,287 million d'euros, soit trois fois environ le montant octroyé en 1999, ce qui dénote un regain d'activité pour le Fonds de cohésion en 2000.

Tableau 6 : Financement des RTE-Transports par le Fonds de cohésion par pays

	Engagements jusqu'en 1999 (millions d'€)	Engagements en 2000 (millions d'€)
Grèce	1535	155
Espagne	4606	852
Irlande	748	34
Portugal	1446	246
TOTAL	8334	1287

Quinze des 28 subventions octroyées en 2000 (voir le tableau détaillé à l'annexe VIII) concernaient des projets s'inscrivant dans le cadre du réseau routier, contre 12 pour le réseau ferroviaire (y compris un projet de métro) et un projet pour les infrastructures portuaires. Toutefois, alors que, pendant la période 1993-1999, la construction d'axes routiers avait absorbé plus de la moitié des crédits alloués au secteur des transports au titre du Fonds de cohésion (voir le rapport sur les RTE de 1999 pour davantage de détails), le rail a clairement dominé en 2000, puisqu'il représente trois quarts de l'ensemble des engagements.

Tableau 7 : Financement des RTE au titre du Fonds de cohésion, par pays et par mode, en 2000, en %

	Route	Rail	Air	Ports
Grèce	74	26	0	0
Espagne	15	85	0	0
Irlande	52	48	0	0
Portugal	20	75	0	5
TOTAL	24	75	0	1

En Grèce, le concours financier en provenance du Fonds de cohésion a été essentiellement concentré sur la poursuite de la construction du réseau autoroutier fondé sur le projet prioritaire d'Essen n° 7 "PATHE-via Egnatia". Toutefois, la construction de la nouvelle liaison ferroviaire Corinthe-Kiato a bénéficié d'un soutien de 40 millions d'euros. Le rail a ainsi bénéficié de plus d'un quart de l'ensemble des subventions.

En Espagne, 85% des crédits consentis pour l'année 2000 ont été consacrés au réseau ferroviaire, et plus précisément à la liaison ferroviaire à grande vitesse Madrid-Barcelone-frontière française. Le montant total du concours financier a été de 728 millions d'euros, soit 57% de l'ensemble des subventions octroyées aux RTE au titre

du Fonds de cohésion. Les 124 millions d'euros accordés au réseau routier ont été consacrés à trois projets, le principal bénéficiaire étant le projet "*Autovia de Levante a Francia por Aragon*", avec 60% des fonds consentis.

En Irlande, les parts consacrées au réseau routier et au réseau ferroviaire ont été pratiquement égales. Quelque 17 millions d'euros sont allés à la construction de la phase 2 de l'axe M1 Cloghren-Lissenhall, et 16 millions d'euros ont contribué au développement du couloir ferroviaire du sud-ouest.

Au Portugal, trois quarts des subventions consenties en 2000 sont allées à des projets ferroviaires. 68 millions d'euros ont été consacrés à la modernisation des liaisons II et III de l'Algarve. Le développement du réseau ferroviaire du nord du pays a bénéficié d'un soutien comparable (64 millions d'euros), la subvention la plus élevée en faveur d'un projet unique (52 millions d'euros) pour le Portugal étant allée au métro de Lisbonne, afin d'en assurer le raccordement au RTE-T. En ce qui concerne le réseau routier, les subventions ont été consacrées à IP2, IP3 "(IP, le montant le plus élevé (20 millions d'euros) ayant été consenti en faveur du raccordement entre IP3 et IP5. Enfin, dans le cadre des efforts entrepris en vue d'améliorer le transport maritime au Portugal, une subvention de 12 millions d'euros a été accordée au port de Setubal en vue de l'installation d'un terminal multimodal.

4.4 Prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI)

(voir l'annexe IX pour davantage de détails)

La réalisation de grands projets d'infrastructure d'intérêt commun, dont le réseau transeuropéen constitue la partie principale, demeure l'un des objectifs prioritaires de la BEI. En 2000, son conseil d'administration a approuvé l'octroi de prêts pour un total de 8 597 millions d'euros en faveur des RTE et des projets connexes dans l'Union européenne. Les contrats de financement signés ont porté sur un total de 6 613 millions d'euros, ce qui représente 22% des engagements de la Banque dans les États membres. En 1999, les montants correspondants étaient respectivement de 7 341 millions d'euros (prêts approuvés) et de 8 277 millions d'euros (contrats signés). En d'autres termes, le montant des prêts approuvés a augmenté sensiblement (+17%), tandis que le montant des contrats signés a diminué (-20%), ce qui dénote un ralentissement relatif de l'activité dans le domaine des RTE, mais un engagement important en faveur de nouveaux investissements.

Depuis 1993¹², la BEI a consenti à l'octroi de prêts en faveur des RTE pour un montant total de 64 057 millions d'euros et a signé des contrats de financement pour un montant cumulé de 47 082 millions d'euros. Le coût d'investissement total des projets correspondants est estimé à 215 milliards d'euros.

La BEI a joué un rôle proactif dans le montage financier des projets de RTE, en particulier dans celui des projets basés sur des PPP. Parmi les exemples les plus significatifs en la matière, qui pourront servir de modèle pour les projets futurs, figure la mise au point des structures de financement pour la conception, la construction, le financement et l'exploitation des routes qui ont été appliquées au Royaume-Uni, en Finlande et au Portugal. La Banque s'est également distinguée par

12 1995 pour les projets RTE-Transports

la mise au point d'instruments novateurs, tels que la mise au point de dispositifs de refinancement visant à donner aux investisseurs financiers du secteur commercial une échéance précise pour se dégager de financements à long terme. La BEI favorise par ailleurs, comme source d'enrichissement réciproque, l'échange d'expériences en matière de financement d'infrastructures par des partenariats public/privé (PPP).

Les prêts consentis par la BEI en 2000 pour le développement du réseau transeuropéen de transport ont atteint 6 718 millions d'euros pour l'ensemble de l'Union européenne (contre 4 807 millions d'euros en 1999, soit une augmentation de 40%), ce qui donne un montant total de 41 252 millions d'euros alloués au financement de projets dans ce secteur à ce jour¹³. Les contrats de financement signés se sont élevés à 4 010 millions d'euros en 2000 (contre 4 977 millions d'euros en 1999, soit une baisse de 19%), ce qui porte à ce jour le total des signatures à 26 666 millions d'euros. La baisse a été particulièrement marquée pour les grands projets (Essen), avec une réduction de 25% par rapport aux chiffres de 1999. Les nouveaux prêts approuvés en 2000 étaient notamment destinés aux tronçons du PBKAL situés en Belgique et aux Pays-Bas, au TGV-Est en France et aux autoroutes grecques (route périphérique de l'Attique (E.S.S.I.), tronçon central de la Via Egnatia, périphérique est de Thessalonique, PATHE (Katérini).

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les prêts accordés par la Banque pour des projets concernant les 11 couloirs de transport approuvés par les conférences paneuropéennes sur le transport qui ont eu lieu en Crète et à Helsinki se sont élevés à 979 millions d'euros.

Dans le secteur de l'énergie, de nouveaux prêts pour les réseaux de gaz et d'électricité ont été approuvés en 2000 pour un montant de 299 millions d'euros, le montant cumulé depuis 1993 s'élevant à 6 353 millions d'euros. En 2000, des contrats ont été signés pour 392 millions d'euros pour le projet d'interconnexion Italie-Grèce, pour le projet de transport de gaz irlandais et pour le projet de raccordement "Verbund Burgenland" en Autriche. Ce chiffre est à comparer aux 174 millions d'euros de 1999.

En 2000, la BEI a également accordé des prêts pour les réseaux transeuropéens de télécommunications non couverts par les orientations relatives au réseau transeuropéen de télécommunications, dont 1 580 millions d'euros de prêts nouvellement accordés et 2 211 millions d'euros d'engagements (2 126 millions d'euros en 1999). Les contrats de financement signés depuis 1993 atteignent au total 15 196 millions d'euros.

13 Depuis 1995.

Tableau 8 : Prêts de la BEI en faveur des RTE (en millions d'euros)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
UE	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	50933
Transports	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	30516
Projets "Essen"	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	11008
Énergie	367	715	910	1415	854	393	174	392	5220
Projets "Essen"	207	315	523	695	300	100	75	25	2240
Télécom.	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	15197
PECO	579	777	400	668	784	1507	1456	1494	7665

4.5 Garanties du Fonds européen d'investissement (FEI)

(voir l'annexe X pour plus de détails)

Les engagements globaux du FEI pour 2000 se sont élevés à 1 102,4 millions d'euros, dont 807 millions d'euros se rapportaient aux garanties et 295,4 millions d'euros au capital-actions.

Le FEI a signé onze opérations de garantie en faveur de projets d'infrastructure en 2000, pour un montant total de 238,9 millions d'euros. Sur les onze nouveaux contrats signés pendant l'année, cinq concernaient le secteur des télécommunications, trois celui des transports et trois celui de l'énergie.

Depuis la création du FEI, des opérations concernant les RTE ont été garanties dans onze États membres (Belgique, France, Allemagne Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Royaume-Uni) et, en dehors de l'Union, en Hongrie, en Pologne, en Slovaquie, en République tchèque ainsi que dans le secteur norvégien de la mer du Nord.

Tableau 9 : garanties d'emprunt du FEI pour des projets de RTE (opérations signées en millions d'euros)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1994-2000
TRANSPORTS	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	265,8	117,5	973,7
ÉNERGIE	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	83,75	581,9
TÉLÉCOM.	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	123,1	37,7	858,4
TOTAL	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	388,9	238,9	2 414,0

Les activités ayant trait aux RTE qui sont complémentaires de celles de la BEI ont été transférées vers la BEI, ainsi que l'équipe d'experts du FEI. Le contrat correspondant a été signé avec la BEI le 7 décembre 2000. La banque profitera des avantages liés au portefeuille transféré, mais assumera également le risque final des transactions, le FEI ne jouant plus qu'un rôle de garant officiel.

4.6 Financement par les États membres

Dans la plupart des cas, le financement des projets RTE par des fonds communautaires ne représente qu'une petite partie de leur coût global, à l'exception de certains projets dans les pays dits "de la cohésion". La majeure partie du financement provient soit des pouvoirs publics nationaux soit, en particulier dans les secteurs de l'énergie et des télécommunications, du secteur privé. Il est difficile de donner des chiffres exacts ou significatifs sur l'importance des montants investis par les États membres dans les RTE.

4.7 Financement d'infrastructures dans les pays tiers

4.7.1 PHARE

À la suite de la révision de la stratégie d'investissement du programme PHARE en Europe centrale, il a été créé un mécanisme de soutien aux grandes installations pour les années 1998 et 1999. À partir de l'an 2000, conformément à la décision de la Commission (Agenda 2000), toutes les aides financières de la Communauté en faveur des infrastructures de transport dans les PECO seront acheminées à travers l'ISPA (voir ci-dessous).

4.7.2 CARDS

Le 5.12.2000, l'Union européenne a adopté un programme d'aide communautaire intitulé CARDS qui s'adresse aux pays participant au processus de stabilisation et d'association, à savoir l'Albanie, l'ancienne république yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie et la république fédérale de Yougoslavie. Le nouveau règlement couvre la période 2000-2006 et est doté d'une enveloppe budgétaire totale de 4,65 milliards d'euros. Il accompagnera et soutiendra les réformes démocratiques, économiques et institutionnelles des cinq pays concernés.

L'un des principaux objectifs de CARDS est de promouvoir la coopération régionale. Dans ce cadre, CARDS poursuivra l'objectif spécifique suivant: réintégrer les pays visés par le processus de stabilisation et d'association dans les réseaux européens d'infrastructures, notamment en matière de transports, de gestion des frontières et

d'énergie, et dans les réseaux européens élargis, tels que la protection de l'environnement et le développement durable (objectif spécifique à insérer dans le document de stratégie régionale CARDS qui sera élaboré par la Commission en 2001.

4.7.3 TACIS

Le nouveau règlement TACIS est entré en vigueur le 21 janvier 2000. Doté d'une enveloppe budgétaire totale de 3 318 millions d'euros, il couvre la période 2000 - 2006. En vertu du nouveau règlement le pourcentage du budget annuel pouvant être consacré au financement des investissements est passé de 10% à 20% maximum.

La coopération transfrontalière, y compris les infrastructures frontalières, demeure l'un des secteurs prioritaires en termes de financement des investissements. Afin de faciliter les échanges, le commerce et les mécanismes de collecte des redevances aux frontières, la Commission continue à accorder une importance particulière aux points de franchissement des frontières.

4.7.4 MEDA

Les efforts consentis à travers le programme MEDA pour améliorer les liaisons entre les pays du bassin méditerranéen et l'Union européenne se limitent désormais à la réalisation d'un petit nombre d'études de faisabilité.

4.7.5 ISPA

C'est en l'an 2000 que le nouvel instrument de pré-adhésion, ISPA, a été mis en œuvre pour la première fois. ISPA a été établi suivant le modèle du Fonds de cohésion et vise, à raison de 50% de son enveloppe budgétaire, à améliorer le réseau de transport d'intérêt transeuropéen dans les dix pays d'Europe centrale candidats à l'adhésion. En ce qui concerne les infrastructures de transport, les subventions au titre d'ISPA se montent à 520 millions d'euros par an de 2000 à 2006.

Dans le réseau TINA, les 10 "corridors" paneuropéens identifiés lors des conférences ministérielles organisées en Crète (1994) et à Helsinki (1997) feront l'objet d'une attention particulière.

Dans le secteur des transports, ISPA utilise comme référence l'étude TINA (évaluation des besoins en infrastructures de transport) menée par la Commission dans les pays candidats à l'adhésion. Toutefois, en raison de l'écart entre le coût estimatif du réseau TINA (91,6 milliards d'euros jusqu'en 2015) et les crédits disponibles au titre d'ISPA-Transport (3,6 milliards d'euros jusqu'en 2006), il est essentiel que l'action ISPA soit centrée sur les priorités.

En 2000, c'est le corridor paneuropéen de transport IV qui a été le principal bénéficiaire de la procédure de sélection, avec neuf projets retenus, dont sept projets ferroviaires. La contribution d'ISPA pour ce corridor atteindra 518,3 millions d'euros, sur un total de 800 millions d'euros.

Un bon équilibre a pu être trouvé entre les projets routiers et les projets ferroviaires, puisque 53% des subventions consacrées au transport en 2000 sont allées au rail, contre 42% pour la route. Pour tous les modes de transport ayant bénéficié d'un soutien, la conformité aux normes européennes a été contrôlée, notamment dans le

domaine de l'interopérabilité, de la signalisation, de la sécurité, et de la charge maximale par essieu pour les poids lourds (11,5 tonnes).

L'un des critères décisifs lors de la sélection des projets ISPA en 2000 a été l'adaptation de l'infrastructure aux besoins et aux prévisions en matière de trafic. Les goulets d'étranglement, notamment, ont été considérés comme prioritaires. Parmi les autres critères importants, on citera la prise en compte adéquate des incidences sur l'environnement et l'établissement de programmes de maintenance pluriannuels.

L'amélioration des infrastructures semble être une condition nécessaire mais non suffisante du bon fonctionnement des réseaux de transport dans les pays bénéficiaires. L'existence de services commerciaux de qualité adaptés aux exigences des clients, notamment dans les transports ferroviaires, a été jugée essentielle. À cet égard, les synergies entre ISPA et PHARE seront renforcées. Les politiques de développement des infrastructures devront par ailleurs être accompagnées de mesures visant à éliminer les goulets d'étranglement non liés aux infrastructures, et en particulier les procédures frontalières d'une longueur excessive.

ISPA contribuera de manière appréciable aux efforts entrepris par les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), compte tenu notamment des travaux entrepris par les responsables politiques dans le secteur des transports et de la nécessité de renforcer les liens avec le réseau transeuropéen.

Dans son Agenda 2000, la Commission soulignait l'importance du secteur des transports dans la stratégie de préadhésion de l'Union européenne. Les PECO constituent un lien essentiel entre l'UE, la CEI et les pays méditerranéens. Les infrastructures de transport de cette région joueront un rôle décisif dans la compétitivité, la croissance économique et l'emploi dans l'UE de demain.

En conséquence, la Commission avait demandé à chacun des pays candidats d'élaborer une stratégie dans le cadre d'ISPA pour les transports, en précisant de quelle manière les fonds ISPA seraient utilisés, quel serait le cadre d'analyse des projets et quelles seraient les priorités retenues pour l'utilisation de cet instrument.

Les dix pays concernés ont finalisé leur stratégie en mai-juin 2000, sur la base des critères suivants:

- renforcement du réseau transeuropéen, en faveur notamment des dix corridors de transport paneuropéens multimodaux approuvés lors de la troisième conférence paneuropéenne des transports tenue à Helsinki en juin 1997, la priorité allant aux chaînons manquants et à la résorption des goulets d'étranglement;
- concentration des investissements en priorité sur ces corridors, et, le cas échéant, sur l'accès à ces corridors;
- respect de l'équilibre entre les différents modes de transport; un effort particulier devra être entrepris pour endiguer le déclin progressif du transport par rail;
- contrôle de la durabilité financière des investissements, notamment pour ce qui est de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures, sans oublier les aspects liés à l'environnement et à la santé et le respect de l'acquis communautaire;

- respect de la directive relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement, y compris la participation du public;
- nécessité de recourir à des fonds extérieurs pour renforcer l'impact des aides ISPA, et en particulier à des prêts des institutions financières internationales - notamment la BEI et la BERD.

Un montant total de 537 millions d'euros en faveur de projets de transport a été engagé sur le budget 2000, ce qui représente plus de 53% de l'enveloppe budgétaire totale d'ISPA (plus de 46% du budget 2000 étant par ailleurs allés à 39 projets ayant trait à l'environnement).

Tableau 10 : aides ISPA dans le secteur des transports en 2000

Pays bénéficiaire	Total (euros)	Rail (euros)	Route (euros)	Air (euros)	Autres[°] (euros)	Nbre total[°]
Bulgarie	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
République tchèque	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Estonie	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Hongrie	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Lettonie	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Lituanie	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Pologne	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Roumanie	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Slovaquie	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Slovénie	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
TOTAL	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

[°] essentiellement des programmes d'assistance technique.

Tableau 11: secteur des transports: projets par corridor TINA (financés en 2000)

Corridor	Nombre de projets	Aides ISPA (euros)	% du budget total des transports pour 2000
Corridor 1	4	27 819 326	5,18
Corridor 2	2	72 282 461	13,47
Corridor 3	2	78 431 376	14,61
Corridor 4	9	163 193 570	30,41
Corridor 4-5	1	94 860	,02
Corridor 5	1	12 331 000	2,30
Corridor 5 10	2	8 280 000	1,54
Corridor 5A	1	30 853 200	5,75
Corridor 6	1	10 051 734	1,87
Corridor 9	1	34 747 696	6,47
Corridor 9B	3	24 779 328	4,62
Corridor E-O	3	12 955 328	2,41
Corridor non affecté*	7	60 875 225	11,34
TOTAL	37	€536 695 104	

* Il se peut que, pour différentes raisons, un projet relève d'une zone qui n'a pas été affectée à un corridor TINA. Ainsi, si un projet porte sur des mesures d'assistance technique à la gestion, il ne relèvera pas d'un corridor TINA particulier.

5 FINANCEMENT DES RTE: AUTRES QUESTIONS

5.1 Règlement relatif au financement des RTE - établissement d'un programme pluriannuel indicatif pour le RTE-T (2001-2006)

Dans le cadre de l'Agenda 2000, le Parlement européen et le Conseil sont convenus, en juin 1999, de modifier le règlement (CE) n° 2236/95 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens.

Comme l'indique le rapport annuel 1999, il a été établi pour la période 2000-2006 un cadre financier de 4 600 millions d'euros pour les trois secteurs RTE. Sur ces 4 600 millions d'euros, quelque 4 170 seront affectés à des projets de transport, 155 millions d'euros à des projets d'énergie et 275 millions d'euros à des projets de télécommunications.

L'établissement d'un programme pluriannuel indicatif pour le RTE-T pour la période 2000-2006 au titre du règlement relatif au financement des RTE dans sa version modifiée visait à tenir compte des besoins financiers des grands projets relevant du RTE-T. Ce programme devait non seulement continuer à soutenir les projets prioritaires "Essen", mais aussi et surtout à financer les projets de développement du réseau destinés à éliminer les goulets d'étranglement et les projets à caractère transfrontalier, ainsi que les propositions portant sur les systèmes de transport intelligents (STI) pour les transports routiers, ferroviaires et aériens. Le projet Galileo est un élément essentiel du programme pluriannuel indicatif (PPI). Lors de la révision des orientations concernant le RTE-T et de la préparation du programme pluriannuel indicatif, les travaux conjoints de la CE et du groupe d'experts sur les systèmes de transport intelligents utilisés pour la gestion du trafic routier dans le cadre du RTE-T ont abouti à l'identification de huit domaines d'application pour le déploiement des STI sur le réseau routier transeuropéen dans les 15 États membres.

À l'issue d'un dialogue entre la Commission et les États membres définissant les éléments fondamentaux d'un PPI pour le RTE-T, tels que la structure, une série de dispositions suffisamment souples et les modalités de gestion du programme, il a été publié en septembre 2000 un appel de propositions qui a donné lieu à plus de 200 offres représentant une demande de soutien financier d'un montant total de plus de 7 milliard d'euros.

Le montant total proposé aux comités compétents en matière de financement du RTE-T dans le cadre du PPI pour la période 2001-2006, à savoir 2 781 millions d'euros, était le résultat de l'évaluation des offres soumises, et représentait environ deux tiers du montant total disponible pour la période concernée, ce qui reflète la volonté du comité de conserver une marge suffisante pour des dotations budgétaires annuelles hors PPI, de même que pour l'inclusion de nouvelles priorités de transport dans le contexte de la révision du programme, prévue pour 2003.

6 COMMUNICATIONS, EVALUATION, CONTROLE FINANCIER

6.1 Communications

6.1.1 Communication de la Commission concernant le développement de l'EURO-RNIS

Le 8 mai 2000, conformément à l'article 10 de la décision 2717/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 novembre 1995, la Commission a publié une communication et l'a soumise au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions¹⁴. Cette communication comportait une évaluation globale d'une série d'orientations pour le développement de l'Euro-RNIS (réseau numérique à intégration de services) en tant que réseau transeuropéen (RTE-RNIS).

6.2 Évaluation

Dans le cadre de son programme «SEM 2000» (gestion financière saine et efficace), la Commission attache une grande importance à l'évaluation de ses actions.

¹⁴ COM (2000) 267 final du 8.5.2000

6.2.1 Télécommunications

33 projets au total ont été évalués le 7 mai et le 26 octobre 2000 (voir annexe III). Dans leurs recommandations générales, les évaluateurs ont préconisé de mettre l'accent sur le soutien à l'élaboration de plans d'exploitation pour les projets et d'organiser, le cas échéant, davantage de contrôles sur place (c'est également ce qu'a recommandé la Cour des comptes dans son rapport spécial).

Évaluation des projets de télétourisme

Il s'agit de 15 projets cofinancés sur le budget Ten-Telecom dans le cadre d'une initiative conjointe lancée en 1997 par la Direction générale responsable de la société de l'information et la Direction générale chargée de la politique régionale. Ces projets visent à améliorer la qualité de l'information locale sur le tourisme et les PME en rassemblant une masse critique d'informations interopérables et fiables.

En avril 2000, il a été procédé à une évaluation technique de 13¹⁵ de ces projets avec le concours d'experts extérieurs (voir annexe III). La conclusion générale a été que ces projets contribuaient de manière appréciable à une initiative innovante dans l'optique de l'eEurope, en intégrant les actions entreprises au niveau local et les initiatives arrêtées au niveau européen, dans le respect du principe de subsidiarité.

Évaluation intermédiaire du programme TEN-Telecom

Conformément à l'article 14 de la décision établissant les orientations et aux exigences de l'initiative SEM 2000 concernant l'évaluation systématique des programmes communautaires, la Commission a procédé à une évaluation intermédiaire de l'action TEN-Telecom. Après avoir reçu un avis favorable du comité chargé des orientations lors de sa réunion des 15 et 16 juillet 1999 sur les grandes lignes du cahier des charges à donner pour l'évaluation, la Commission a publié un avis de pré-information au JO¹⁶. Début 2000, la Commission a conclu des contrats avec des experts extérieurs dans le cadre d'une procédure normale d'appel d'offres ouvert. En outre, la Commission a institué un groupe de direction composé de représentants des parties prenantes, chargé de guider les travaux des experts et de garantir leur indépendance.

Le contractant a présenté les conclusions et les recommandations aux comités compétents en matière de financement/définition des orientations pour le programme TEN-Telecom lors de leur réunion du 12 décembre 2000 (voir point 3.2.2 ci-dessus). Ce rapport peut être consulté dans sa version intégrale sur le site Web TEN-Telecom www.ispo.cec.be/tentelecom. Les principales conclusions de cette évaluation indépendante sont résumées ci-après:

L'image qui se dégage de l'évaluation intermédiaire de l'action TEN-Telecom est celle d'un programme bien adapté aux besoins et susceptible d'exercer une influence positive dans le secteur concerné. Occupant une position stratégique, ce programme a

¹⁵Au départ, les projets TEN-Telecom financés dans le cadre de cette initiative étaient au nombre de 15: cependant, le projet concernant BRANDENBURG-D a été interrompu avant l'évaluation, les obligations contractuelles ne pouvant pas être respectées en raison de problèmes internes. Quant au projet CORSICA ONLINE, il a été évalué en mai 1999.

¹⁶ JO S 230 du 26.11.1999.

pour mission de faire avancer les projets (commerciaux) transeuropéens à haut risque et les résultats des projets de recherche jusqu'au stade du déploiement, avec une participation importante des PME. La taille relativement modeste du programme n'est pas un handicap. Elle lui confère au contraire la souplesse nécessaire pour évoluer dans le secteur extrêmement fluide des télécommunications et la capacité de soutenir la stratégie de l'Europe. Compte tenu du fait qu'il s'agit de projets à haut risque, les résultats préliminaires et les attentes des participants indiquent que bon nombre de projets offrent un potentiel de déploiement satisfaisant à l'issue de la phase financée au titre de TEN-Telecom.

Pour que l'impact potentiel de TEN-Telecom se réalise, il faut cependant recentrer les activités. Les domaines couverts par l'action sont trop nombreux, d'où le risque d'une trop grande dispersion des activités. Il convient en outre de renforcer l'efficacité des projets, notamment en ce qui concerne l'élaboration des plans d'exploitation et d'investissement, l'affectation des ressources à des parties spécifiques de projets donnés, et d'accentuer encore la dimension transeuropéenne des projets.

6.2.2 *Transports*

La gestion des projets RTE-T est intégrée dans les unités responsables de la définition de la politique pour un secteur donné, ce qui garantit la conformité et la contribution aux politiques et à la législation communautaires. Ces facteurs influencent considérablement la sélection et l'évaluation. Ainsi, tous les projets STI (gestion du trafic routier) financés sur la ligne budgétaire RTE-T sont non seulement sélectionnés sur la base des critères habituels lors du stade de soumission des propositions, mais soumis en outre à des évaluations ex-post pour contrôler la conformité aux objectifs initiaux. En 2000, 7 projets ont été évalués par la Commission assistée par des experts extérieurs, et deux de ces projets (SERTI et VIKING) ont été soumis à des inspections détaillées sur place (en France et en Finlande).

7 RELATIONS EXTERIEURES

7.1 **Énergie**

Pour ce qui est des relations extérieures dans le domaine des réseaux d'énergie, l'accent est mis sur l'introduction de la concurrence et de la régulation sur les marchés de l'électricité et du gaz naturel des pays tiers concernés.

Cette remarque s'applique tout particulièrement aux pays candidats qui se préparent en vue de l'adoption et de la mise en œuvre de l'acquis communautaire dans ce domaine, mais les autres pays tiers devront adopter une attitude similaire.

De fait, on estime que l'ouverture et la régulation des marchés de l'énergie sont des conditions nécessaires pour garantir des investissements viables dans les réseaux d'énergie dans le nouveau contexte européen caractérisé par des marchés de l'énergie concurrentiels.

L'extension et la remise en état des réseaux d'énergie revêtent une importance vitale, non seulement pour l'approvisionnement en énergie de l'Union européenne sous sa forme actuelle, qui demeure étroitement dépendante à l'égard des sources d'approvisionnement extérieures, en particulier pour le pétrole et le gaz naturel, mais

aussi pour la future Union européenne élargie. À cet égard, la dépendance de l'Union ne se modifiera pas de manière fondamentale après l'élargissement. L'existence de réseaux d'énergie interconnectés suffisants est également essentielle dans l'optique de la participation effective des pays candidats au futur marché intérieur de l'énergie.

Les orientations relatives aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie comprennent déjà des projets de gaz ou d'électricité qui concernent des pays candidats. Les projets de RTE dans le domaine de l'énergie ayant trait aux pays candidats ont continué à bénéficier d'un soutien financier communautaire au titre du programme RTE-Énergie, mais également dans le cadre de PHARE.

En ce qui concerne l'Europe du Sud-Est, et en particulier l'Ouest des Balkans, la Conférence régionale pour le financement organisée à Bruxelles les 29 et 30 mars 2000 a adopté un "**paquet Quick start**" (train de mesures à démarrage rapide) préparé par la Banque européenne d'investissement (BEI) et portant essentiellement sur les infrastructures. Ce paquet comprend plusieurs projets dans le secteur de l'énergie.

Avec le **paquet Quick Start**, la Commission européenne s'est engagée à élaborer un programme d'étude sur les infrastructures régionales dont le lancement devrait avoir lieu en 2001. La Commission européenne a également été chargée de mettre au point en 2001 une approche stratégique en matière d'infrastructures de transport et d'énergie dans l'Europe du Sud-Est, l'accent étant mis sur les 5 pays concernés par le processus de stabilisation et d'association.

7.2 Télécommunications

Les infrastructures de télécommunications et les nouveaux services et applications connexes jouent un rôle décisif dans le développement socio-économique et l'intégration des pays voisins de l'UE. Ils peuvent notamment permettre aux pays d'Europe centrale et orientale (PECO) et aux pays du bassin méditerranéen de moderniser leur économie et de renforcer leur prospérité.

Pour trouver les sources de financement privé nécessaires au développement du secteur des télécommunications, il faut tout d'abord mettre en place pour ce secteur un cadre réglementaire équitable, transparent et stable, des entreprises d'exploitation correctement gérées, un environnement propice aux entreprises et des propositions d'investissement bien préparées. Dans tous les cas, le développement satisfaisant du secteur des télécommunications est subordonné à l'adoption, par les gouvernements, de politiques appropriées en matière de libéralisation et de régulation.

C'est pourquoi l'UE doit avant tout encourager les changements institutionnels nécessaires pour surveiller le secteur concerné et garantir l'application du cadre réglementaire. Des mesures peuvent également être prises pour préparer le déploiement de nouveaux services et applications des télécommunications à grande valeur sociale et commerciale, sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de l'action TEN-Telecom menée dans la Communauté et dans celui de l'initiative Euromedis du programme MEDA.

Par ailleurs, la Commission veille à ce que les investissements consentis par la BEI et la BERD soient associés dans toute la mesure du possible à des réformes réglementaires adéquates. À cette fin, la Commission et la BERD ont établi un

protocole d'accord garantissant une consultation préalable pour tous les investissements relevant du secteur des télécommunications. Les mêmes règles s'appliquent aux investissements de la BEI, qui doivent tous être approuvés par les services de la Commission. La Commission a établi des contacts avec d'autres institutions financières internationales, notamment la Banque mondiale, afin d'atteindre des objectifs similaires. Pour les réformes réglementaires, il est possible de recourir à une assistance technique au titre de programmes communautaires tels que Phare, Tacis ou MEDA.

7.3 Transports

En plus des travaux concernant les aéroports entrepris dans le cadre de TINA, PHARE, Tacis et CARDS, les fonds disponibles ont été utilisés pour identifier les points faibles des systèmes de contrôle du trafic aérien (ATC) de ces pays et les aider à planifier la suite des travaux. Des opérations d'urgence dans le domaine du contrôle du trafic aérien (ATC) ont été financées au titre de CARDS, notamment pour la Bosnie-Herzégovine. Ces activités suscitent l'intérêt de la BEI et de la BERD, qui entreprennent actuellement des études en vue d'évaluer les possibilités. Il importe de veiller à éviter tout essoufflement de la dynamique ainsi réalisée.

La bonne intégration des pays candidats dans une Union européenne élargie exige non seulement que ces pays adoptent l'acquis législatif communautaire, mais également qu'ils adaptent leurs infrastructures de transport aux besoins socio-économiques et environnementaux dans le cadre de l'extension nécessaire du réseau transeuropéen de transport. Si la stratégie globale et les priorités politiques ayant trait au développement des infrastructures dans ces pays ont été maintenues et renforcées, l'année 2000 a cependant marqué un tournant important dans les modalités de financement par l'Union européenne, ISPA, et notamment son mécanisme de soutien aux grandes installations (LSIF), ayant succédé à PHARE en tant que principale source de financement communautaire des investissements concernant les infrastructures de transport.

En conséquence, depuis l'an dernier, l'action PHARE est davantage axée, dans le secteur des transports, sur l'assistance technique à l'application effective de l'acquis communautaire et au renforcement des institutions correspondant et, dans une moindre mesure, sur le développement des infrastructures de transport régionales ou locales non éligibles au titre d'ISPA dans le cadre des programmes nationaux et des programmes de coopération transfrontalière.

Dans bon nombre de pays candidats, les principes et objectifs fondamentaux des orientations RTE en matière de décisions d'investissement pour les projets de transport sont soit pris en compte dans une mesure croissante, soit déjà introduits dans la législation et mis en œuvre.

En Europe du Sud-Est (Balkans occidentaux), l'UE soutient le développement des corridors de transport paneuropéens (rail, route, voies navigables) définis lors de la Conférence paneuropéenne des transports tenue à Helsinki en 1997, qui relie le réseau transeuropéen de transport aux pays du Centre, de l'Est et du Sud-Est de l'Europe et au-delà. Les corridors IV, V, VII, VIII et X revêtent une importance particulière pour les pays de l'Europe du Sud-Est. L'Union européenne aide les pays concernés à développer leurs infrastructures de transport afin d'améliorer les corridors et les réseaux qu'elles desservent.

Le "Paquet Quick Start" approuvé à la Conférence régionale pour le financement concernant l'Europe du Sud-Est portait essentiellement sur les infrastructures, et notamment sur le développement des réseaux routiers, auxquels sont consacrés 71% du montant total du soutien en faveur des infrastructures.

8 AUTRES POLITIQUES DE L'UNION LIEES AUX RTE

8.1 Environnement

L'approche adoptée pour le financement des projets RTE pour l'année 2000 reposait sur le principe selon lequel les informations disponibles devaient permettre de s'assurer que les projets RTE étaient conformes à la législation communautaire. C'est pourquoi le formulaire de candidature standard pour les projets RTE a été modifié en décembre 1999 de manière à introduire, à l'annexe concernant la législation en matière d'environnement, une déclaration spécifique de l'autorité responsable du suivi des sites Natura 2000. Cette modification visait à faciliter les procédures internes au sein des États membres et à garantir ainsi la conformité des projets RTE aux dispositions prévues dans le cadre de Natura 2000, et notamment aux exigences en matière de protection des sites visées à l'article 6 de la directive "Habitats".

8.2 Recherche et développement

Plusieurs programmes de recherche spécifiques du quatrième programme-cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration (1994-1998) comportaient des activités contribuant au développement et à la mise en œuvre des politiques concernant les RTE. Ces projets abordaient des thèmes tels que l'aide à la décision pour les projets d'infrastructure, les méthodes d'établissement des observatoires des transports, ainsi que l'évaluation des dimensions socio-économique et environnementale des politiques en matière de RTE. En outre, de nombreuses initiatives pilotes ont été utilisées pour mettre en pratique les résultats et les recommandations des projets de recherche. La plupart de ces projets sont déjà achevés, et les résumés et résultats peuvent être consultés soit sur le site Web spécial <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>, soit sur les sites Web des projets eux-mêmes, qui sont reliés au site spécial. Ces résultats ont par ailleurs contribué à la révision des orientations communautaires pour le développement du réseau de transport et à celle de la nouvelle politique commune des transports, comme l'indique le Livre blanc.

Le cinquième programme-cadre de recherche, de développement technologique et de démonstration (1998-2002), quant à lui, a vu le lancement de nombreux projets dans le cadre de plusieurs actions clés concernant la mobilité durable et l'intermodalité, les technologies des transports terrestres et les technologies marines, les transports aériens, les systèmes et services énergétiques efficaces pour les citoyens, et la navigation par satellite (GALILEO). L'évaluation des politiques en matière de RTE-T, l'amélioration des infrastructures, la mise au point et l'amélioration d'instruments quantitatifs pour faciliter la définition des politiques (système d'information sur les transports, service de modélisation, réseau d'observatoires aéroportuaires) et l'établissement de forums de discussion abordant des thèmes liés aux politiques et aux projets relevant du RTE-T (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE) ont été identifiés comme des objectifs essentiels dans le domaine de la recherche socio-économique.

Un modèle de prévision des transports a été mis au point dans le cadre du projet SCENES. Ce modèle est basé sur le réseau et comporte une description détaillée du RTE-T. Il couvre les 15 États membres de l'UE et les pays candidats à l'adhésion. Si l'on se base sur le scénario dans lequel les affaires suivent leur cours normal ("business as usual"), les transports de passagers dans l'UE élargie enregistreront, d'ici à 2010, une croissance annuelle de 1,3% et les transports de marchandises une croissance de 2,5%. Les transports internationaux de passagers entre l'UE et les pays candidats à l'adhésion devraient augmenter rapidement (3,6% par an). Si la croissance prévue pour les transports de marchandises par route dans l'UE n'est que de 1% par an, celle des transports internationaux de marchandises par route devrait s'accélérer, avec 2,9% pour les transports dans l'UE et jusqu'à 3,9% par an pour les échanges entre les pays candidats à l'adhésion et l'UE. Le modèle SCENES est en cours d'élargissement afin de pouvoir être relié aux modèles et prévisions de transport nationaux (EXPEDITE et THINK-UP) et de permettre l'évaluation des impacts macroéconomiques - PIB, emploi - des RTE et des autres politiques dans le secteur des transports (TIPMAC).

Afin de déterminer s'il était possible de mettre en place un système d'information sur les transports destiné à soutenir la définition des politiques, il a été décidé, dans le cadre du 4e PC, de lancer une application pilote intitulée "Projet pilote de système d'information sur les transports alpins (ATIS - Pilot for an Alpine Transport Information System). Bien que cette étude soit limitée aux régions alpines, elle a été confrontée à des questions politiques très controversées et a suscité un grand intérêt au niveau communautaire. L'étude a eu pour résultat principal de permettre la combinaison, pour l'exercice pilote au niveau de la région alpine, de données sur les échanges et les transports émanant de sources diverses. Les différentes phases de l'exercice étaient les suivantes: a) *Régionalisation (niveau NUTS2) des flux commerciaux entre les différents pays par mode de transport et groupe de produits;* b) *Mise en œuvre des principales structures organisationnelles de la chaîne de transport dans les flux commerciaux;* c) *Mise en œuvre des structures organisationnelles spécifiques de la chaîne de transport de la région alpine dans les flux commerciaux transalpins;* d) *Répartition des flux commerciaux sur les traversées alpines pour toutes les structures organisationnelles de la chaîne de transport;* e) *Évaluation des impacts au regard des questions concernant la politique des transports dans la région alpine (par ex. tarification, transport combiné).*

Les travaux menés dans le cadre de ce projet pilote ont abouti à la création d'un outil d'aide à la décision potentiellement utile et susceptible de faciliter la prise de décision dans le domaine du développement des infrastructures (par ex. dans le cas du RTE, l'axe du Brenner). Les possibilités d'extension et d'amélioration du système ATIS seront examinées dans le cadre du réseau thématique ALP-NET du 5ème PC.

Les orientations MAESTRO sont la principale réalisation de l'action MAESTRO. Elles ont pour vocation essentielle de faciliter la prise de décision pour ce qui est de la sélection, de la conception et de l'évaluation des projets pilotes et des projets de démonstration dans le secteur des transports en Europe. Les orientations MAESTRO font le pont entre les différents points de décision et phases d'évaluation des projets pilotes et de démonstration et sont considérées comme la première série d'orientations directement applicables pendant la totalité du cycle de vie de tels projets. Elles sont conçues pour intéresser une large gamme d'utilisateurs finals. Les orientations identifient quatre groupes principaux reflétant le rôle de l'utilisateur dans le processus de réalisation du projet pilote et du projet de démonstration et

définissent le type d'information dont ces utilisateurs ont besoin pour jouer leur rôle de manière plus efficace. Bien que s'adressant à des utilisateurs spécifiques, les orientations sont également conçues pour être lues dans une perspective plus générale.

Les orientations divisent le processus de réalisation des projets pilotes et des projets de démonstration en 3 parties:

1. **Avant le démarrage du projet**, lorsque les utilisateurs définissent leur problème de transport spécifique et décident de la meilleure manière de le résoudre (projet pilote ou projet de démonstration).

2. **Pendant le projet**, lorsque les utilisateurs appliquent la méthodologie MAESTRO à la résolution des problèmes liés au lancement et à la réalisation du projet.

3. **Après l'exécution du projet**, lorsque les utilisateurs étudient la meilleure manière d'exploiter les résultats du projet et décident de passer ou non à la mise en œuvre en grandeur réelle.

Le programme IST (technologies de la société de l'information) a été mis en œuvre dans le cadre des 4^{ème} et 5^{ème} programmes de R&D. L'an 2000 a été marquée par des développements importants dans la politique européenne, avec l'initiative «Europe comme moteur de la société de l'information et l'«Espace européen de la recherche» comme orientation pour un cadre futur. Il s'est avéré que le programme IST s'inscrivait parfaitement dans la ligne de ces politiques. Une évaluation de la qualité portant sur le programme IST a montré que ce programme avait apporté des contributions tangibles et que les recherches entreprises dans ce cadre avaient déjà exercé un impact sur les politiques concernées. Les points ci-après résument, par grands secteurs, certains progrès et résultats obtenus:

8.2.1 *Systèmes et services pour les citoyens (action clé I-ACI)*

Le programme sur les applications télématiques continue à livrer des résultats intéressants:

dans le secteur de la *santé*, il a été mis au point des postes de travail transportables et entièrement fonctionnels pour la télémédecine et une base de données européenne standardisée en ligne a été établie pour les transplantations d'organes (TELEINVIVO et RETRANSPLANT). Dans le domaine des personnes à besoins spécifiques, il a été développé des interfaces spéciales destinées à permettre aux personnes âgées ou handicapées de tirer plus pleinement parti des systèmes de communication et d'information mobiles et par câble (Internet) (MORE et WAI), et des progrès ont été réalisés dans la mise au point de chaises roulantes perfectionnées et automatisées (TRANSWHEEL);

des actions de démonstration portant sur des plates-formes coopératives, numériques et multilingues pour les *administrations publiques* ont été menées dans des villes et des régions de toute l'Europe (CITIES, NET FOR NETS et autres);

dans le cadre de projets réussis dans le secteur de l'*environnement*, des actions de démonstration ont été menées sur la surveillance précise, en temps réel et à grande échelle de la qualité de l'eau, la fourniture aux citoyens de données

environnementales concernant toute l'Europe et la gestion des zones côtières (INION, IRENIE, THESIS).

Dans le secteur du *transport et du tourisme*, les projets menés à bien ont débouché sur des systèmes multimodaux d'information aux voyageurs, des systèmes de gestion intégrée des transports routiers, des systèmes normalisés de péage électronique et des produits commercialisés pour le nouveau réseau des télécommunications aéronautiques, ainsi que sur la démonstration des possibilités offertes en termes de services touristiques intégrés (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN, EU-SPIRIT).

8.2.2 *Nouvelles méthodes de travail et commerce électronique (action clé II - AC II)*

Les travaux menés dans le cadre de l'action clé II reposent sur la vision d'une économie mondiale fonctionnant en réseau où les consommateurs, les travailleurs et les entreprises pourront, sans rupture de continuité et dynamiquement, se mettre en contact et interagir au travers d'une infrastructure propice à un climat de confiance. Cette action clé vise à ouvrir la voie à l'Europe pour qu'elle capitalise sur cette vision et, ce faisant, renforce la compétitivité de ses entreprises, mette ses citoyens en situation de jouer leur rôle de travailleurs, de consommateurs et d'entrepreneurs et assure une économie plus durable. Les exigences clés, dans ce contexte, portent sur la recherche et le développement d'architectures et de solutions mettant en valeur l'interopérabilité.

8.2.3 *Contenu et outils multimédias (action clé III - AC III)*

Des progrès satisfaisants ont été réalisés dans le cadre des projets concernant les bibliothèques numériques, l'acquisition de connaissances et aptitudes complexes, les communautés d'apprentissage virtuel, le multilinguisme, l'interactivité naturelle et multimodale, la gestion des connaissances de langue à langue et la présentation intelligente et interactive des informations. Dans la plupart des domaines visés par l'AC3, la coopération internationale a été renforcée par l'organisation de séminaires conjoints regroupant les principaux acteurs des États-Unis, de la Russie et des pays associés. L'unité Applications au patrimoine culturel a signé avec la division Digital Libraries de la National Science Foundation (NSF, États-Unis) un accord de coopération couvrant les activités coopératives dans le domaine des bibliothèques numériques, qui fait suite à une synchronisation similaire conclue entre la division Intelligent Systems de la NSF et l'unité Technologies du langage humain en 1999. L'action clé AC III contribue aux politiques communautaires en matière d'éducation et de culture (voir eLearning: Designing Tomorrow's Education, SOCRATES et LEONARDO, les programmes MEDIA, Culture 2000), ainsi qu'au plan d'action eEurope (50 % des projets AC III en cours contribuent déjà à eEurope, en particulier aux lignes d'action concernant l'économie de la connaissance et les contenus numériques) ainsi qu'au programme de suivi d'INFO2000 et de MLIS. Les actions de sensibilisation et de diffusion se sont limitées pour l'instant à la construction d'une présence durable sur la Toile mondiale et à une participation active aux grandes manifestations internationales (Foire du livre de Francfort, Milia 2000, etc.). Toutefois, ces actions devraient monter en puissance en 2001.

8.2.4 *Technologies et infrastructures essentielles (action clé IV - AC IV)*

Les projets soutenus dans le cadre de cette action portent sur les domaines suivants:

- travaux sur les réseaux, systèmes et services terrestres sans fil et satellitaires intégrés, abordant souvent la question de l'interfonctionnement des réseaux terrestres et de la radiodiffusion par satellite;
- informatique, communications et réseaux, réseaux privés virtuels (VPN) programmables, capacités de communication des systèmes enfouis (Web), passerelles interactives, gestion des réseaux et convergence des services fixes/mobiles, et réseaux de base;
- logiciels, systèmes et services: les priorités ont été mises sur la conception de logiciels répartis et sur les services aux usagers et une attention particulière a été apportée aux logiciels à source libre/ouverte;
- simulation: l'accent est mis sur les dimensions temps réel et grande échelle et, visualisation et interfaces: les travaux ont porté sur la réduction de l'écart entre les mondes réel et virtuel ainsi que sur l'interopérabilité entre services audiovisuels offerts sur des réseaux différents et entre systèmes de métadonnées différents;
- communications et systèmes mobiles et personnels: les recherches lancées dans ce cadre doivent concourir à la réalisation de l'objectif d'intégration de diverses technologies d'accès radio et réseau, contribuant ainsi à l'évolution à plus long terme vers les systèmes sans fil de 4^e génération et au progrès nécessaire des systèmes et des réseaux reconfigurables par logiciel.

8.2.5 *Mise en réseau de la recherche*

Les deux objectifs poursuivis dans le cadre de cette ligne d'action sont les suivants:

accroître la capacité de la dorsale européenne pour la recherche de manière à atteindre une capacité de l'ordre de plusieurs gigabit/s. Le lancement du réseau GEANT représente une étape importante dans la mise en œuvre du plan d'action eEurope;

faciliter les applications avancées en réseau au moyen des bancs d'essai nécessaires pour tester, valider et démontrer les nouveaux services et technologies dans des environnements en grandeur réelle. Cet objectif sera réalisé dans le cadre des 11 projets lancés en 2000. Les principaux domaines couverts sont les communications optiques du niveau téraoctets (ATRIUM), la prochaine génération d'interconnexion de réseaux (NGN Lab), les technologies d'accès (TORRENT, MOICANE), la qualité du service (SEQUIN), le protocole Internet IPv6 (LONG, 6WINIT), les technologies et les applications de la Grille (EUROGRID, DATAGRID et DAMIEN) et les communautés virtuelles (SCHOLNET et MOICANE).

Pour davantage de détails sur les projets IST, voir l'adresse (URL) du programme IST: <http://www.cordis.lu/ist/>.

9 **CONSIDERATIONS FINALES**

Considérations finales

Le rapport annuel 2000 sur les RTE montre en détail le développement des réseaux transeuropéens - ainsi que le soutien financier communautaire connexe en provenance de différentes sources dont ils ont bénéficié. Si le tableau général de la situation est plutôt positif, la Commission a cependant relevé une série de faiblesses et de lacunes, notamment dans la mise en œuvre du RTE-Transport, auxquelles il conviendra de remédier dans les années qui viennent.

L'une des principales préoccupations suscitées par le RTE-Transport au cours de ces dernières années est la nette augmentation du transport de marchandises par route et la chute de la part des autres modes - et en particulier du rail - qu'elle a entraînée, d'où un déséquilibre accru entre les différents modes de transport. La pression exercée par la forte densité du trafic poids lourds et voitures particulières, non seulement sur les principaux axes du réseau transeuropéen, mais aussi sur les infrastructures régionales et dans les villes, s'est traduite par un niveau élevé d'encombrements et par des répercussions notables sur l'environnement et les conditions de vie de millions de citoyens européens.

Malgré les investissements importants en faveur du réseau ferroviaire réalisés grâce aux fonds octroyés par les États membres - souvent combinés à des fonds européens - des retards importants ont été enregistrés au niveau de la mise en œuvre, notamment pour les grands projets transfrontaliers. Au vu du taux d'exécution actuel, certains des grands projets figurant dans les orientations de 1996 concernant le RTE-T ne seront pas achevés d'ici à 2010. Il faudra probablement au moins 15 ans pour que tous les projets spécifiques recensés dans l'annexe III de ces orientations soient achevés. Parmi ces projets, les liaisons transalpines (Lyon-Torino et le Brenner) sont ceux qui enregistrent les retards les plus importants. Ces délais sont dus au fait que la mise en œuvre de ces projets d'infrastructures transfrontalières transeuropéennes soulèvent davantage de difficultés en termes de planification, de coordination et de financement, et qu'ils suscitent un intérêt politique plus limité que les projets purement nationaux.

Le réseau ferroviaire actuel n'est pas en mesure d'absorber une augmentation des flux de trafic transeuropéens, ce qui le rend moins intéressant pour le transport de marchandises. Un dixième environ de la longueur totale du réseau RTE-T souffre de goulets d'étranglement. La situation est difficile dans les couloirs de transit du Nord au Sud de l'Europe, dans les Alpes, mais également dans les Pyrénées, du fait de la quasi-absence d'interopérabilité entre les réseaux français et espagnol dont l'écartement des voies est différent. Les noeuds ferroviaires, point de rencontre des diverses catégories de trafic, souffrent eux aussi de graves goulets d'étranglement et constituent l'une des principales contraintes à prendre en compte pour le développement du transport de marchandises par rail. Très prochainement, avec le processus d'élargissement, les couloirs ferroviaires est-ouest pourraient eux aussi enregistrer des encombrements, étant donné l'intensification prévue des échanges entre la Communauté et les pays candidats.

Pour faire face à ces problèmes et relever les défis du transport au cours de la prochaine décennie, la Commission a indiqué clairement que le développement du rail, et en particulier le financement de l'infrastructure ferroviaire, serait l'une de ses principales priorités. Depuis l'adoption, au milieu des années 90, du règlement financier concernant les RTE, la priorité va - en ce qui concerne le budget RTE-T - au rail. En 2000, deux tiers environ des fonds disponibles ont été octroyés à des projets ferroviaires, ce qui est parfaitement conforme aux recommandations du

Parlement européen. Ces chiffres couvrent également le soutien aux projets de gestion du trafic, qui sont l'un des secteurs dans lesquels des améliorations sont nécessaires pour garantir la pleine interopérabilité du réseau ferroviaire.

Par le passé, toutefois, les autres Fonds communautaires, et notamment les Fonds structurels, n'ont pas accordé un tel degré de priorité au rail, en dépit du fait que, depuis le début de années 1990, la réalisation d'une mobilité plus durable ait clairement fait partie des orientations politiques de la Communauté.

Les axes routiers du RTE sont également encombrés, mais la construction de nouveaux couloirs transeuropéens à grande capacité n'améliorera pas fondamentalement la situation (si ce n'est en ce qui concerne la liaison avec les régions périphériques, enclavées ou isolées). Le véritable défi consistera à transférer la croissance du trafic longue distance de la route vers d'autres modes de transports plus respectueux de l'environnement, comme le rail, la navigation intérieure ou le transport maritime à courte distance. Ce rééquilibrage modal semble en effet être la seule solution viable à long terme. Il faudrait pour cela mieux utiliser les capacités existantes (qui, pour ce qui est de la navigation intérieure et du transport maritime, sont importantes), achever la construction des chaînons manquants et renforcer l'efficacité du transport intermodal.

Il sera donc nécessaire, à l'avenir, d'adopter une approche mieux coordonnée en matière de planification - même si cet élément continue à relever de chaque État membre séparément - et en matière de financement, en axant l'aide communautaire sur les modes de transport moins polluants dans les principaux couloirs des RTE (en gardant à l'esprit l'élargissement prochain) et en concentrant l'aide communautaire sur un nombre plus limité de projets, notamment les projets qui sont peu rentables au niveau financier mais qui présentent une valeur ajoutée importante sur le plan transeuropéen.

Il apparaît donc nécessaire de voir évoluer à la fois les orientations sur les RTE-T qui déterminent l'éligibilité des projets pour un concours communautaire, et la gestion du financement octroyé par la Communauté. L'actuelle révision des orientations par le Parlement et par le Conseil devrait viser à recenser un nombre plus limité de grands projets, tels que les projets spécifiques (les 14 projets dits de "Essen" annexés aux orientations actuelles) ou les priorités thématiques destinées à assurer un développement durable des principaux couloirs de RTE. Il conviendrait aussi d'obtenir un degré d'engagement plus important de la part des autorités intéressées. Dans le cadre de ce processus, une première modification des orientations RTE-T doit être adoptée d'ici à la fin de 2002.

En ce qui concerne le financement des RTE au titre du budget RTE-Transports, le nouveau règlement financier est entré en vigueur en 1999. Il introduit un nouvel instrument de gestion financière destiné à soutenir les projets de RTE : le programme indicatif pluriannuel. Cet outil vise à concentrer sur des priorités spécifiques jusqu'à 75% du budget total (4,17 milliards d'€) pour la période 2000-2006. Ces priorités correspondent soit aux projets spécifiques (les 14 projets d'Essen) ou d'autres projets qui présentent un degré de priorité élevé ainsi qu'une forte valeur ajoutée communautaire, comme les "goulets d'étranglement ferroviaires", les "liaisons transfrontalières" ou les systèmes de transport intelligents.

D'autres groupes de projets pourraient prochainement s'ajouter à cette liste - les aspects liés à la sécurité (pour tous les modes de transport) et à l'interopérabilité devraient figurer parmi les nouvelles questions prioritaires. En outre, il faudrait renforcer la priorité accordée au développement d'un réseau consacré au transport ferroviaire de marchandises. Les infrastructures de transport de marchandises par rail sont toujours passées au second rang par rapport au transport de voyageurs. Par conséquent, le transport ferroviaire de voyageurs, et notamment le train à grande vitesse, est extrêmement compétitif par rapport au transport routier ou aérien, alors que le transport ferroviaire des marchandises est peu développé et perd des parts de marché. Par ailleurs, le programme indicatif pluriannuel offre aux promoteurs de projets l'assurance que des fonds seront disponibles sur plusieurs années, à titre indicatif, mais dans certaines conditions bien définies. Une décision "cadre" a été adoptée le 18 décembre 2000, elle donne un tableau plus précis de la disponibilité des fonds entre 2001 et 2006 et garantit la continuité du cofinancement sur une longue période (ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent, puisque l'octroi des aides était décidé année par année). Cet "instrument" de financement est extrêmement important, notamment pour les grands projets d'infrastructure.

C'est ici que peut se poser la question du niveau des financements. Le règlement 2236/95 modifié par le règlement 1655/99 autorise un niveau de financement pouvant aller jusqu'à 50% du coût total des études et jusqu'à 10% du coût des travaux. Même si le soutien de la Commission joue un rôle catalyseur, l'expérience a montré que pour certains projets, notamment les projets de liaisons ferroviaires transfrontalières, le niveau actuel n'est pas suffisamment intéressant pour exercer un effet de levier et pour attirer les capitaux privés, dans le cadre des partenariats public/privé (PPP) en particulier, alors que les prévisions sont prometteuses pour le trafic. L'augmentation du taux maximal de l'aide communautaire, qui n'est pas prise en considération dans le nouveau règlement financier, est donc particulièrement importante et doit être examinée à bref délai.

L'aspect financier reste l'élément fondamental pour mettre en place un réseau ferroviaire plus compétitif. Mais il ne faudrait pas sous-estimer l'utilisation d'autres modes de transport (navigation intérieure, navigation maritime à courte distance) offrant de larges capacités disponibles mais exigeant des investissements pour améliorer les interconnexions avec les transports terrestres. Ces modes méritent très vraisemblablement une plus grande attention de la part des États membres et de la Commission.

Les fonds communautaires (subventions ou prêts) sont toutefois loin d'être suffisants pour financer toutes les infrastructures RTE nécessaires. Le coût de ces infrastructures représente 400 à 450 milliards d'euros, pour la seule Communauté, auxquels il faudrait ajouter 100 milliards pour les liaisons avec les pays candidats et au sein de ces pays. Il devient de plus en plus difficile de financer les grandes infrastructures à l'aide de fonds entièrement publics (y compris les fonds communautaires), tandis que l'investissement entièrement privé a montré ses limites et n'attire pas les investisseurs potentiels. Il faudrait développer d'autres solutions combinant fonds publics et fonds privés, avec un partage des risques mais également la garantie d'un certain niveau de "sécurité" pour les investisseurs privés. La Commission a établi une première approche du partenariat public/privé en 1997, sous l'impulsion du commissaire Kinnock. Mais la forme actuelle des partenariats publics/privés ne semble pas encore suffisamment attrayante, en particulier pour les projets de transport. L'établissement d'un cadre communautaire pour l'instauration

progressive de la tarification des infrastructures semble constituer un moyen prometteur de combler le manque de fonds publics tout en attirant davantage les investisseurs privés. Il est donc indispensable d'établir ce cadre, combiné à un moyen novateur de financer les projets dans le domaine des transports, et la Commission présentera très prochainement de nouvelles propositions. Ce nouveau mode de financement est parfaitement illustré par le pont de Øresund reliant la Suède et le Danemark, qui a bénéficié du soutien du budget RTE-T et a été mis en service en août 2000.

Même si la mise en œuvre des RTE-T a remarquablement progressé, la tâche est loin d'être terminée. Le développement du réseau RTE-T constitue, aujourd'hui et dans les prochaines années, l'une des grandes tâches que la Communauté devra mener à bien. Les infrastructures de transport sont probablement l'un des piliers qui permettront de construire des "ponts" entre la Communauté et les États adhérents, grâce auxquels les personnes pourront voyager, les marchandises seront acheminées et les idées franchiront les anciennes frontières. Mais le bon fonctionnement du réseau dépend du développement des infrastructures, ainsi que d'autres conditions fondamentales. Il nécessite une utilisation adéquate de l'infrastructure et un niveau de qualité élevé des services, impossibles sans l'intégration et l'ouverture du marché des transports. C'est la condition pour obtenir un bon rendement socio-économique des investissements élevés qu'exigent certains modes de transport, notamment le chemin de fer. Le bon fonctionnement du réseau nécessite aussi une définition claire de la stratégie en matière de transports et de réseaux, ainsi qu'une bonne coopération et une coordination efficace au sein de la Communauté.

Enfin, il convient de mentionner le projet GALILEO, appelé à avoir d'importantes répercussions sur le secteur des transports. Il s'agit clairement d'un projet transnational, le premier système de positionnement et de navigation par satellite qui ait été conçu pour un usage civil. Les conclusions des Conseils européens de Cologne, de Feira et de Nice soulignent l'importance stratégique de ce projet sur trois plans: politique, économique et technologique. Du point de vue politique, l'Union européenne vise en effet à développer un système répondant aux exigences de précision, de fiabilité et de sécurité, et à garantir son indépendance à l'égard du monopole américain. Sur le plan économique, le développement du marché des applications et des services grâce au système GALILEO apportera des bénéfices considérables. Sur le plan technologique enfin, GALILEO permettra à l'industrie européenne d'acquiescer son indépendance dans ce domaine.