

Jacques Barrot

Vice-Président de la Commission européenne chargé des transports

**Réseau transeuropéen de transport
(RTE-T)**

*Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort*

Parlement Européen, Comités Transport et Budgets

Bruxelles, le 21 novembre 2007

Mesdames et Messieurs,
Messieurs les présidents des commissions,
Monsieur le rapporteur,
Mesdames et messieurs les députés,

Je vous remercie de votre invitation à participer à cette réunion conjointe des Commissions COBU et TRAN. Je suis très heureux de vous présenter les propositions de la Commission sur le programme multi-annuel 2007-2013 et le programme annuel 2007 relatifs aux financements du Réseau transeuropéen de transport.

Il y a un an presque jour pour jour, le 20 novembre 2006, j'avais pris l'engagement écrit de transmettre au Parlement tout projet de mesures concernant les réseaux transeuropéens de transport devant être soumis au vote du Comité financier RTE.

Parole tenue. Je vous ai remis lundi – en même temps que je l'envoyais aux Etats membres - un dossier complet comprenant la liste des projets pour laquelle la Commission propose d'accorder un cofinancement communautaire.

J'ai tenu à vous présenter ce dossier personnellement avant que ne s'engage la procédure de comitologie, avec la réunion du Comité financier RTE les 28 et 29 novembre 2007 et le droit de regard du Parlement européen subséquent.

L'approche institutionnelle que nous avons choisie il y a un an me paraît aujourd'hui encore plus pertinente. J'espère ainsi qu'à l'issue de nos travaux, le Parlement aura largement validé et renforcé l'approche suivie par la Commission pour élaborer ses propositions.

Je compte en effet beaucoup sur vous pour confirmer que notre méthode de sélection, entièrement basée sur les objectifs de la politique commune des transports et sur les priorités de la politique en matière de RTE, telles qu'elles sont illustrées par les critères de sélection du règlement RTE, est la seule possible. Ainsi nous avons favorisé les sections transfrontalières ainsi que les modes de transports les plus respectueux de l'environnement – les voies navigables et le rail. Ce faisant, nos financements se trouvent davantage concentrés que par le passé, créant un effet de levier pour permettre ou accélérer la réalisation d'infrastructures européennes essentielles à la mobilité des citoyens européens et au bon fonctionnement du marché intérieur.

Si vous le permettez, je vais brièvement exposer le processus d'évaluation avant de présenter les éléments saillants, avec quelques projets emblématiques et quelques chiffres, de nos propositions.

1. Réception des propositions et processus de sélection

Sur la base de nos appels à proposition, arrivés à échéance le 20 juillet 2007, la Commission a reçu des Etats Membres et d'autres organismes publics et privés un très grand nombre de propositions: dans le domaine des projets prioritaires 169 propositions; 45 propositions dans le domaine de l'ERTMS, 3 propositions dans le domaine de l'ATM et 4 propositions dans le domaine des ITS. Pour les seuls projets prioritaires, ces demandes représentaient un investissement total de plus de 55 milliards € et une contribution communautaire totale demandée de 11,5 milliards €.

Pour le programme annuel, nous avons reçu 91 propositions qui représentaient des demandes de contributions de 947 millions d'euros alors que seuls 112 millions étaient disponibles.

La Commission a évaluée l'ensemble de ces demandes, à l'aide d'experts externes indépendants, sur base stricte des critères publiés dans les appels à proposition – à savoir l'importance des projets concernés pour le développement du RTE-T, leur impact, leur maturité et la qualité des propositions.

Puisque 80 à 85% du budget RTE est réservé au programme pluriannuel 2007 - 2013, je vous propose de concentrer mes explications à ce programme pluriannuel. Je suis bien évidemment prêt à répondre à vos questions sur le programme annuel 2007.

Comme vous le savez, le règlement RTE prévoit que les ressources disponibles pour le programme pluriannuel seront partagées entre deux domaines:

- Les projets prioritaires approuvés par le Parlement et le Conseil en 2004
- Des projets d'envergure européenne dans le domaine de la gestion de trafic.

Conformément au programme de travail, un montant indicatif de 5,301 milliards € est disponible pour les projets prioritaires, dont 190 millions € pour Galileo. Ces 190 millions € serviront à l'accomplissement de la phase de développement de Galileo (y compris l'intégration de EGNOS) à octroyer dans les premières années de la période 2007 – 2013.

Dans les domaines de la gestion de trafic, la Commission propose d'allouer:

- 350 millions € pour le projet SESAR (ventilé, en fonction de l'avancement du projet, sur l'ensemble de la période); ce projet vise à mettre en œuvre le ciel unique européen, notamment en modernisant les systèmes techniques en vue de fournir la capacité requise pour répondre à la croissance continue du trafic.
- 100 millions € pour les systèmes intelligents de transport routier (sur le budget 2007 seulement; deux autres appels vont suivre en 2010 et 2012): l'appel a abouti à la sélection de la première phase du projet EASYWAY. Ce projet, englobant des activités dans la plupart des Etats Membres, a pour but d'optimiser la capacité et l'efficacité des infrastructures existantes et nouvelles, de promouvoir l'intermodalité et d'améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau.

Dans les domaines des projets prioritaires et le système européen de la gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), le nombre de propositions de projets, et les montants demandés a largement dépassé les ressources disponibles. Je propose donc de dépasser de 21 millions € le montant indicatif inscrit dans le programme de travail (271 millions € au lieu de 250 millions €), vu le grand nombre de propositions de très bonne qualité. Le soutien proposé facilitera le déploiement d'un système contrôle-commande et de signalisation compatible au niveau européen. Il couvre l'équipement d'infrastructure ainsi que l'équipement à bord des locomotives.

Permettez-moi maintenant de passer aux projets prioritaires, pour lesquels le processus de sélection s'est avéré – comme vous vous imaginez sans doute – particulièrement difficile.

2. Résultats de sélection pour les projets prioritaires

Tenant compte des avis des experts techniques externes et nous basant sur l'expertise existante au sein de la Commission (fondée sur un suivi étroit de ces grands axes d'infrastructure de transport depuis beaucoup d'années), nous avons évalué toutes les propositions sur la base de leur conformité avec les critères établis par le nouveau règlement RTE.

Un financement communautaire serait justifié dans la plupart des cas. En même temps, pour assurer pleinement l'effet de levier d'un financement européen, la Commission a souhaité pleinement utiliser les nouveaux taux d'intervention prévus par le règlement RTE sur lesquels nous nous sommes (Parlement, Conseil et Commission) mis d'accord en juin dernier.

Ceci, cependant, nous a mis devant un dilemme, Mesdames et Messieurs les Députés. Si nous avons voulu donner cette forte impulsion à la réalisation de tous les projets méritant un soutien communautaire durant la période de sept ans, ce n'est pas de 5.1 milliards mais bien de 7.4 milliards dont nous aurions dû disposer. Vous constaterez que la proposition de la Commission, pour les perspectives financières, n'était pas si loin du compte. Il va de soi que devant ces insuffisances du financement européen, les Etats membres devront assumer leurs responsabilités en mobilisant les financements nationaux additionnels nécessaires à la réalisation du RTE, en particulier pour les goulets d'étranglement.

Nous avons donc dû faire un choix.

Soit procéder à une "concentration drastique" en allouant le soutien maximal pour un nombre limité des tronçons transfrontaliers, pour les projets dans le domaine des voies navigables et pour des études d'importance stratégique; Ceci aurait conduit à exclure un nombre très important des projets visant l'élimination des goulets d'étranglement, notamment au long des grands axes ferroviaires. Eliminer des projets sur une base aussi large risquait en outre d'être en partie arbitraire.

Nous avons retenu une solution alternative, consistant à soutenir un nombre plus large de projets, en conservant des taux de contribution élevé en particulier pour les projets transfrontaliers, les voies navigables et les études.

Dans cet esprit, notre proposition prévoit donc:

- Un taux de contribution de 30 % (c-à-d. le taux maximum prévu dans le règlement) pour les tronçons transfrontaliers dans le domaine des voies navigables.
- Un taux de 25 % pour les autres tronçons transfrontaliers en général, et de 27 % pour les deux grands tunnels transalpins ainsi que pour les tronçons transfrontaliers du projet ferroviaire "Rail Baltica".
- Un taux de 50 % (c-à-d. le taux maximum prévu dans le règlement) pour toutes les études.
- Un taux de 20 % (c-à-d. le taux maximum prévu dans le règlement) pour tous les projets visant l'élimination des goulets d'étranglement dans le secteur des voies navigables
- Le reliquat de financement disponible pour les goulets d'étranglement était de l'ordre de 5% par projet. Afin d'augmenter ce taux pour assurer un véritable effet de levier, où cela était nécessaire et justifié, la Commission a éliminé certains projets pour en réallouer les financements au sein du même corridor. Nous avons voulu privilégier une logique de corridor pour donner des coups de pouce sur les sections critiques et faire avancer ainsi l'ensemble du corridor. Dans certains cas exceptionnels, pour des projets constituant l'accès immédiat à une frontière, ces réallocations ont conduit au taux maximum de 20 %. Cette approche permet d'assurer un maximum d'efficacité et de visibilité de l'action communautaire.

C'est cela, Mesdames et Messieurs, le principal "secret" de la proposition que nous vous avons soumis.

Je suis convaincu que la sélection à laquelle nous avons procédé répond aux objectifs que ces deux comités ont formulés, à maintes reprises, sur le développement du réseau transeuropéen de transport et son financement communautaire.

Quels sont les éléments clef?

- 56 % du montant total prévu pour les projets prioritaires concerne des tronçons transfrontaliers (études et travaux) – il y a donc une concentration forte sur cette catégorie de projets
- Les projets dans le domaine de voies navigables reçoivent 11,5 % du montant total prévu pour les projets prioritaires. Les engagements pris par la Commission dans sa communication Naiades ont donc été mis en pratique, et l'appel du Parlement dans sa résolution adoptée sur base de cette communication a été respecté.
- 74,2% des financements sont orientés sur des projets ferroviaires.
- Les projets prioritaires pour lesquels des coordonnateurs européens ont été nommés bénéficieront d'une partie importante des ressources disponibles – parce que, grâce au travail de ces coordinateurs – les Etats membres concernés ont fait des efforts particuliers pour adopter les décisions politiques et financières nécessaires et pour présenter des propositions de projets matures et solides.
- Pour d'autres projets – notamment des projets qui font l'objet du financement communautaire depuis des années tels que les projets de ligne à grande vitesse Paris – Bruxelles – Amsterdam – Cologne/Frankfurt – Londres ou la Ligne de Betuwe -, nous proposons de financer quelques projets individuels. Ils s'ajoutent aux mesures communautaires du passé et visent à compléter ces grands projets dans leur ensemble.

- Enfin, je souhaite souligner que les études de faisabilité, les études techniques, environnementales et géologiques (y compris des galeries de reconnaissance très coûteuses), constituent un élément indispensable du cycle de vie des projets. Allouer près de 20 % du montant total disponible est donc entièrement justifié pour assurer et accélérer la préparation des projets, notamment des tronçons transfrontaliers traversant les obstacles géographiques et les nouveaux projets prioritaires.

J'espère donc, Mesdames et Messieurs les Députés, que vous partagerez mon avis que – dans les limites budgétaires insurmontables – la sélection de projets que nous venons de vous proposer constitue la solution optimale pour soutenir les projets les plus critiques, maintenir une perspective d'ensemble de chacun des projets prioritaire et générer des effets visibles pour les opérateurs économiques et les citoyens européens.

Je suis disponible pour répondre à vos questions.