

Collège d'Europe

Bruges

Année Académique 1995/96  
Séminaire: Les Instruments Juridiques de  
la Politique Agricole Commune et de la  
Politique Régionale  
Professeur: C. Mestre

**"Vers une politique européenne d'Aménagement du Territoire.  
L'influence des Réseaux Transeuropéens de Transport sur le  
territoire Portugais:  
l'introduction de la Grande Vitesse Ferroviaire"**

par

Ana Pereira de Miranda

Mémoire présenté en vue de l'obtention  
du Diplôme d'Etudes Juridiques Européennes Approfondies

Bruges, mai 1996

Je tiens à remercier particulièrement à

M. C. Mestre, Professeur à l'Université Rubert Shumman (Strasbourg)  
et au Collège d'Europe (Brugge)

M. Paul Romus, Chef de Division Hon. à la Commission des Communautés  
Européennes et Professeur à l'Université Libre de Bruxelles

pour leurs soutiens et orientations dans ma recherche

Ainsi que

Mme. Isabel Matalonga, Ministère de l'Équipement et Administration du  
Territoire (Cabinet du Ministre)

M. l'Architecte Fernando Gonçalves, Chercheur et Orientador Principal  
du GURPLAN-Groupe d'Urbanisme et de Planification Municipale dans  
le Laboratoire National d'Ingénierie Civile (LNEC) ; Ministère  
de l'Équipement et Administration du Territoire (Cabinet du Ministre)

Mme. Isabel Feijao, Service Juridique de la SEALOT (*Secretaria de  
Estado do Planeamento e Ordenamento do Território*).

Mme. Maria S. José Baptista, Direction Général pour le Développement  
Régional (DGDR).

M. Klaus Spiekerman, Universitat Dortmund, Fakultat Raumplanung  
Aménagement de l'Espace en Europe

M. Henri Lecuyer, Chargé de Mission pour l'Arc Atlantique  
Conseiller à la Conférence des Régions Périphériques Maritimes  
(CRPM)

M. l'Ingénieur Vilaça e Moura, Directeur du Cabinet de Planification  
des Chemins de Fer au Portugal (CP)

M. Jorge Patricio Dias, Administrateur à la Direction-Générale de Transports  
à la Commission Européenne (DG VII)

M. Luis Caeiro Pitta, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université  
Catholique Portugaise, Directeur Général de l'AMBIFORUM et membre  
du Conseil International de Droit de l'Environnement

M. l'Architecte J. Alves de Sousa, du Conseil Supérieur de Travaux  
Publics (CSOPT)

encore

Ana Toscano Rico, du Centre National d'Information Géographique (CNIGE)

et aux Centres de Documentation du LNEC, de la Direction Générale de  
Transports Terrestres (DGTT), de la Direction générale pour l'Aménagement  
du Territoire (DGOT) et des Chemins de Fer au Portugal ( Centre de

Documentation et d'Information de la CP), pour leurs aides et soutiens dans l'élaboration de ce travail.

## TABLE DES MATIERES

### "VERS UNE POLITIQUE EUROPEENNE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE- L'INFLUENCE DES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT SUR LE TERRITOIRE PORTUGAIS: L'INTRODUCTION DU LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE".

<b>INTRODUCTION:</b> Présentation Générale	p.1
I- La dimension européenne pour l'Aménagement du Territoire- vers une nouvelle politique communautaire?	
II- Les Architectures du Territoire- un concept opérationnel pour l'Aménagement du Territoire	
III- Une compétence partagée entre l'Etat et la Communauté Européenne	
IV- De la politique régionale communautaire à l'autonomisation de l'Aménagement du Territoire	
V- Le lien avec les Réseaux Transeuropéens	

### **PREMIERE PARTIE: Les Mouvements-la dynamique intégrée du territoire Européen: les Réseaux Transeuropéens de Transport**

<b>CHAPITRE I-</b> Le cadre institutionnel- du Traité de Rome au Livre Blanc	p.4
<b>Section 1-</b>	
1.1- Les actions -BEI et FEDER	p.6
1.2- L'implication de la Commission Européenne	p.8
1.3- Le concept de réseaux transeuropéens	p.9
<b>Section 2</b>	
2.1- Le Traité de Maastricht et son mise en oeuvre	p.11
2.3- Les Transports Terrestres et le Réseau Transeuropéen	p.14
2.3.1- Le Réseau Européen de Trains à grande vitesse	p.15
2.3.2 Les problèmes de gestion des Réseaux	p.17
<b>Section 3</b>	
3.1- Le lien entre les Réseaux Transeuropéens et le Marché Intérieur	p.20
3.2- Les Réseaux Transeuropéens et la cohésion économique et Sociale	p.21
3.3- Les procédures juridiques applicables aux réseaux transeuropéens	p.24
3.3.1- La diversité de procédures décisionnelles	p.24
3.3.2- La diversité des procédures financières	p.25

## **DEUXIEME PARTIE- L'implantation de la Grande Vitesse Ferroviaire au Portugal et son intégration dans le Réseau Transeuropéen**

### **Section 1-**

- 1.1-** L'intérêt d'un RTE de TGV pour l'Union Européenne
  - 1.1.1-** Intégration et développement régional-  
périphéries et intégration: les hierarchies et le développement
    - 1.1.1.1-** L'accessibilité comme un objectif de la  
planification régionale: les cartes du temps et de l'espace p.28
    - 1.1.1.2-** L'accessibilité comme un objectif de la  
politique régionale dans la Cohésion Economique et Sociale p.30

### **Section 2- Le Portugal -les écarts régionaux et la position Atlantique p.31**

- 2.1-** L'évolution socio-économique et les obstacles  
pour le développement- l'infrastructure de Transport en  
spécial p.31
- 2.2-** Les perspectives des Régions Atlantiques et  
les Réseaux de communication p.33

### **Section 3- La Grande Vitesse au Portugal: évolution, enjeux et conséquences**

- 3.1-** Le réseau ferroviaire actuel et les perspectives  
d'évolution p.34
- 3.2-** La Grande Vitesse Ferroviaire au Portugal:  
les enjeux du développement spatial p.35

### **CONCLUSIONS: p.39**

- Le bilan: la contribution de la Grande Vitesse Ferroviaire pour  
la Cohésion Economique et Sociale: plan interne et externe

- L'articulation de procédures juridiques et l'articulation des  
instruments financiers: perspectives.

**ANNEXES  
BIBLIOGRAPHIE**

## ANNEXES

### **Annexe 1- Les cartes du Temps et de l'Espace**

- 1- PIB/ capita dans les Régions NUTS 2.
- 2- Projet de Réseau Transeuropéen à Grande Vitesse -Commission Européenne
- 3- Projets Prioritaires RTE
- 4- Les cartes du temps et de l'espace- Réseau Ferroviaire en Europe ( 1993-2010)
- 5- Les cartes du temps et de l'espace- changement du temps de voyage au départ du Porto (1993-2010)
- 6- Accessibilité des surfaces en Europe par rail (1993-2010)
- 7- Accessibilité des surfaces en Europe- mouvements de passagers par jour (1993-2010)

### **Annexe 2- Les stratégies territoriales de l'Union Européenne - les RTE de Transport**

- 1- Tailles des liaisons existantes et planifiées
- 2- Les concepts de compétitivité, Cohésion et sustainability
- 3- Les questions clé du Transport
- 4- Les stratégies Territoriales de l'Union- le Transport
- 5- 1995-2010: l'impact des RTE sur la compétitivité
- 6- RTE- l'impact sur la Cohésion et l'Intégration
- 7- La maturité financière des projets d'Essen
- 8- Les objectifs territoriaux des projets d'Essen
- 9- Les stratégies territoriales de l'UE- les RTE de Transport

### **Annexe 3- L'impact de la Politique de Transports pour la Cohésion Economique et Sociale**

- 1- Les Fonds disponibles pour les RTE en Europe- projet par projet
- 2- RTE's - Dépences secteur par secteur
- 3- Projets de RTE pour les Pays de la Cohésion

### **Annexe 4- Les Résultats des Etudes du Groupe à Haut Niveau - L'Europe à Grande Vitesse**

- 1- Les flux de Transport
- 2- L'infrastructure de Transport dans l'Union Européenne
- 3- Le Schéma Européen pour un Réseau Européen de Train à Grande Vitesse
- 4- La liaison Lisbonne/ Porto- Madrid

### **Annexe 5- Les Travaux du Groupe Christopherson**

### **Annexe 6- L'impact des RTE de Transport sur le Territoire Portugais**

- 1- Le Rapport d'Etat sur l'Aménagement du Territoire
- 2- Le concept du Réseau à Grande Vitesse Ferroviaire
- 3- Les propositions alternatives de localisation
- 4- Les propositions de l'UE

### **Annexe 7- L'impact Régional des RTE de Transport ( Europe 2000 +).**

## INTRODUCTION :

*"Il est temps de rétablir le long terme dans le projet politique et dans l'action économique"*<sup>1</sup>

I- Le sujet que nous allons examiner présente la particularité d' être une matière "transversale". Cette matière est nourrie de nombreuses et diverses disciplines dont la plupart relève du droit public mais certaines d'autres de l'économie, du marketing, de la géographie, ou encore des sciences humaines. L'apport du droit communautaire dans cette matière transversale, est une autre caractéristique majeure, l'éclairage européen envahissant progressivement l'essence du sujet. La pluridisciplinarité explique certains approches parcellaires et même lacunaires. Prise seulement sous un angle de ce qu'on peut appeler comme le "marketing" des territoires européens en formation, elles reste "flottante": l'encadrement juridique lui fait cruellement défaut . Mais si on prend le sujet par son côté juridique et réglementaire (l'aménagement du territoire à une échelle européenne et le centre institutionnel, traduction concrète des intentions, le Titre XII du Traité de Maastricht et la politique des Réseaux Transeuropéens), on trouve aussi des limites et de centres de réflexion pour la construction d'analyses concrètes de la mise en oeuvre de cette planification des futurs "euro-territoires".

II-Notre point de départ a été la recherche d'un concept opérationnel pour l'Aménagement du Territoire à l'échelle européenne, dans ce qu'on a appelé comme les "architectures du territoire". Au-delà du fait que le Traité sur l'Union Européenne (TUE) offre des compétences limitées à la Communauté pour les questions de l'aménagement du territoire, les enjeux de la planification spatiale sont à tenir en compte dans les programmes et les initiatives communautaire, une fois qu'elles contribuent à la Cohésion Economique et Sociale et à l'équilibre territorial. L'extension des compétences communautaires dans cette matière reste en évolution. Le principe de subsidiarité suggère que les traditions juridiques et administratives présentes dans chaque système de planification national doivent être respectées dans une optique de possible harmonisation. Ainsi, avant l'institutionnalisation d'une véritable politique commune européenne pour l'aménagement du territoire, le principe à suivre est celui de la coopération entre les divers échellons administratives nationaux et les institutions européennes.

Dans la recherche de points d'appui pour la démonstration de cette évolution, on a trouvé une nouvelle politique communautaire à part entière, celle des Réseaux Transeuropéens (RTE), le Titre XII du TUE. C'est le premier exercice appliqué, au niveau des institutions

---

<sup>1</sup>Jacques DELORS,1990

et des gouvernements, qui permet de tester la viabilité d'une consécration formelle de compétences communautaires dans le domaine de l'aménagement du territoire. Pour limiter l'analyse, on a choisi d'étudier l'impact régional des RTE sur le territoire Portugais, en particulier dans ce qui concerne les risques et les enjeux pour l'implantation de la Grande Vitesse Ferroviaire, intégrée dans un Réseau Transeuropéen, considérant les obstacles financiers, techniques, administratives pour ces actions transnationales de planification, qui cherchent la promotion des mouvements pour une dynamique intégrée du territoire européen.

**III-** *"Le problème posé par l'Aménagement du Territoire est celui de l'adaptation d'un pays en grande partie insuffisamment développé pour le porter au niveau des pays auxquels il est associé"*<sup>2</sup> On peut trouver dans cette observation le point central de la problématique que nous voulons présenter. Au Portugal, l'intégration approfondie dans l'ensemble de l'Union Européenne, oblige à sortir des optiques purement nationales d'aménagement de l'espace, dans un souci de planification des infrastructures et des investissements.

L'aménagement du territoire ne peut plus être traité dans les frontières nationales des Etats européens. Les évolutions socio-politiques du territoire créent des risques de marginalisation pour certains territoires. La position géographique portugaise pose des problèmes pour les questions d'accessibilité des échanges commerciales, faisant de la politique communautaire des Réseaux Transeuropéens le levier pour qu'on puisse transiter de logiques monopolistiques vers de logiques de partage.<sup>3</sup>

La politique régionale de la CE, fortement réactivée depuis 1989, dans la perspective de la création d'un Marché Unique, sans frontières, aide dans cette définition d'une dimension européenne pour l'aménagement du territoire, une fois qu'on reste encore dans le domaine des compétences étatiques. Toutefois, la reconnaissance du volet "régional" dans d'autres politiques communautaires, comme est le cas de la politique des transports (Titre VII TUE) offre des possibilités nouvelles pour une dimension européenne pour l'aménagement de l'espace.

De toute manière cette dimension s'accompagne de difficultés, d'abord de définition<sup>4</sup> et en suite d'exécution. Les problèmes de coordination politique intra-étatique, ne font pas oublier la coordination nécessaire avec la Commission Européenne, en évitant les

<sup>2</sup> V. *L'Aménagement du Territoire en France et en Europe* - ouvrage collective sous la direction de J.C. NEMERY, DATAR, ECONOMICA, 1994, page 41.

<sup>3</sup> v. Yves MADIOT "L'effacement de la politique d'Aménagement du Territoire", in AJDA, déc; 1989, pages 731-736.

<sup>4</sup> Dans le même sens Klaus KUNZMAN, Université de Dortmund.



"dérapages nationalistes" <sup>5</sup> dans les questions de l'aménagement du territoire. Le deuxième facteur à prendre en considération, montre bien que la politique d'aménagement du Territoire Européen, peut constituer un facteur de contribution pour la cohésion économique et sociale (Articles 130A à 130E) du Traité de Rome, l'objectif étant d'arrêter la dérive de certains territoires et de créer, dans les régions en voie de sous-développement, les facteurs de la nouvelle croissance, l'aménagement du territoire devenant un instrument de développement pour les régions à l'écart de l'intégration.

**VI-** Même si la Communauté n'a pas une compétence directe dans ce qui concerne l'aménagement du territoire, elle a des compétences en matière de politique régionale. Il convient d'insister sur ce point parce qu'il existe une tendance à confondre les deux concepts ou à établir des osmose entre eux.

La politique régionale est une politique à la finalité distributive qui trouve son origine dans l'instrumentalisation de flux de revenus de certains territoires vers des autres. A l'origine, il s'agit d'un strict mécanisme financier, reposant sur la construction du principe de solidarité et de cohésion économique et sociale. Par contre, les compétences sur le territoire sont détenues par l'administration locale et régionale. L'aménagement du territoire s'identifie davantage avec les décisions qui s'articulent et influencent directement l'espace et le territoire, c'est-à-dire "comment" et "où" sont dépensés les fonds qui découlent d'une certaine politique sectorielle centrale, régionale ou locale. La Communauté canalise les fonds du budget communautaire vers des régions européennes à caractéristiques de revenus et de populations déterminés et intervient dans la sélection de projets spécifiques que les Etats et les Régions présentent pour le financement. Ainsi, donc, la Communauté intervient sur un certain aménagement du territoire.

**V-** Cette émergence d'un aménagement communautaire du territoire européen est principalement lié au Marché Intérieur dont la croissance économique attendue risque d'augmenter les écarts entre les régions. Une réaction communautaire "interventionniste" consiste à mettre en place des mécanismes correcteurs des politiques d'accompagnement en faveur de la reconversion et du retrappage de certaines régions défavorisées. Les obstacles à cette évolution sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, l'opposition des Etats, qui même dans une optique de subsidiarité appliquée (il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas d'une compétence concurrente, dans la logique de l'art.3B TUE), n'abdiquent pas de ses compétences dans la politique nationale d'établissement d'infrastructures et de distribution spatiale des activités économiques. L'autre opposition peut venir des propres régions qui

---

<sup>5</sup> V. *L'Aménagement du Territoire*, Y. MADIOT, MASSON, coll. "Droit Social et Economique", 2ème ed. 1993, pages 105 et suivantes.

peuvent se méfier de cette organisation transnationale de l'espace, dans une approche "top-down" de la Commission Européenne.

On peut se poser la question sur l'évolution à qu'on va assister. Un répli des Etats sur leurs politiques d'aménagement du territoire paraît peu visible après Maastricht, le Traité réaffirmant la nécessité de la cohésion économique et sociale et la création du Fonds de Cohésion.<sup>6</sup> renforçant cette nécessité de coopération entre les régions communautaires. L'aménagement du territoire au niveau européen reste un concept en construction, à inventer progressivement.

## **PREMIERE PARTIE:**

### **LES MOUVEMENTS: LA DYNAMIQUE INTEGREE DU TERRITOIRE EUROPEEN. LES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT**

#### **CHAPITRE I- Le Cadre Institutionnel du Traité de Rome au Livre Blanc:**

*" Les Réseaux sont les artères nourricières du grand marché" <sup>7</sup>*

*" De même qu'il n'y a pas de discussion sur l'avenir sans liberté , il n'y a pas de liberté de décision sans liberté de prévision". <sup>8</sup>*

I-Le Titre IV du Traité de Rome prévoit une politique commune des transports. En fait, la Commission et le Conseil étaient plutôt invités à se préoccuper des barrières juridiques et fiscales qui entravaient alors la circulation des marchandises et limitaient la concurrence qu'à appesantir sur les infrastructures de transport elles-mêmes. Le marché commun n'est que l'ancêtre du grand marché et les infrastructures restaient prisonnières des contraintes nationales d'aménagement du territoire.

Cette approche traditionnelle a peu à peu compromis toute la perspective crédible pour la politique commune des transports, affectée par l'absence d'interconnexions suffisantes entre les réseaux nationaux et l'apparition de goulots d'étranglement et d'obstacles liés au manque d'interopérabilité, notamment dans les secteurs aériens et ferroviaires.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> V. infra la liaison entre les RTE et la Cohésion économique et sociale (art. 130 D TUE) et Règlement CE n°1164/94, 16 mai 1994, constituant le Fonds de Cohésion.

<sup>7</sup> Livre Blanc "Croissance, Compétitivité et Emploi: les défis et les pistes pour entrer dans le XXI siècle", Bull. CE, Supl. 6/93.-Jacques DELORS.

<sup>8</sup> Hugues de JOUVENEL, cité in Dossier Prospective et Territoire, DATAR, La Documentation Française.

<sup>9</sup> E. VANDENBROELE, in RAIL INTERNATIONAL, juin-juillet 1994-"La politique européenne des transports: concurrence, coûts externes, relations avec les gouvernements", p.58.

Les efforts consentis en faveur des infrastructures apparaissent non seulement dispersés, faute de politique commune spécifique, mais demeurent également limités. Les infrastructures ne sont plus considérées comme accessoires ou annexes de la politique commune des Transports: destinées à promouvoir un réseau multimodal, elles déterminent désormais une **politique à part entière**, susceptible de bénéficier de tous les financements communautaires possibles.

Grâce aux crédits du Règlement 10 du FEDER de 1988<sup>10</sup>, la Commission a pu entreprendre un schéma prospectif de l'utilisation de l'espace communautaire. C'est le Document *Europe 2000* qui contient une section B "Infrastructure et Cohérence Spatiale", dans laquelle la Commission expose que plusieurs facteurs comme la réalisation du marché sans frontières, la globalisation de l'économie et le développement des relations de la Communauté avec des pays tiers conduisent à un accroissement de la demande de transports<sup>11</sup>. La suite de ces efforts de la Commission Européenne donne naissance à un autre document-cadre de travail pour les questions de l'aménagement de l'espace communautaire dans une perspective de planification transnationale. Il s'agit du document "*Europe 2000 +*". Les "facteurs d'organisation du territoire européen" incluent les questions relatives aux impacts régionaux des réseaux transeuropéens, présentées comme le pilier principal d'une nouvelle politique communautaire.<sup>12</sup>

Les raisons pour cette préoccupation communautaire pour le développement des réseaux transeuropéens de transports sont complexes et transversales. Tout d'abord, dans l'Union, le trafic est en progression constante. Dans l'ensemble, le taux de croissance du trafic a été de l'ordre de 2% à 3% par an. Cette croissance devrait se poursuivre sous l'impulsion de la relance économique et de l'intégration économique au sein de l'Union et au-delà. La demande de transport de marchandises et de personnes peut doubler d'ici à l'an 2001. Au cours de la même période, la part du PIB consacrée aux investissements dans les infrastructures de transport est tombée de 1,5% dans certains pays de la Communauté et à moins de 1% et parfois même à 0,8%. Résultat: les capacités sont limitées, les encombrements s'aggravent et l'infrastructure manifeste des signes d'usure.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Règlement CEE n°4254/88 du Conseil du 19 décembre 1988, JOCE n° L 374 du 31 décembre 1988, p. 15.

<sup>11</sup> Commission des Communautés Européennes, DG Politiques Régionales-"Europe 2000- Perspectives et Développement du Territoire Communautaire", 1991, p. 69 et suivantes.

<sup>12</sup> Commission des Communautés Européennes, DG Politiques Régionales-"Europe 2000+ : coopération pour l'aménagement du Territoire Européen", 1994, p. 55 et suivantes.

<sup>13</sup> voy COLEMAN, Robert, Directeur Général DG VII -Transport - in "L'Avenir des Réseaux Transeuropéens de Transports"-Comptes rendus de la conférence organisé par le Club de Bruxelles, avec le soutien de la Commission Européenne.

En résumé, il convient d'abord de combler le fossé entre les tendances d'investissement et la demande dans les transports.<sup>14</sup> Ensuite l'infrastructure de transports doit être adaptée aux besoins des différents composants géographiques de l'Union et de l'Europe.<sup>15</sup>

Néanmoins la construction d'infrastructures n'est pas suffisante en soi-même: les infrastructures sont **passives** par nature. Il est nécessaire une dynamisation des projets avec de nouveaux concepts et de nouvelles synergies. Le Titre XII du Traité met l'accent sur l'intégration, mais les acteurs seront de moins en moins les bureaux de l'administration centrale, mais les différents niveaux des administrations territoriales (urbain, régional et national) dans un objectif d'interconnexion et poussant à la normalisation pour satisfaire les conditions d'interopérabilité et élargir le marché du matériel.<sup>16</sup> Il faut aller plus loin et sortir d'une logique modale pour "reconfigurer" les modes d'exploitation des transports.

## Section 1-

### 1.1- Les actions de la BEI et du FEDER:

Les principaux instruments financiers mobilisés par les Etats membres pour les projets d'infrastructures sont la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).<sup>17</sup> Dès sa création, la BEI, participe à la réalisation de réseaux d'infrastructures à la vocation transeuropéenne. Une tâche dans laquelle s'impliquera également le FEDER, cheville ouvrière de la politique régionale à partir de 1975. La véritable dynamique financière en faveur des grands réseaux ne déboutera toutefois qu'avec la mise en oeuvre du Livre Blanc de la Commission Européenne publié en décembre 1993.

Le soutien de la BEI répond à deux objectifs qui lui assignent ses statuts. D'abord favoriser une **politique d'aménagement du territoire européen**. Elle a ainsi cofinancé la mise au gabarit des liaisons routières de la Grèce, de l'Irlande et du Portugal. La seconde priorité pour la BEI est la constitution des réseaux transeuropéens de télécommunications.

Dans ce qui concerne les projets de transport la Banque a identifié plusieurs domaines d'intervention possible. Le financement des intérêts pendant la construction en tant que partie intégrante des coûts du projet est la première des solutions. Il est aussi envisagée la

<sup>14</sup> voy idem page 6 et suivantes.

<sup>15</sup> Dans le Règlement n°1738/93 du Conseil, JOCE n°L du 2 juillet 1993- *Programme d'action adopté par le Conseil - identification de projets d'infrastructures de transport d'intérêt commun*; on vérifie que les projets qui ont une priorité pour le financement sont les projets qui contribuent à l'intégration des zones périphériques et enclavées de la Communauté.

<sup>16</sup> Sur les conditions d'interopérabilité du Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse, v. Proposition de Directive du Conseil relative à l'interopérabilité du RETGV- JOCE n° 134, 17 mai 1994, Bull UE 4/94, point 1.2.75.

<sup>17</sup> v. supra- FEDER, Règlement CEE n° 4254/88 du Conseil du 19 déc. 1988, JOCE n°L 374, du 31 décembre 1988.

possibilité, en recourant aux montages financiers adéquats, d'offrir des taux inférieurs pendant la période de construction et de récupérer la différence en capitalisant les intérêts pendant la durée du prêt.<sup>18</sup>

De nombreuses infrastructures bénéficient de subventions de fonds structurels dans le cadre de Programmes Opérationnels (PO) qu'ils financient. Le rôle principal sera joué par le FEDER, conformément à la mission qui lui confie l'article 130 C de l'Acte Unique Européen, qui est de corriger les principaux déséquilibres régionaux dans la Communauté. La liaison entre les actions du Fonds Européen de Développement Régional et les conditions de rendement à long terme des projets européens d'infrastructure, constitue un point à tenir en considération.<sup>19</sup>

Le FEDER mérite d'être mentionné car parmi la baisse d'investissement public dans le transport, c'est un instrument à avoir connu dans les derniers temps une assez forte croissance. Il a connu un premier doublement de ces dotations entre 1987 et 1993, et un deuxième doublement, si on comprend également le Fonds de Cohésion, entre 1994 et 1999<sup>20</sup>. En ce qui concerne l'intervention de cet instrument dans les **transports**, la moitié des dotations du fonds régional a été consacrée aux transports au cours des années 89-93, et dans la dotation des transports une partie assez importante a été consacrée aux **Réseaux Transeuropéens**. Le système consiste à, dans la concession de la subvention, à verser entre 50% et 75% du coût public total du projet. Il est important de souligner que ces possibilités existent seulement dans les zones éligibles à l'Objectif 1, à condition qu'elles servent le développement régional ce qui fait penser que l'objectif principal n'est pas la construction des réseaux, mais le développement économique des régions. La logique d'accessibilité régionale doit compléter la logique de la construction des RTE (réseaux transeuropéens), et elle peut faciliter, notamment dans les régions où les taux de rentabilité des projets sont assez faibles, la création d'un réseau complet.<sup>21</sup>

Les facteurs "**mobilité**" est essentiel pour l'organisation future du territoire européen et l'existence d'un certain nombre de "**schémas directeurs**" pour les différents modes de transport est un facteur essentiel pour l'étude des effets de la concentration d'un certain nombre d'investissements et d'entraîner un certain nombre de décideurs à se positionner par rapport à ces schémas directeurs.

---

<sup>18</sup> V. Communication de la Commission Européenne "Le Financement des RTE", SEC (94) 860 final, 15/06.94, pages 8 et ss..

<sup>19</sup> voy DEVRET, Jacques ( Commission Européenne DGXVI, chargé du Programme Europe 2000), cité in "L'Avenir des Réseaux Transeuropéens de Transport", Club de Bruxelles, pages 82 et suivantes, supra cité.

<sup>20</sup> même si la Fonds de Cohésion ne fait pas partie des Fonds Structurels *qua tale*, en s'intégrant dans ce qu'on peut appeler "les instruments financiers de deuxième génération".

<sup>21</sup> L'implantation de la Grande Vitesse Ferroviaire au Portugal impliquerait la construction d'un tel type de réseau complètement nouveau, une fois que le concept de " maillon manquant" ne s'applique pas au territoire portugais- voy entretien avec M. Vilaça e Moura, Directeur du Cabinet de Planification des Chemins de Fer Portugais (CP)- Lisbonne, le 11 Avril 1996.

On peut dire que les schémas vont devenir des cadres de référence et vont être des éléments de structuration future du territoire. C'est un élément susceptible d'augmenter la rentabilité d'un certain nombre de projets et pas seulement dans une perspective financière. Les réseaux sont le "squelette" d'organisation future du territoire européen.

## 1.2-L'implication de la Commission Européenne

Le rôle financier et même politique de la Commission Européenne en matière d'infrastructures au cours des années précédant le Traité de Maastricht est demeuré minime.

Dès 1978 que la Commission met en place un Comité pour les infrastructures et invite les Etats Membres à lui présenter des projets d'intérêt communautaire.<sup>22</sup> En 1986, la Commission propose au Conseil un *Programme à moyen terme d'infrastructures de Transport*, complété l'année suivante avec un *Programme d'action dans le domaine de l'infrastructure en vue de la réalisation du marché intégré des transports de 1992*. Des initiatives qui déboucheront sur un programme biennal en 1986-87 puis sur un programme triennal de 1990-93.

Dans ce qui concerne la Commission Européenne, la réflexion sur les carences au niveau des infrastructures de transports, a eu comme résultat une communication en 1989.<sup>23</sup> Ainsi il est clair qu'avant la signature et ratification du Traité de Maastricht, la Commission avait déjà élaboré des orientations en matière d'infrastructure de transport. La construction progressive d'une politique commune d'infrastructure de transports a amené la Commission à mettre au point des orientations dans le secteur des transports ( ferroviaire à grande vitesse, voies navigables, transport combiné) de l'énergie et des télécommunications. Des analyses présentées par la Commission dans son Livre Blanc de décembre de 1993, il ressort que le total des investissements nécessaires pour la réalisation des excellents réseaux transeuropéens de 1994 à 1999 pourrait s'élever à 440 milliards d'Ecus, dont 220 milliards pour le secteur des transports.

---

<sup>22</sup> La Proposition de la Commission du 5 Juillet 1976 ( JOCE n° C 207/9, 1976) pour un Règlement du Conseil prévoyant l'aide de la Communauté pour les projets d'infrastructure de transport ayant un intérêt européen n'a pas été acceptée par le Conseil. Néanmoins et dès 1982 que le Conseil adopte des règlements nécessaires pour l'utilisation de lignes du budget de la Communauté pour supporter l'infrastructure de transport- voy Règlements 3600/82, 30 déc. 82 (JOCE n°L 376/10, 1982); Règ. 3620/84, 19 déc.84 ( JOCE n°L333/58); Règ. 4059/86, de 22 déc. 86 ( JOCE n°378/26, 1986); Règ. 4070/87, 22 déc.87 (JOCE n°L 380/33, 1987), Règ. 4048/88, 19 déc.88 (JOCE n° L 356/5).

<sup>23</sup> Com (89) 643 final du 18 décembre 1989, "Vers des Réseaux Transeuropéens : objectifs et applications possibles". Ce document présente également un projet de résolution du Conseil sur les réseaux transeuropéens.

Le Traité sur l'Union Européenne précise que les orientations doivent couvrir les objectifs des réseaux transeuropéens, les priorités retenues pour atteindre ces objectifs, les grandes lignes d'action (sectorielles et horizontales) et l'identification des projets d'intérêt commun. Depuis 1993 que la Commission a adopté plusieurs orientations relatives aux réseaux transeuropéens.<sup>24</sup> La proposition de décision du Parlement Européen et du Conseil sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport précise que le réseau prévu comportera 58 000 km de routes, 70 000 km de voies ferrées, 12 000 km de voies navigables, des corridors et des plateformes intermodales<sup>25</sup>.

### 1.3- Le concept de Réseaux Transeuropéens

Sur le plan purement théorique, les réseaux constituent des opportunités pour les personnes, les groupes et les organisations établir des liens entre eux. Les réseaux spatiaux (ceux avec une importance particulière pour les questions de l'aménagement du territoire) créent les conditions de mobilité et fournissent les structures pour la route et le rail. Dans un autre plan, les réseaux sociaux couvrent les rapports respectant les affaires, la culture, la science. Les réseaux spatiaux offrent des opportunités pour l'interaction des réseaux sociaux. Les réseaux constituent ainsi une métaphore pour les initiatives libres, originaires dans les actions individuelles, restant sur la juxtaposition de la métaphore des hiérarchies.

Deux stratégies sont possibles: la première est une stratégie d'hiérarchies, signifiant la conduite du processus d'action par le biais des liens verticaux et portant une forte réglementation; la deuxième est une stratégie de réseaux. Ceux-ci sont placés sur des structures horizontales. Les marchés aident à la construction des réseaux et à leur opérabilité économique. Les tensions restent inévitables entre les réseaux et les hiérarchies- la stratégie pure reste toujours secondaire par rapport au plan des interconnexions.

La politique de "réseau" voulue par le Traité de l'Union Européenne vise à mettre en place l'infrastructure nécessaire à mettre en place la mobilité durable, des formes de transport sûres, efficaces et écologiques dont les citoyens de l'Union ont besoin. La création du Réseau Transeuropéen de Transports est un élément important dans la cohésion économique et sociale de l'Union, puisque les collectivités locales et régionales doivent profiter. Les réseaux revestent une importance particulière pour les zones périphériques, dans une perspective d'accès plus simple aux principaux corridors de transport et aux principaux centres européens.

---

<sup>24</sup> Dans ce qui concerne le transport- voy COM (93) 701 final, 21 décembre 1993, Bull CE 12/93.

<sup>25</sup> Bull UE 3/94, COM (94), 106

La réalisation de ces "chainons manquantes" ou "maillons clés" , identifiés par les instances communautaires dans le cadre de schémas directeurs pour la route, le rail, la navigation fluviale et les voies aériennes, devrait déclencher un "effet-réseau". Ce qui est important de souligner, est le fait que les réseaux ne sont pas des lignes sur une carte qui correspondent à des nouveaux tronçons de l'infrastructure de transports; ce qui compte sont les interconnexions entre ces lignes.

En termes de politique générale l'interopérabilité des réseaux transeuropéens est indispensable pour constituer une Union plus parfaite.<sup>26</sup> Un des moyens d'agir est d'investir dans les composants critiques de l'infrastructure. Mais à l'ordre du jour figurent essentiellement la normalisation, la réglementation et le changement d'organisation.

Le Livre Blanc de Jacques Delors<sup>27</sup>, identifiait un certain nombre de méga projets dans les transports. Quand on parlera plus tard des questions du financement, notamment du financement privé, on observera la contradiction potentielle entre, d'une part, la concentration sur les très grands projets, complexes sur le plan politique et technologique, et d'autre part, les tentatives d'attirer un financement privé pour ces projets au lieu de tendre plus généralement vers une meilleure infrastructure dans l'intérêt de la société et de l'économie européennes.

La plupart des initiatives plus vastes de l'Union, qu'elles soient d'ordre économique ou concernent les transports, l'énergie et les télécommunications, sont à présent poursuivies dans le cadre de la politique générales de réseaux transeuropéens. La politique de la concurrence doit être renforcée vis à vis la construction des réseaux et leur fonctionnement ultérieur. Le débat est loin d'être clos et même au sein des services de la Commission et de l'UE elle même, sur la question de l'existence d'un monopole naturel dans un domaine comme celui des transports.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Un des projets de Directive concernant l'harmonisation du réseau européen de trains à grande vitesse présente cette notion "d'interopérabilité" qui apparaît comme indispensable à l'intégration européenne et à "sustainable mobility" des citoyens, à la libre circulation des biens et au fonctionnement de l'économie. Il est également importante de tenir compte, dans le présent stade d'analyse de la problématique de la différence existante entre l'interopérabilité et l'harmonisation technique. "L'interopérabilité est un objectif qui implique plus ou moins l'harmonisation technique par rapport à une simple juxtaposition de systèmes." - P. POURCIN, in Rail International, Octobre 1994., p.14 et suivantes.

<sup>27</sup> voy supra "*Croissance, Compétitivité et emploi*".

<sup>28</sup> Dans ce qui concerne le secteur ferroviaire, on constate que nous sommes au début d'une ère de démonopolisation. "*Les réseaux transeuropéens, avec des projets qui outrepassent les frontières s'accompagnent d'une réelle ouverture de la concurrence dans les liaisons internationales. Au delà des articles 2 et 3 du Traité instituant les Communautés Européennes , concernant l'établissement du marché commun établissant une politique commune de transports et un régime assurant que la concurrence n'est pas faussé dans le marché intérieur, et des articles concernant le droit de la concurrence européen (articles 85 à 92), le texte fondamental est la Directive n°91/440. (supra cité) Celle-ci établit dans certaines conditions le droit d'accès aux infrastructures et introduit également le principe de la distinction entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise de transports.*" - v. "La politique de la concurrence européenne dans le secteur ferroviaire"- Jean François PONS, Directeur Général adjoint de la Commission des Communautés Européennes (DG IV- Concurrence), in Rail International, Janvier 1995.



Un seconde domaine de la politique est la politique régionale qui a souffert avec le programme des réseaux. Des nombreuses problèmes restent sans solution dans ce domaine. La nature des investissements dans les pays du Fonds de Cohésion, comme est le cas du Portugal, est en contradiction avec le souhait d'association des capitaux privés.<sup>29</sup>

En autre, parfois les "goulots d'étranglement" qui font le plus gravement obstacle à la croissance économique se situent parfois dans des régions riches, qui ne peuvent pas bénéficier des programmes de subventions. De sorte que l'objectif régional et celui de suppression aux entraves risquent d'être en contradiction.

Tout aussi important est le fait que le programme de réseaux transeuropéens est fortement influencé par la politique de transports. Il ne s'agit pas de la même chose, mais il est important de voir le lien entre les deux. L'élément de "politique de transports" des réseaux transeuropéens explique le parti pris par le rail et l'intermodalité. La meilleure façon de faire face aux taux de croissance annoncés de la demande semble être de se remettre au rail. Le rail quand est à grande vitesse et de haute technologie est une façon de rechange au trafic aérien et routier. Le rail conventionnel, substantiellement modernisé à tous les égards, y compris sur le plan de l'organisation, pourrait absorber une partie de la croissance du trafic de marchandises et de personnes.

Il est important de remarquer qu'il ne faut pas confondre avec la politique des transports lorsqu'on parle de la politique des réseaux, bien que les deux soient intimement liées. Le processus doit être conduit dans une double approche: d'abord une stratégie "top-down", dont les options politiques sont prises dans l'établissement des choix pour les réseaux et dans le dessin d'une carte établissant les goulots d'étranglement et les maillons manquantes; l'autre stratégie doit se constituer dans une optique "bottom-up", à l'aide de propositions émanant des Etats membres, filtrées par les gouvernements nationaux et par les organismes professionnels concernés. Il s'agit d'un exercice d'une sorte de "subsidiarité appliquée", si l'on veut atteindre les objectifs de l'Union, tout en tenant compte légitime des autres échellons de gouvernement.

## **Section 2**

### **2.1-Le Traité de Maastricht et son mise en oeuvre:**

---

<sup>29</sup> "La majeure partie des fonds nécessaires au financement de ces projets seront récoltés au niveau des Etats Membres, soit en faisant appel aux investissements privés, soit par les entreprises publiques"- voy Livre Blanc "Croissance, compétitivité et emploi"- cité supra, page 34.

Les trois articles 129B, 129 C et 129 D, du Traité sur l'Union Européenne, constituent la base juridique de mise en oeuvre des Réseaux. On passe du plan des propositions politiques au domaine de la réglementation.<sup>30</sup>

Le Titre XII, appelle la Communauté "à contribuer au l'établissement et au développement des Réseaux Transeuropéens" (Art. 129. B.1) et pour réaliser les objectifs visés elle "établit un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités, ainsi que les grandes lignes d'action envisagées" (art.129 C 1er tiret). Mais l'article 129 C.2 précise que "les Etats membres coordonnent entre eux en liaison avec la Commission les politiques menées au niveau national qui peuvent avoir un impact significatif sur la réalisation des objectifs visés à l'article 129 B2. La Commission peut prendre en étroite collaboration avec les Etats Membres toute initiative utile pour promouvoir cette coordination"<sup>31</sup>

La définition d'un réseau transeuropéen de transport se heurte à des difficultés techniques et politiques, concernant la combinaison optimales des modes de transport. Aussi, les Etats membres éprouvent de certaines difficultés à accepter une approche qui va au-delà de leurs propres programmations nationales . Outre que ces difficultés, il convient encore de déterminer quelle force contraignante peut être attachée aux orientations communautaires. Au lieu de se perdre dans un débat juridique théorique il est préférable de considérer les responsabilités des différents acteurs concernés par le réseau de transport et en particulier celles de la Communauté.<sup>32</sup>

Il s'agit désormais d'une véritable politique commune d'infrastructures, complémentaires de la politique commune des transports, et basée sur des Schémas Directeurs élaborés à l'échelle européenne. Toutefois le Titre XII du Traité, ne se contente pas d'ériger la mise en chantier des infrastructures au statut de politique communautaire. Il prévoit aussi un financement communautaire "sous la forme d'études de faisabilité, de garanties d'emprunt ou de bonification des intérêts", en appui des investissements consenties par les pouvoirs publics nationaux. Les projets d'infrastructures de transports en Espagne, Portugal, Irlande et Grèce peuvent aussi bénéficier du Fonds de Cohésion. L'engagement commun des Etats à la réalisation des programmes d'intérêt européen, répond à une des principales préoccupations des investisseurs privés: obtenir une garantie solide que leur argent sera

---

<sup>30</sup> On peut dire que dans le cadre d'une future politique d'aménagement du territoire à l'échelle européenne, le Titre XII du Traité et les RTE, constituent une base très importante, notamment par le degré d'institutionnalisation déjà achevé. C'est une "pierre angulaire" dans une perspective transnationale d'organisation et de planification du territoire européen

<sup>31</sup> . Dans sa Communication sur la Politique Commune des Transports COM (92) 494 final (Livre Blanc), il a été précisé que "l'objectif consiste à intégrer le système de transport dans la Communauté par l'achèvement de la combinaison des réseaux en tenant compte des besoins des régions géographiques plus isolées" (par. 130).

<sup>32</sup> voy infra "Les problèmes de gestion des Réseaux".

placé sur des projets viables, déjà soutenus financièrement au plus haut niveau et pérennisés d'une politique communautaire.

L'expression concrète de l'engagement communautaire à l'égard des projets précis se traduit par une Déclaration d'Interêt Européen (DIE) qui se fait à la suite d'une Déclaration d'Utilité Européenne (DUE).<sup>33</sup> Elle "constitue la reconnaissance que la réalisation d'un projet s'inscrit dans l'ensemble d'orientations établies par le Conseil dans le domaine des RTE et couvrant les objectifs, les priorités et les lignes d'action". L'octroi de la DIE n'est pas créateur automatiquement des droits de financement de la part de la Communauté ou de ses Etats Membres. Suite à des critiques du Parlement Européen et du Comité Economique et Social, la Commission a ajouté des précisions; ainsi "*elle examine dans les limites de ses compétences et conformément aux dispositions concernant l'instrument concerné, si le Projet en question peut bénéficier du financement de la Communauté*".

La DIE, octroyée par la Commission, vise des projets bénéficiant d'un engagement à caractère politique clairement exprimé en leur faveur et pouvant attirer des investissements privés. Le projet devra avoir dépassé le stade conceptuel et atteint un degré de maturité suffisante pour permettre une évaluation relativement précise de son impact.

Le rapprochement des normes se révèle en effet la condition de l'interconnexion et aussi de l'interopérabilité des réseaux, notamment dans le secteur ferroviaire. Une condition difficile à remplir, en raison du principe de subsidiarité qui régit l'ensemble du Traité de Maastricht<sup>34</sup> et que renforce encore dans une des alinéas du Titre XII: "*les orientations et les projets d'intérêt commun qui concernent le territoire d'un Etat membre requièrent l'approbation de l'Etat membre concerné*". L'application stricte de ce principe, conduirait, en occurrence à compromettre l'établissement du Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse. En effet, les dispositions réglementaires, techniques et opérationnels qui sont actuellement d'application empêchent la circulation de trains à grande vitesse complets sur le réseau européen. Les différences entre les dispositions nationales en vigueur, obligent les constructeurs à redéfinir leur matériel pour chaque marché, ce qui interdit toute économie d'échelle. Cette situation rend plus difficile le développement de la compétitivité de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux et s'oppose à la production de matériel ferroviaire au niveau européen.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Propositions de Règlement du Conseil relatifs à une déclaration d'intérêt européen pour faciliter la réalisation des RTE, dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications, JOCE n° C71 du 20 Mars 1992 (article 2 en spécial); pour les modifications JOCE n° C 124 du 6 mai 1993.

<sup>34</sup> Le principe de Subsidiarité de l'article 3B ne concerne que les rapports entre les Etats et la Communauté et pas les compétences des collectivités internes des Etats. Les Etats, par contre, peuvent décider des formes et des modalités concernant les collectivités internes pour mettre en oeuvre la subsidiarité. Bien souvent le principe a été utilisé d'une forme politique pour combattre l'extension des compétences communautaires ou pour réduire le rôle des Etats. D'une manière indirecte, il est invoqué d'une manière fragile et discutable pour justifier la centralisation ou la décentralisation d'une compétence, notamment dans les questions de la planification des infrastructures.

<sup>35</sup> " Afin de stimuler et d'accélérer les travaux d'harmonisation des grands paramètres d'infrastructure et de matériel roulant, la Commission Européenne a préparé une Directive sur ce sujet: l'enjeu d'harmonisation technique constitue un élément important dans la politique de transports qui doit permettre à l'utilisateur d'avoir

07 giugno 1904

## 2.3-Les Transports Terrestres et le Réseau Transeuropéen de

### Transport

Le premier défi, dans la mise en oeuvre de ce projet est à relever en premier lieu par la Commission Européenne qui doit convaincre les Etats Membres de la plus value de l'approche européenne. Le second défi est commun à tous les acteurs, qu'ils qu'ils soient, les autorités publiques, les usagers et les opérateurs. Il implique la mise en place d'un système de transport moderne à l'échelle européenne qui répond aux besoins de l'économie et qui s'avère acceptable pour l'ensemble des citoyens. C'est aussi que le rôle de l'Union Européenne doit être ici de travailler en coopération étroite avec les Etats membres et les Régions, dans un exercice de "subsidiarité appliquée".<sup>36</sup> Le Titre XII du Traité de Maastricht, partant sur les Réseaux Transeuropéens constitue, en effet une excellente illustration de la mise en oeuvre du principe de subsidiarité dans un domaine réservé jusqu'ici aux Etats Membres: celui des investissements infrastructurels. Il ne s'agit pas de reconnaître à la Communauté une compétence exclusive. S'il s'agit d'une compétence partagée entre les Etats Membres et la Commission, les dispositions du Titre XII vont plus loin que les principes énoncés à l'article 3B du Traité, en prévoyant que rien ne peut être fait sans l'accord de l'Etat Membre concerné par l'investissement dans son territoire. Ce titre semble aussi avoir pour effet de limiter considérablement les moyens dont dispose la Commission pour stimuler les investissements qu'elle souhaiterait promouvoir dans un intérêt communautaire mais elle offre, en revanche les moyens d'une coordination étroite des décisions des Etats membres en la matière. L'article 3 n) du Traité, qui annonce le Titre XII, précise que les actions de la Communauté comportent, dans les conditions et dans les rythmes prévus par le Traité, "le développement de réseaux transeuropéens". Par encouragement il faut entendre une politique de stimulation de certains types de comportements des Etats membres afin d'assurer la prise en compte de l'intérêt communautaire dans une politique qui ressort principalement de leur responsabilité.

Les problèmes à résoudre impliquent une double implication et une coopération étroite. Les questions les plus criantes de l'infrastructure des transports prennent la forme de chaînons manquants et de goulots d'étranglement sur les grands corridors européens de transport ( par exemple le contournement des grandes villes et les questions techniques concernant le passage des infrastructures par les territoires). D'autres problèmes concernent la congestion des grands centres urbains de certaines infrastructures routières, l'incompatibilité des solutions techniques utilisées à l'intérieur d'un même mode de

---

un système de trains à la grande vitesse compatible, au fur et à mesure que le réseau se construit."- voy "L'harmonisation technique du Réseau Européen à Grande vitesse- un défi relevé pour les chemins de fer"- Michel SQUILBIN, in *Rail International*, Novembre de 1992.

<sup>36</sup> v. Jean A. VINOIS, "Les Réseaux Transeuropéens , une nouvelle dimension pour le Marché Unique ", RMUE, I, 1993.

transport, comme l'écarterment des rails, et les problèmes de passage d'un mode de transport à l'autre dans le cas du transport combiné.<sup>37</sup>

Les interventions dispersées et dont la cohérence n'apparaissait pas toujours, ont conduit à la nécessité de développement d'un réseau transeuropéen.

### 2.3.1-Le Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse:

La grande vitesse ferroviaire, dans le domaine des Réseaux Transeuropéens est le domaine qui va constituer la partie la plus importante de ce travail. L'insertion de territoire géographiquement périphériques par rapport aux centres de développement de l'Europe dans les réseaux, constitue un élément indispensable pour les questions de l'accèsibilité et du développement régional. L'intégration de la Péninsule Ibérique et notamment du territoire portugais dans un réseau intégré de transport constitue un élément essentiel pour la diminution des asymétries internes et externes du territoire et pour une double intégration cohérente dans les actions de portée transnationale concernant **l'aménagement du territoire européen** et dans une politique de planification spatiale interne, qui permet l'utilisation optimale des synergies de la mobilité.

Parmi les modes de transport, le rail a connu, depuis la deuxième guerre mondiale une période de déclin relatif, au cours de laquelle sa part du Marché n'a cessé de décroître. Mais des perspectives nouvelles s'ouvrent aujourd'hui pour le chemin de fer, au même temps qu'on assiste à la saturation des modes concurrents. L'amélioration de la gestion commerciale des compagnies ferroviaires, le développement de technologies nouvelles pour le transport de voyageurs et la capacité que le rail peut offrir pour le transport de marchandises, ne peuvent qu'inciter au développement de bases nouvelles pour le chemin de fer. Dans ce contexte, les possibilités offertes par la grande vitesse sont à prendre particulièrement en considération.<sup>38</sup>

Ainsi, le Conseil a adopté une résolution<sup>39</sup>, invitant la Commission à créer un groupe à Haut niveau et à consulter ce groupe sur le développement du réseau européen de trains à grande vitesse.<sup>40</sup> Ce premier groupe a été consulté par la Commission sur l'établissement d'un schéma directeur de Trains à grande vitesse, l'identification de projets prioritaires et la détermination des mesures à prendre pour assurer un niveau suffisant de compatibilité

<sup>37</sup> Des nombreux documents communautaires concernent les questions de l'harmonisation technique, d'un côté et de l'autre celles concernant la problématique de l'interopérabilité. Ainsi dans ce qui concerne les Trains à Grande Vitesse, v. Proposition de Directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse, COM, 4947 107, du 7/04/1994.

<sup>38</sup> v. COM (89) 564- Communication de la Commission sur une politique ferroviaire commune.

<sup>39</sup> Résolution du Conseil des 4 et 5 décembre 1989.

<sup>40</sup> Com (89) 238, points 2 et 3-Communication de la Commission en matière d'infrastructure; concentration des efforts et des moyens.

technique et d'un système intégré de contrôle-commande. Pour le groupe, la grande vitesse constitue un des principaux atouts du rail. Mais son exploitation nécessite à la fois de construire de nouvelles lignes et l'acquisition d'un matériel roulant spécifique, et donc des importants investissements. Au même temps que le train à grande vitesse constitue une **alternative** à la route et à l'avion pour le transport de voyageurs et un **complément** de ces modes. La constitution du **réseau européen** est, selon le rapport du groupe à Haut Niveau, une nécessité pour que la grande vitesse connaisse un véritable développement et que pour la Communauté tire le maximum d'avantages et doit être conçu pour permettre l'écoulement des principaux de flux de transport de la Communauté, la desserte des régions périphériques et la meilleure utilisation de l'espace européen.

Le Schéma Directeur préparé pour l'horizon 2010, comprend les lignes essentielles pour la structuration du réseau européen, soit 9.000 km de lignes nouvelles, 15.000 km de lignes aménagées et 1.200 km de ligne de maillage.<sup>41</sup> Les 14 principaux corridors constitutifs du schéma directeur ont fait l'objet d'une série d'examen détaillés de la part du groupe. Ce travail a conduit à la conclusion qu'il était de l'intérêt de la Communauté d'approfondir l'étude économique et financier des quinze **maillons-clés**, dont la réalisation conditionne le fonctionnement du réseau et qui constituent les projets prioritaires.<sup>42</sup>

Depuis 1991, le Groupe à Haut Niveau a mis en oeuvre le programme de travail défini dans une résolution du Conseil de décembre 1990.<sup>43</sup> Le sous-groupe "réseau" a actualisé le schéma directeur entre 1990 et 1994, précisant les liaisons intra-communautaires encore incertaines en 1990 (comme la liaison Espagne- Portugal) et ajoutant les liaisons entre l'Union Européenne et les pays voisins du Nord et du l'Est.<sup>44</sup> On verra plus tard les questions essentielles concernant le constitution de ce réseau transeuropéen et les rapports avec l'aménagement du territoire européen. Le développement de grands réseaux de transport transeuropéens, notamment dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire peut mieux contribuer à répartir les populations et les activités économiques sur le territoire européen en renforçant la compétitivité des régions périphériques grâce à une amélioration de leur accessibilité par rapport aux régions centrales de l'Union. Mais il est également porteur de déséquilibres qui appellent à des mesures complémentaires.

---

<sup>41</sup> v. Rapport du Groupe de Travail à Haut Niveau pour le développement d'un réseau européen de trains à grande vitesse, DG VII, Commission des Communautés Européennes, décembre 1990,

<sup>42</sup> dans les recommandations du Groupe un des maillons-clés identifiés était le corridor Lisbonne-Porto-Madrid; ceci a été repris dans le deuxième rapport du Groupe, même s'il est reconnu que les rentabilités sont variables dans le temps (horizons 2000 et 2010) et pour plusieurs maillons-clés très faibles (comme c'est le cas Lisbonne-Porto-Madrid).

<sup>43</sup> V. Résolution du Conseil du 17/02.1990 sur le réseau ferroviaire à grande vitesse (JOCE C 33 du 8.2.91).

<sup>44</sup> Le schéma directeur a été inclus dans la proposition, présentée par la Commission au Parlement Européen et au Conseil, le 7 avril 1994 "Les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transports" (proposition COM (94) 106.

### 2.3.2- Les problèmes de gestion des Réseaux :

L'esprit du Titre XII du Traité est clair: les Etats membres sont les premiers responsables de la mise en oeuvre du réseau, depuis sa conception jusqu'à son réalisation concrète. Le rôle de l'Union qui a longtemps été contesté dans ce domaine, se précisera au fur et à mesure que les décisions seront prises. A ce stade on peut identifier la plus value communautaire à partir de trois maîtres mots figurant dans l'article 129 B.2: *interconnexion, interopérabilité et accès* aux réseaux.

(i) *pour la conception du réseau transeuropéen:* grâce à une coordination poussée des administrations nationales compétentes dans les différents secteurs de transport concernés, la Communauté ouvre un dialogue permanent avec les Etats membres, tout en influençant la nature des relations entre les Etats Membres eux mêmes, souvent confrontés à des problèmes de choix des corridors, comme est le cas des rapports intra-ibériques et des choix nécessaires pour le choix des options des liaisons entre l'Espagne et le Portugal. Le limite du rôle de l'Union est le droit d'un Etat membre individuel de refuser la proposition de la Communauté, conformément à l'article 129 D al.2 qui stipule que les orientations et les projets d'intérêt commun qu concernent le territoire d'un Etat membre requièrent l'approbation de l'Etat membre concerné.

Cela pose des problèmes pour lesquels est encore difficile de trouver une réponse adéquate. En effet, l'article 129 C envisage plusieurs domaines d'action pour la Communauté, à savoir ceux qui concernent les orientations, les actions nécessaires, l'interopérabilité et le financement. Les orientations, ont trois composantes principales: les objectifs, comprenant la définition du réseau transeuropéen à réaliser et une description des problèmes qui empêchent la réalisation et les possibles solutions; les priorités et les grandes lignes d'action, qui peuvent comprendre des action réglementaires et administratives et l'identification de projets d'intérêt commun, dont l'importance résulte de l'intervention financière de la Communauté.

Les orientations pourraient être comparées à un programme d'action à long terme, la validité et la durée de tel programmepouvant varier en fonction du secteur concerné. Les orientations peuvent être établies pour chaque réseau transeuropéen en général ( par exemple par le réseau intégré des transports) ou pour chaque secteur homogène du réseau (par exemple, le secteur ferroviaire et la grande vitesse). La procédure de décision pour l'adapatation de ces décisions est celle de l'Article 189 B ( co-décision) qui assure la concertation plus étendue entre le Conseil et le Parlement, impliquant le Comité Economique et Social et le Comité des Régions. Le problème apparaît avec la possibilité offerte par l'article 129 D alinéa 2, qui concède une sorte de "droit de veto" à tout l'Etat membre dont le territoire est concerné par les orientations et les projets d'intérêt commun, une fois qu'ils doivent être approuvés par l'Etat. Cette disposition semble indiquer que les

orientations une fois approuvées par le Conseil deviennent contraignantes pour tous les Etats membres. Mais quel est le degré de contrainte réel d'un Etat membre? Est-ce que c'est légitime de d'entraîner pour les Etats l'obligation de réaliser dans son territoire des projets d'infrastructures qui ont comme but de compléter un réseau en programmation?<sup>45</sup>

On trouve qu'une possible solution est le recours à un exercice de subsidiarité appliquée et une coopération étroite entre les Etats membres et la Commission dans le définition des projets possibles. Il faut prendre en considération les besoins et les orientations nationales en matière d'infrastructures et oublier une imposition par "le haut" (c'est encore l'approche " top-down") qui peuvent apparaître comme souhaitables sur le plan théorique des principes, mais qui peuvent parfois s'avérer comme inadéquates pour un territoire donné, dans un limite temporel précis. La coopération nécessaire entre les Etats membres et la Commission dans l'élaboration de plans, de schémas et d'orientations préalables, s'inscrit bien dans la ligne de la subsidiarité.

#### *(ii) L'extension des Réseaux aux Pays Tiers*

Les bouleversements politiques qui ont eu lieu dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont démontré l'existence d'une fossée considérable entre l'est et l'ouest de l'Europe en matière d'infrastructures. A l'est, plusieurs décennies d'isolement et de mise en oeuvre d'une politique de transport ne reposant pas sur les forces de marché, les réseaux d'infrastructure ont évolué plus lentement et selon de critères différents de ceux de l'ouest européen.

Après avoir déjà intégré l'extension vers les trois pays devenus membres de l'Union le 1er janvier 1995, l'Union apparaît comme particulièrement bien placée pour identifier les conditions les plus appropriées pour assurer l'extension du réseau vers les pays tiers, qu'il s'agisse de la Suisse et de la Norvège ou des pays de l'Europe Centrale et Orientale et du bassin méditerranéen

L'article 129 C.3 prévoit cette faculté, tout en la limitant à la promotion des projets d'intérêt commun et à l'interopérabilité du réseau..<sup>46</sup>

#### *(iii) l'harmonisation technique:*

L'un des principaux problèmes rencontrés par les systèmes de transport porte sur l'absence d'interopérabilité entre les réseaux. Cette carence est observé à plusieurs niveaux: entre les Etats membres, à l'intérieur d'un même mode de transport, entre les modes ou concernant les systèmes de gestion du trafic. Aucun Etat membre peut prétendre de résoudre seul le

<sup>45</sup> v. VINOIS - "Les Réseaux Transeuropéens", in RMUE/ 1 1993. précité.

<sup>46</sup> A ce jour, la Commission et le Parlement Européen ont pris de grandes initiatives pour identifier les grands corridors de transport dans les PECO; à la suite de la conférence paneuropéenne des transports (Crète, mars 1994), neuf corridors ont été décrits et approuvés par le Communauté et les pays concernés comme point de départ des travaux, permettant ainsi de concentrer les effortssur les projets relatifs à ces corridors, que ce soit à l'intérieur de l'Union ou des PECO.



problème. Des mesures d'harmonisation technique s'imposent sur la forme de normes européennes, de spécifications ou de règles techniques.

Une première Directive a été adoptée par le Conseil concernant la définition et l'utilisation de normes et de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour l'utilisation du trafic aérien.<sup>47</sup> La Commission a également proposé une Directive concernant l'interopérabilité du TGV<sup>48</sup> qui a fait l'objet de discussion approfondie au Conseil et au Parlement. Par sa portée et par son ambition, elle représente une pièce maîtresse dans l'ensemble de textes et d'initiatives concrétisant l'Union Européenne dans le domaine ferroviaire. Elle complète et prépare l'application dans ce domaine de dispositions plus générales notamment celles sur les marchés publics et les certifications. La Directive cite comme exigences essentielles: la sécurité, la disponibilité, la santé des personnes, la protection de l'environnement et la protection des consommateurs. La mise en oeuvre de cette interopérabilité, pose des problèmes précis. En effet, pour les réseaux de chemin de fer, il est usage de classer les projets d'investissement par ordre de rentabilité décroissante et de donner priorité aux investissements plus rentables immédiatement. En fonction de l'état de modernisation du réseau peuvent figurer en tête des opérations de modernisation sans valeur stratégique à terme et ne respectant pas l'interopérabilité. Ainsi, et dans le domaine des principes on peut suggérer que la meilleure façon de promouvoir l'interopérabilité est le possible établissement d'une formule de compensation pour encourager les opérations d'interopérabilité.

Sous le point de vue juridique, l'article 129 C 1.2ème tiret du Traité, prévoit l'action de la Communauté dans ce domaine. Ces dispositions octroient à la Commission un pouvoir d'initiative pour promouvoir la coopération entre les Etats membres. On peut dire, avec de plusieurs auteurs<sup>49</sup>, que " *la rédaction de cette partie du Titre XII laisse entrevoir une réticence des Etats membres envers l'intervention, voire même l'immixtion de la Commission dans leurs politiques nationales. De plus, il aurait également été éminemment souhaitable de prévoir l'association des industriels et des entreprises privées concernées, ainsi que celle des administrations, des opérateurs et des usagers*".

Si la notion d'interopérabilité n'est pas définie dans le Titre XII du Traité, la compatibilité entre les différents réseaux est fondamentale pour l'efficacité du transport. Sur la base de l'article 129 D, la Commission a proposé au Conseil d'établir l'interconnexion et l'interopérabilité des différentes parties de l'infrastructure du réseau européen de trains à

<sup>47</sup> Directive 93/65 du 19.07.1993 (JOCE L 187/52 DU 29.07.1993).

<sup>48</sup> Com (94) 107 du 7 avril 1994, la Directive "interopérabilité".

<sup>49</sup> v. VINOIS et MESTRE/PETIT- in "Réseaux Transeuropéens"- Constantinesco V., Kovar, Jaqué J.P., Simon D.-Traité instituant la CEE, commenté article par article.

grande vitesse , afin de porter remède au cloisonnement actuel des réseaux nationaux et se doter ainsi d'une véritable politique commune des transports.

### Section 3

#### 3.1-Le Lien entre les Réseaux Transeuropéens et le Marché Intérieur:

La nécessité d'une prise de considération du marché des infrastructures au plan communautaire, dans la perspective du Marché Unique s'impose du fait que la réalisation d'un espace sans frontières intérieures doit donner lieu à une augmentation significative des échanges intracommunautaires des biens, de services et de capitaux, ainsi qu'à un désir de mobilité accrue des personnes. En effet, on peut dire que les effets économiques de ce phénomène attendu n'apparaîtront que si les échanges peuvent s'appuyer sur un réseau d'infrastructures adéquates.

Les Réseaux Transeuropéens ont la vocation à couvrir l'ensemble du territoire européen en faisant participer au marché unique toutes les régions qui le composent. Ils constituent un facteur de cohésion économique et sociale de première importance. Relier le centre à la périphérie, le monde rural au monde urbain, donner aux entreprises l'accès aux services de transport et de communication ainsi qu'à l'énergie les plus compétitifs sont les nécessités évidentes des entreprises d'aujourd'hui.<sup>50</sup>

Les rapports entre les réseaux et le développement économique en Europe sont évidents et restent étroitement liés. Ainsi le futur européen, en termes politiques et d'intégration économique va dépendre de la qualité des réseaux de transports. Un marché européen vraiment fort, peut seulement cueillir les fruits de l'intégration économique si les domaines social, économique et régional se trouvent intégrés.

Un autre domaine important est celui concernant les maillons manquants dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire. On peut dire que la solution "grande vitesse" est très convenable pour le transport de passagers. Mais les problèmes de l'harmonisation technique, concernant l'écartement et l'utilisation des voies, demeurent pour qu'on trouve des solutions. La planification ne peut pas être laissée aux compagnies nationales des

---

<sup>50</sup> Mais on constate également que la stratégie des RTE, qui visent à "relier les bouts les uns aux autres" conduit sur le plan économique à des conséquences qui parfois ne sont pas très bien soulignées: on va généralement vers une rationalisation et vers une concentration des implantations économiques et industrielles. Celles-ci débouchent sur une concentration spatiale des activités, qui se fait au détriment des économies locales dans un certain nombre de régions. Les réseaux peuvent jouer comme des facteurs de polarisation, mais peuvent également agir comme des facteurs de révélation du jeu des acteurs locaux pour le développement.

chemins de fer, car le facteur coordination reste comme essentielle pour l'établissement du réseau.

La logique des maillons manquantes peut trouver une explication différenciée selon l'approche de planification reste dans le domaine national ou évolue vers une planification au niveau européen dont les effets économiques et sur le Marché Commun sont assez clairs. La planification de l'infrastructure au niveau national est centrée sur les compagnies nationales de construction qui trouvent des avantages compétitifs au égard des compagnies étrangères. Mais si on prend en considération l'échelle européenne, on trouve une réalisation plus facile d'économies d'échelle et un épargnement des coûts. Cette nécessité de coordination doit se baser sur des conceptions transnationales dans la construction de nouveaux réseaux européens. La planification doit intégrer plusieurs facteurs d'interconnexion complémentaire, comme l'infrastructure de transport, l'information et la logistique, le cadre institutionnel et réglementaire et l'impact sur l'environnement et la sécurité. C'est l'approche intégrée qui peut résoudre les problèmes des maillons manquantes de communication dans l'Europe du Marché Intérieur.

### 3.2- Les Réseaux Transeuropéens et la cohésion économique et sociale:

L'important rôle de l'infrastructure du transport pour le développement régional reste comme un des principes fondamentaux de l'économie régionale. Dans une forme simplifiée, ça veut dire que les régions possédant les meilleures infrastructures auront une meilleure accessibilité aux marchés et, par conséquent seront plus productives et plus compétitives que les régions ayant un mineur degré d'accessibilité. Des réseaux de transport modernes et efficaces sont nécessaires pour la compétitivité européenne à l'échelle globale. On trouve aussi un consensus sur le rôle de l'infrastructure de transport pour la convergence des zones périphériques et enclavées de l'Union Européenne.<sup>57</sup> Ces deux objectifs ont conduit à la nécessité de l'investissement dans le domaine du transport. Mais les contradictions et les paradoxes demeurent: l'amélioration des liaisons entre les centres de décision les plus développées de l'Union Européenne peut contribuer pour un accroissement des larges différences d'accessibilité entre les grands réseaux de villes du centre de l'Europe et les régions périphériques. L'amélioration des liaisons entre les centres et les périphéries peut mettre en évidence les contradictions dans la concurrence et le placement de produits dans les différents marchés. Les conséquences de

<sup>57</sup> Dans ce qui concerne le Portugal, l'analyse de la situation des transports a également dû prendre compte du contexte spécifique et aborder non seulement les problèmes concernant les transports extérieurs devant être résolus par les portugais (tant à l'intérieur de la Péninsule Ibérique qu'en relation avec le reste de la Communauté) mais aussi aux problèmes de l'aménagement de l'espace intérieur et les exigences qui découlent pour les transports. Dans l'exécution du Cadre Communautaire d'Appui Portugais (CCA), il faut noter que les investissements publics se font surtout dans les secteurs vitaux pour la stratégie de développement de la Communauté.-v. - *Quatrième Rapport annuel sur la mise en oeuvre de la réforme des Fonds Structurels 1992*- Commission Européenne, Fonds Structurels Communautaires, OPOCE, 1994;

l'établissement des RTE de transport pour les régions périphériques peut s'avérer comme problématique et complexe.<sup>52</sup>

En effet on peut dire qu'il y a une incertitude sur l'extension de l'impact de l'infrastructure des transports sur le développement régional et sur les directions à suivre. Il faut faire une évaluation de l'infrastructure de transport et savoir s'elle contribue pour une polarisation régionale ou pour une décentralisation. Quelques auteurs argumentent que les politiques de développement régional basées sur la création d'infrastructures les régions en retard de développent (notamment dans les Régions à l'Objectif 1<sup>53</sup>) n'ont pas réussi à réduire les disparités de développement régional en Europe<sup>54</sup> au même temps qu'autres auteurs pensent que la réduction des barrières entre les régions n'as pas porté préjudice aux régions moins développées.<sup>55</sup> . Sur un point de vue théorique les deux effets restent possibles. Les nouvelles infrastructures de transport montrent la tendance pour être construites entre les centres de développement économique (ou on trouve les majeures demandes de mobilité) et non entre les centres et les périphéries. La possibilité que les RTE de transport portent de bénéfices aux régions centrales de l'Union Européenne, reste comme une des options possibles. Aussi les tendances divergentes des infrastructures de transport pour le dévelopemnt régional posent d'autres questions; en effet, on peut dire que l'introduction de niveaux supérieurs ds niveaux de transport, comme est le cas de la grande vitesse ferroviaire peut contribuer pour la création des nouvelles avantages de localisation, mais aussi peut contribuer pour un plus grand écartement des régions qui n'ont pas encore accès aux réseaux.

L'analyse de l'impact de la politique des RTE dans la cohésion économique et sociale doit tenir compte d'un approche qui prends en considération les différents modes de transport. Les conséquences pour la Cohésion entre les Etats Membres, les Régions et les groupes sociaux sont différents selon le mode de transport en analyse.

Dans le secteur ferroviaire, l'aspect le plus important pour l'amélioration de la cohésion dans les Etats Membres reste la base infrastructurelle du Fonds de Cohésion et des Fonds Structurels.<sup>56</sup> Mais l'effet des RTE est ambigu, lorsqu'on pense aux distances entre les villes principales e leurs liaisons par des routes secondaires. L'impact des poltiques non-financières n'apparaît pas comme très significatif dans le moyen et dans le long terme, sauf

---

<sup>52</sup> Dans ce sens v. R. VICKERMAN et K. SPIEKERMANN, " Accessibility and Economical Development in Europe", -Draft paper, Université de Dortmund- Présentation à la Conférence " European Transport and policies networks: policies on european networks", Espinho, Portugal, 17-23 avril 1995.

<sup>53</sup> Régions en retard de développement dont le PIB/capita est inférieur à 75% de la moyenne communautaire, et où on trouve la totalité du territoire portugais.

<sup>54</sup> v. VICKERMAN, 1991 a, cité in "Accessibility and Economic development in Europe".

<sup>55</sup> v. BROEKER et PESHEL, 1988, idem. idem.

<sup>56</sup> v. Règlement (CEE) n° 1164/94 du Conseil du 16 MARS 1994, instituant le Fonds de Cohésion, JOCE L17/43 du 12/07/94.

les possibles modifications apportées par les processus de privatisation des chemins de fer et par la libéralisation des marchés.

Le volume des Fonds Structurels pour le secteur du transport reste très important.<sup>57</sup> Les Fonds Structurels ont été essentiels pour l'amélioration des réseaux routiers secondaires dans les Pays de la Cohésion. Dans ce qui concerne les RTE, plusieurs difficultés administratives et dans l'évaluation de l'impact des projets pour des zones déterminées. La Commission attire l'attention pour les bénéfices qui restent au-delà de l'évaluation nationale de la viabilité du projet. La plupart des projets se situent dans les zones centrales de la Communauté ce qui doit faire prendre en considération les bénéfices qui résultent du processus d'intégration. Sur le plan financier, les pays de la Cohésion ont eu plus de 40% des prêts de la BEI (notamment l'Espagne et le TGV) et 25% des aides concernant plus directement les Réseaux. Les Pays de la Cohésion ont reçu un ensemble d'aides pour les secteurs des ports, du transport combiné, des routes et entre 15% et 25% pour le Rail conventionnel et pour le TGV.

Dans un côté, et dans une vision plus large, on peut dire que la pression sur les Régions en retard de développement (les régions classées dans l'Objectif 1) ont plus de besoins dans le secteur des infrastructures, notamment dans ce qui concerne le transport. Pour cela, les subventions de la BEI et les Fonds Structurels financent les régions les plus périphériques de la Communauté. Cette orientation est parfois la clé du développement économique de ces régions, mais peut trouver des importantes paradoxes et contradictions internes.<sup>58</sup> Le financement d'infrastructures de base pour ce type de régions peut, d'un côté avoir comme conséquence la liaison de la périphérie au centre et des régions enclavées aux "systèmes nerveux" centraux du territoire européen. De l'autre côté, il est toujours difficile d'évaluer les effets concrets des réseaux et les conséquences pour les questions de la "connexion" entre les centre-axes de développement et les parties éloignées des mégapoles avec de difficultés de communication.<sup>59</sup> Si ces actions peuvent développer la genèse d'un concept **d'aménagement du territoire européen**,<sup>60</sup> elles peuvent aussi augmenter les différences d'accessibilité entre les régions centrales et périphériques. Les gains d'accessibilité peuvent contribuer pour le développement économique et social des

---

<sup>57</sup> Les chiffres concernant le volume des Fonds sont indicatifs: 56 billions d'écus pour la période 1989-93 (15% du volume total des Fonds Structurels) et 26 b. d'écus sur la forme de prêts de la BEI.

<sup>58</sup> v. art.129 B qui prévoit que "l'action de la Communauté tient en compte les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté".

<sup>59</sup> V. J. MAURER "Major axes of development : the role of TEN's"- in Commission Européenne/ Conseil de l'Europe- *Development perspectives for a wider european territory*-- Joint Conference, Dresden 1993, p. 45 et suivantes.

<sup>60</sup> Le PE s'est félicité du fait qu'en "incluant les RTE dans les compétences de la Communauté le Traité de Maastricht institutionnalise l'ébauche d'une politique communautaire d'aménagement du territoire", les réseaux constituant "un apport innestimable pour l'aménagement du territoire et la cohésion économique et sociale".

zones périphériques, mais peuvent également accroître la mobilité dans les centres et oublier les liaisons intra périphériques .

### 3.3- Les procédures juridiques applicables aux Réseaux Transeuropéens

#### 3.3.1- La diversité des procédures décisionnelles:

On a bien remarqué, notamment à la lecture de l'article 129 C.2 que les Etats Membres n'ont pas voulu donner à la Communauté une compétence forte dans le domaine des Réseaux transeuropéen, une fois qu'ici on touche à des questions dérivant du domaine des compétences nationales. Bien qu'on ne voit pas une référence explicite au principe de subsidiarité dans le Titre XII, il est implicite que l'action communautaire ne peut pas outrepasser ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs en question; c'est le principe de proportionnalité (art.3 B 3ème alinea) qui va donner le lien d'action communautaire et l'intervention dans le domaine des infrastructures nationales.

Deux procédures distinctes ont été prévues, dont le poids est proportionnel à l'intensité de l'action de la Communauté à son impact sur la marge de manoeuvre pour chaque Etat Membre. Les deux procédures impliquent cinq organes différents: la Commission, le Conseil, le Parlement, le Comité économique et Social et le Comité des Régions, ces deux pouvant donner un avis qui n'est pas contraignant, mais dont l'élaboration requiert un certain temps. La procédure de codécision, décrite à l'article 189 B est applicable à l'adoption d'orientations visées par l'article 129 C1er tiret. Ces orientations vont avoir un impact sur la possibilité de recourir au financement communautaire et aux politiques d'investissements des Etats Membres. L'exemple du Fonds de Cohésion est la meilleure preuve, une fois qu'il peut financer les projets d'intérêt commun, identifiés dans les orientations établies pour les réseaux de transport. Un projet non identifié dans les orientations ne peut pas bénéficier du financement du Fonds de Cohésion. Pour mieux comprendre les implications précises de cet instrument, il faut se reporter au Protocole sur la Cohésion Economique et Sociale et à l'article 129 C, concernant les RTE en matière d'infrastructures de transport. Si ce dernier se limite à une référence au Fonds de Cohésion, le protocole fixe les critères économiques et financiers pour bénéficier du Fonds. Dès juillet 1993, la Commission a arrêté un premier groupe de projets, mais a dû mettre en garde les Etats Membres contre une demande trop excessive de financement pour les infrastructures de transport par rapport à ce qui concerne le domaine environnemental.

Dans ce qui concerne la procédure de co-décision, elle offre un "droit de veto" aux Etats Membres concernés par les projets ( L'article 129 D, 2ème paragraphe précise que "les orientations et les projets qui concernent le territoire d'un Etat Membre requièrent l'approbation de l'Etat Membre concerné"). Ceci supposera que la Commission ait

obtenu, au stade des orientations, l'adhésion de chacun des Etats Membre sur les projets les concernant; il est donc nécessaire une coordination accrue des projets et un échange constant d'informations entre les Etats et la Commission. La procédure de codécision par les risques de lenteur et de lourdeur pourrait compromettre la flexibilité nécessaire à l'adaptation d'orientations, en fonction des possibilités de développement des réseaux nationaux et des possibilités technologiques. Il s'agira d'insérer dans les propositions au Conseil et au Parlement des délégations de pouvoirs suffisamment larges à la Commission pour permettre les adaptations nécessaires dans les délais les plus efficaces.

Pour les autres actions prévues par l'article 129C, la procédure prévue est celle de la coopération (article 189 C) et la procédure d'avis conforme pour le Fonds de Cohésion institué par l'article 130D. De cette diversité de procédures de décision ressortent deux points- en premier lieu, grâce à la procédure de co-décision pour les orientations et à celle d'avis conforme pour la création du Fonds de Cohésion, les compétences du Parlement Européen sont renforcées car il possède un pouvoir de décision égal à celui du Conseil. D'autre part, les trois procédures comprennent l'avis consultatif du Comité Economique et Social et du Comité des Régions. Le développement des RTE ayant pour objectif de "relier entre elles les villes et les réseaux européens" et "d'ouvrir les réseaux aux villes de l'Europe Centrale et Orientale", l'intervention du Comité des Régions est parfaitement justifiée.<sup>61</sup>

### **3.3.2- La diversité des procédures financières:**

Le Livre Blanc de la Commission a suscité une véritable polémique entre les Etats Membres dans ce qui concerne le financement des RTE de Transport. Les solutions que la Commission a proposées dans les orientations soumises au Conseil et au Parlement Européen, s'élève à 400 milliards d'euros pour la période 1994-2010. La grande vitesse ferroviaire a la "part du lion", avec 150 à 175 milliards d'euros, soit 40% à 45% de la somme totale; la route représente à peu près 120 milliards d'euros dans un horizon plus court (2002-2004). Le transport combiné recueille 2 milliards d'euros qu'il faut rélier aux investissements du rail.<sup>62</sup> Les projets proposés à l'examen du Groupe Christopherson<sup>63</sup> permettent de faire une expérience pilote, dans la mesure où on prend chaque projet individuellement et fait l'analyse des problèmes financiers et politiques qui les affectent. L'horizon 2010 est très important et on se pose la question fondamentale- qui va financer? Dans le domaine du transport il existe une logique fortement interventionniste du secteur

<sup>61</sup> v. Art. 3 de la proposition de règlement du conseil instituant un Fonds de Cohésion, JOCE n° C 38 du 12 février 1993, p.22. et à titre d'exemple Avis du Comité Economique et Social "Programme Législatif de la Commission pour le Transport- programme d'action 1995-2000 4 CES 1305/95).

<sup>62</sup> v. J. VINOIS 4DG VII)- "L'Avenir des RTE de Transport", *CLUB DE BRUXELLES*, précité., p. 69 et suivantes.

<sup>63</sup> Deux groupes de travail se sont constitués après le Conseil Européen de Bruxelles. Le "Groupe Transport" s'est constitué sur l'égide du Vice- Président de la Commission Européenne, H. CHRISTOPHERSON. Le Groupe a présenté une liste de projets prioritaires au Conseil Européen de Corfou et du Conseil Européen d'Essen, en décembre 1994.

public, les autorités publiques jouant un rôle très important dans les décisions pour le financement, jouant avec les budgets publics.<sup>64</sup> Le domaine communautaire est seulement prépondérant pour cette question dans les régions bénéficiant du Fonds de Cohésion et du FEDER. Les opérateurs publics, comme les compagnies de chemin de fer ont souvent le statut d'entreprise publique, même si on assiste à une possible intervention du secteur privé, avec les sociétés consociationnaires, les banques et les industriels.

Le domaine des transports a des problèmes spécifiques concernant les investissements, le premier tant la viabilité économique des projets, bien comme des questions de portée purement financière. Les problèmes concernant les décisions politiques et les autorisations administratives sont aussi à tenir en considération, bien comme les délais de la construction des grandes infrastructures, les questions d'accès aux infrastructures de transport, l'interopérabilité des réseaux et l'absence de cohérence européenne et la rentabilité des infrastructures. Si le financement public est la réponse classique, on se trouve face à la difficulté des déficits budgétaires. Le problème se pose en termes de trouver des solutions qui combinent des montages juridiques et financières combinant les décisions politiques et les critères de viabilité économique. En étant très difficile la construction d'une approche globale, on défend une approche projet par projet. Lorsqu'on regarde comment se distribue la rentabilité d'un projet on s'aperçoit qu'elle ne concerne seulement pas l'Etat concerné, mais aussi les pays voisins impliquant la nécessité de formuler des montages internationales. La question du *partenariat public-privé* ne peut pas être transformée dans un affaire doctrinal, oubliant les traditions de chaque Etat. Il convient, selon les projets de marier les interventions publiques, dosées de manière différente selon les projet, avec des fonds publics d'origine régionale, nationale ou communautaire, en tenant compte des avantages respectifs qu'apportent les projets à ces diverses collectivités. La question du libre accès aux infrastructures dans le domaine de la libéralisation des marchés publics pose d'autres problèmes avec l'introduction des incertitudes entre les divers opérateurs économiques.<sup>65</sup> Parmi les possibles montages des projets d'infrastructures, les concessions dans le domaine des infrastructures de transport offrent des possibilités intéressantes. Le fonctionnement du partenariat public- privé pourrait se faire avec une planification

---

<sup>64</sup> Les difficultés budgétaires des Etats ont eu comme conséquence de réduire toujours les investissements dans l'infrastructure des transports- un rapport récent de l'OCDE montre que dans l'UE, l'investissement est tombé de 70% du PIB dans les années 70 à 0,9% dans les années 80 (Stevens B. and Michalsky "infrastructures in the 90's", OCDE, Paris 1993).

<sup>65</sup> Une des solutions possibles est la gestion de ces investissements au travers d'autres formes de gestion- le Crédit Local d'Europe est un Groupement Européen d'Interêt Economique regroupant 7 institutions financières européennes spécialisées dans le financement des collectivités locales et des projets. Ces institutions se situent dans les pays de la Communauté, incluant le Portugal et l'Espagne et a été créé pour pouvoir au financement des grands travaux d'infrastructure européenne.



publique préalable et des possibles participations du secteur privé, notamment pour la phase d'exécution concrète du projet.<sup>66</sup> .

Les questions essentielles portent sur deux points: quel est l'apport que la Communauté peut faire aux Etats Membres et comment cet apport peut-il aider à avoir les fonds nécessaires à la réalisation de ces projets? La deuxième question porte sur les incentives possibles pour attirer les investissements privés nécessaires.

On peut dire que les moyens de financement communautaires sont divisibles en les "moyens budgétaires" (A) et les "moyens non budgétaires" (B).

Tout d'abord le **FEDER** (le Fonds Européen d'Investissement Régional) qui offre à un certain nombre de régions de la Communauté des subventions ( qui peuvent aller de 50% jusqu'à 75% de l'investissement) pour la réalisation de projets pour l'infrastructure des transports. Les principaux bénéficiaires de l'Objectif 1 sont l'Espagne, le Portugal, la Grèce et l'Irlande, bien comme certaines régions frontalières (INTERREG II) et certaines régions de déclin industriel (Objectif. 2) peuvent bénéficier de subventions pour l'infrastructure des transports; le **Fonds de Cohésion**<sup>67</sup> visé par l'article 130 D du Traité, permet à des pays comme le Portugal d'obtenir une subvention allant jusqu'à 85% des dépenses publiques pour la réalisation de projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations.; la **Ligne B5-700**<sup>68</sup> du Budget de la Communauté, qui permet de financer des projets qui relèvent du réseau de transport de toute la Communauté et le Programme **PHARE**, concernant les dotations pour le co-financement des projets d'infrastructures de transport dans les pays de l'Europe Centrale et Orientale.

Dans ce qui concerne les instruments non-budgétaires, il faut compter les interventions de la **BEI** (Banque Européenne d'Investissement). Les principes généraux dont s'inspire la BEI lorsqu'elle examine les projets des RTE sont les suivants: la Banque n'a pas de préférence par des projets publics ou privés et chaque projet doit être examiné sur la base de son mérite propre, compte tenue des effets de réseau identifiables afin de déterminer la viabilité économique et financière, chaque projet doit correspondre à u

---

<sup>66</sup> " La participation du secteur privé devrait introduire un élément de concurrence permettant d'améliorer les questions coût-efficacité tant au stade de planification des projets que de leur réalisation et de leur fonctionnement- v. Commission des Communautés Européennes "Le Financement des RTE", précité, p.5.

<sup>67</sup> v. Proposition de règlement du Conseil instituant un instrument financier de Cohésion JOCE C 38 du 12 février 1993, p.18 ( fondé sur l'article 235 CEE); v. également la proposition modifiée du Conseil JOCE C 17 avril 1993- le règlement a été adopté formellement par le Conseil le 30 mars 1993, JOCE L79 du 1er avril 1993. Le Fonds de Cohésion définitif a été institué lors du Conseil Européen d'Edimbourg , in JOCE C 38, p.22. Voir Règlement (CE) n°1164/94 du Conseil du ' mars 1993, Com(93) 164 final du 16 mai 1994, instituant le Fonds de Cohésion.

<sup>68</sup> Le budget de la Commission dispose d'un nouveau chapitre destiné à financer les RTE. L'exécution des crédits inscrits dans le budget communautaire est parfois problématique et sont de 251 millions d'écus pour 1995 et croissent jusqu'à 640 millions d'écus pour 1999.

besoin identifié de capacité du réseau.<sup>69</sup>..Un autre instrument prévu est le **Fonds Européen d'Investissement (FEI)** qui a été instauré en juin 1994 pour faciliter la mise en oeuvre des RTE, notamment des transports. Dans un premier temps, il devrait offrir contre rémunération des garanties sur les prêts destinés aux projets d'intérêt commun dans la Communauté et même dans des pays tiers adjacents. Dès 1996 que les statuts du fonds permettraient à celui-ci de décider de prendre de participations en capital dans les projets d'infrastructure de transports, une activité souhaitable, surtout si on veut encourager un partenariat public-privé.

Ce le partenariat public-privé qui pose plus de questions pour la faisabilité: en effet, on peut dire qu'il doit se baser sur les meilleures compétences de chacun: l'esprit d'entreprise et la capacité de gestion des risques du secteur privé et la prise de l'intérêt général et des bénéfices socio-économiques à plus long terme qui incombent au secteur public. En outre, il convient d'associer les instruments disponibles pour assurer le financement des infrastructures de transport qui n'offrent pas une rentabilité suffisante pour permettre un financement exclusivement privé.

## **DEUXIEME PARTIE-L'implantation de la grande Vitesse Ferroviaire au Portugal et son intégration dans le Réseau Transeuropéen**

### **Section 1**

#### **1.1-L'intérêt d'un RTE de TGV pour l'Union Européenne:**

##### **1.1.1- Intégration et développement régional- périphérie et intégration : les hiérarchies et le développement**

*" L'Histoire des sociétés modernes est l'histoire de leur accélération .<sup>70</sup>*

##### **1.1.1.1-L'accessibilité comme un objectif de planification d'infrastructures: les cartes du temps et de l'espace:**

Face à la congestion croissante et à la saturation progressive des infrastructures routières et aériennes, la construction d'un réseau européen de trains à grande vitesse apparaît comme une alternative attractive qu'offrirait des alternatives possibles dans ce qui concerne la

<sup>69</sup> v. Commission des Communautés Européennes- "Le Financement des RTE", *supra* cité, p.27 Annexe5. La BEI ajoute que l'effort de concentration de contribution financière doit se faire en se concentrant particulièrement sur les projets prioritaires.

<sup>70</sup> v. STEINER, 1991, cité in SPIEKERMAN "The shrinking continent: new time-space maps in europe", working paper U. de Dortmund, 1994.

viabilité socio-économique. Celle-ci est estimée à partir de la rentabilité financière et des bénéfices socio-économiques dus à la réduction du temps de parcours et à la diminution des coûts de transport pour l'utilisateur.

Pour les pays périphériques de l'Union Européenne, comme le Portugal, c'est **l'accessibilité** le principal atout de ce réseau. En effet les problèmes des régions ou des zones ayant une mauvaise accessibilité aux réseaux de communication et aux centres d'activité économique, ont pris une position prééminente dans le processus d'aménagement du territoire, l'objectif principal consistant à doter le territoire d'une bonne accessibilité. Cela suppose une nouvelle approche plus sélective en matière d'infrastructures. Les études plutôt économiques portant sur ces questions<sup>77</sup> envisagent les possibles paradoxes résultant de l'implantation des RTE de transport- en effet, ils peuvent contribuer vers une polarisation spatiale, contrariant les intentions des auteurs du Traité qu'envisageaient la liaison des régions périphériques au centre pour encourager leur développement économique. La réponse à cette question réquiert un développement de modèles de mobilité de personnes, de biens et de services entre les réseaux et l'impact pour les régions concernées. S'il est vrai, comme le suggère le Traité de Maastricht que les réseaux améliorent l'accessibilité des régions périphériques aux régions centrales ces régions peuvent envisager des bénéfices économiques et pour le développement. Mais cette proposition trouve ces contradictions internes et il peut aussi arriver que les RTE augmentent les différences d'accessibilité entre les régions centrales et périphériques, contribuant pour la polarisation de l'espace.

D'une part, les infrastructures tant qu'instruments de la politique commune des transports constituent le principal instrument d'intégration des états membres entre eux, en améliorant les communications entre le centre et la périphérie de la Communauté. Toutefois, la politique communautaire tend à se concentrer exclusivement sur les grands axes européens qui canalisent la majeure partie du trafic international et qui servent de support à la politique des transports. Ceci implique que les mesures adoptées par la Communauté visent à éliminer les goulots d'étranglement, à améliorer les conditions de circulation, à diminuer la congestion, à réduire les coûts de transport et à établir des connexions de grande qualité entre les grands centres urbains (réseau ferroviaire à grande vitesse), elles ne contribuent pas, en soi, à assurer le développement régional plus équilibré. Bien au contraire, dans la mesure où sont les régions les plus fréquentées les mieux dotées qui en tirent profit, ces mesures ont tendance à accroître les déséquilibres et à renforcer le modèle centre-périphérie.

---

<sup>77</sup> v. LUTTER, PUTZ, et SPANGENBERG M. (1992) " Accessibility and Peripherality of Community Regions: the role of road, long distance railways and airport networks"- Rapport à la DG XVI, Commission des Communautés Européennes, Bonn, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung.

D'autre part les infrastructures de transport sont un élément important de la politique régionale, parce qu'elles contribuent à atteindre les objectifs de ce dernière, tels que la correction des différents déséquilibres territoriaux, la répartition la plus équilibré des activités économiques dans l'espace, la croissance du potentiel économique, la promotion du développement et l'adaptation structurelle des zones plus déséquilibrées.<sup>72</sup>

#### 1.1.1.2-L'accéssibilité comme un objectif dans la politique régionale et dans la cohésion économique et sociale:

La nouvelle politique régionales communautaire représente une amélioration notable des réseaux de transport au niveau local et régional, mais parfois elle s'avère insuffisante , vu que les CCA (Cadres Communautaires d'Appui) se fondent sur des Plans de Développement Régional (PDR) qui sont confectionnés à partir des plans régionaux correspondents.<sup>73</sup> Comme l'énonce la Communication de la Commission "Europe 2000", la politique réginale communautaire ne doit pas se fixer sur la concession d'un nombre d'aides financières à un nombre limité de régions, mais doit aborder des questions qui renforcent l'utilisation et le développement du territoire communautaire d'une manière globale.

La notion de **situation périphérique** ou **périphéricité** a été établie en terme d'accéssibilité aux centres d'activités économiques et dépend de la distribution géographique de ces derniers que de la distance physique qui sépare chaque région des autres. Le développement et l'interconnexion des RTE porté une attention particulière aux régions périphériques; aussi les liaisons entre les régions périphériques entre elles posent de nouvelles bases pour le concept de cohésion économique et sociale.<sup>74</sup> Le nouveau modèle de l'espace qui commence à se configureret la nouvelle distribution des flux qui se dessine actuellement réduisent l'importance de la mesure et du degré de périphécité des régions en faveur d'une connexion meilleure et plus étendue de celles-ci aux réseaux transnationaux. De cette manière le concept d'accéssibilité en tant qu'indicateur du niveau de périphécité

<sup>72</sup> Une des formes de visualiser l'impact des infrastructures de transport dans la structure spatiale est ce qu'on appelle comme "Les cartes du Temps et de l'espace" (v. ANNEXE).

<sup>73</sup> Dans le Plan de Développement Régional Portugais, dans la section des Transports " Accès extérieur et insertion du Portugal dans les RTE"- " On donne une signification spéciale dans ce qui concerne les réseaux ferroviaires, les éléments qui concernent les liaisons à l'Espagne, dans le contexte des RTE. son développement est fondamental pour réduire les effets de la re-centralisation qui pourront être la conséquence de la construction de troçons de chemin de fer seulement dans les zones les plus centrales de la Communauté"; " ... les principaux projets à trouver financement par le Fonds de Cohésion et par le FEDER,dans le domaine ferroviaire, concernent la modernisation des deux lignes ferroviaires, "Linha do Norte" et "Linha da Beira Alta".

<sup>74</sup> V. La Croissance du Transport en question- CEMT, Simposio , Lisbonne 1992, précité,

fait lentement place à celui de l'accèsibilité comme indicateur du degré de connexion aux réseaux de communications.<sup>75</sup>

Dans cette perspective, la politique régionale de la CE doit viser essentiellement à doter les régions périphériques des niveaux d'accèsibilité minimum, qui d'une part, leur permettent une connexion facile avec les zones centrales des activités économiques, mais également avec d'autres régions périphériques. Cette démarche implique, d'établir des indicateurs d'accèsibilité des régions en fonction de leur degré de connexion aux réseaux de communication et des niveaux de services existents, ce qui permet d'analyser de manière objective la contribution des systèmes de transport au potentiel de développement des régions.

La création d'un système de transport combiné à grande vitesse desservant toute l'Europe et reliant toutes les régions dans des délais raisonnables soulève encore une autre question. Comment obtenir une incidence sur le développement des régions qui soit également répartie? Un tel système n'a-t-il pour effet que d'accroître la concurrence entre les grands centres européens directement reliés entre eux et d'handicaper, de ce fait les centres de moindre importance? Ou fournira-t-il, au contraire, la possibilité d'une plus grande possibilité de décentralisation du développement sur le plan spatial.

Il est encore difficile de trouver des réponses à toutes ces questions. Mais il faut garder à l'esprit que le développement d'une économie régionale dépend avant tout d'autres facteurs économiques, généraux ou particuliers à une situation et non des conditions de transport. Entrent ainsi en jeu les situations de départ propres à chaque région au sein de la structure économique et leur situation globale, comprenant des facteurs de localisation secondaires. Ainsi les possibles conséquences de la constitution d'un RTE de trains à grande vitesse peut avoir des effets différenciés sur le développement régional et la cohésion économique et sociale. L'orientation ne doit pas se faire vers les grandes agglomérations. Un réseau unifié de transport à grande vitesse dans toute l'Europe, combinant les différents modes de transport et reliant les facteurs de la concurrence et de la complémentarité, pourra contribuer à un développement décentralisé de haut niveau seulement si le cadre économique et régional global est favorable.<sup>76</sup>

## **Section 2- Le Portugal- les écarts régionaux et la position Atlantique:**

### **2.1-L'évolution socio-économique et les obstacles pour le développement: l'infrastructure de Transport en spécial:**

---

<sup>75</sup> V. "Accessibility and economic development in Europe" - R. VICKERMAN, K. SPIEKERMAN, précité.

<sup>76</sup> Dans le même sens voir VICKERMAN: "Transport Infrastructure in the European Community, New developments, Regional implications and Evaluation", European research in social science: Infrastructure and Regional development, Pion, London, 1991. p. 46.

Depuis son adhésion à la Communauté Européenne en 1986, le Portugal a sensiblement réduit l'écart qui le séparait des autres pays de l'UE en matière de revenu et de productivité. Ce rattrapage a été favorisé pour l'essentiel par une croissance robuste de l'investissement intérieur et de l'investissement étranger direct, qui a créé un rythme de création d'emplois plus rapide qu'ailleurs en Europe. Les progrès économiques du Portugal depuis son accession avec le renforcement de l'intégration dans l'économie internationale, l'ouverture de l'économie et expansion de circuits financiers, ne fait pas oublier les nécessités de rattrapage, les écarts de développement et des progrès dans la gestion efficace des ressources et des potentialités du territoire.<sup>77</sup> Dans ce contexte, les principaux déterminants du processus de rattrapage ont fait l'objet d'un regain d'attention et dans ce qui concerne les obstacles au développement, on va centrer l'attention sur les besoins de développement des **infrastructures de transport** et l'intégration du territoire dans la perspective d'un RTE de transport et ses significations en termes d'accèsibilité et développement régional.

En effet, on peut dire que les principaux obstacles au développement du territoire trouvent ses principales sources dans le manque d'infrastructures physiques, en spécial dans ce qui concerne les voies de communication. On trouve des obstacles structurels qu'il faut outrepasser, en collaboration avec les instances communautaires et les autorités nationales.<sup>78</sup>

Le manque d'infrastructures adéquates de réseaux de transport reste comme un des principales "trous" pour le développement du territoire. La nécessité de liaisons routières est évidente, non seulement pour les parcours intra-nationales, comme pour réaliser la connexion au reste de l'Europe. Il faut noter qu'il y en a des problèmes de coordination avec l'Espagne, dont les priorités pour le développement régional ne coïncident toujours avec celles du Portugal. Dans ce qui concerne le rail, les principaux investissements ont eu lieu dans le corridor Braga/Porto/Lisbonne, privilégiant les connexions entre les principaux centres urbains du littoral. On trouve encore des importants "maillons manquants", en spécial vers le sud du territoire.

La cohérence pour une stratégie de transport demande la constitution de liaisons inter-modales, conditions essentielles pour le développement régional du territoire. La diminution de l'importance des liaisons maritimes et des ports ( recentrage du territoire vers l'Europe) renforce l'importance des liaisons terrestres ( par route ou par rail) traversant

---

<sup>77</sup> v. Etudes Economiques de l'OCDE, Portugal 1995, OCDE, Paris.

<sup>78</sup> " Pour expliquer le retard économique du Portugal, trois facteurs sont généralement avancés: la localisation périphérique du pays; l'insuffisance d'infrastructures de base (transport, énergie et télécommunications) et la faible qualification de la force de travail" ( Commission des Communautés Européennes, DG XVI "Interventions par Etat Membre"); - v. *Análise Económica e Social*, Ministerio do Planeamento e Administração do Território, 1993, page 28.

le territoire en diagonal. Les projets concernant les RTE de transport demeurent comme des facteurs essentiels pour cette stratégie d'outrepassement des goulots d'étranglement et pour réussir l'intégration de l'espace dans une politique transnationale d'organisation du territoire européen.<sup>79</sup>

## 2.2- Les perspectives des Régions Atlantiques et les Réseaux de Communication

Dans ce qui concerne le transport routier, le désenclavement des régions atlantiques vis-à-vis les capitales nationales respectives est globalement assuré grâce à la centralisation ancienne des réseaux et à l'amélioration des récents. Néanmoins, les régions atlantiques espagnoles ainsi que les régions intérieures du Portugal restent mal reliées à la capitale. Le degré d'enclavement routier pour les liaisons de proximité est généralement faible. En revanche, il est particulièrement élevé pour les liaisons interrégionales, d'où l'émergence de nouveaux axes de liaison avec la dorsale européenne et de nouveaux axes méridiens structurant la façade atlantique.

Le réseau ferroviaire reste largement centralisé et joue un rôle secondaire dans les régions atlantiques. D'une manière générale on peut dire que les réseaux espagnols et portugais sont vétustes et inadaptés aux nouvelles exigences, avec des vitesses commerciales très difficiles et une différence d'écartement des voies contraint à une rupture de charge à la frontière française, d'où ( et dans la perspective d'une véritable unification des régions atlantiques) d'une liaison ferroviaire moderne à écartement européen sur l'axe Irun-Burgos-Valladolid- Vilar Formoso.<sup>80</sup> Un possible scénario tendenciel d'évolution pose des doutes, notamment dans ce qui concerne les projets qui ont des horizons de réalisation mal définis, comme est le cas de la liaison à grande vitesse entre Porto-Lisbonne et Irun-Madrid. L'Europe Atlantique ne sera réellement intégrée au reste de l'Europe que si elle est bien raccordée à la zone centrale européenne et non pas seulement tournée vers elle-même ou satellisée, voire même absorbée par quelques très grandes métropoles nationales. Le vrai enjeu des régions atlantiques est de se doter de "portes d'entrée" et de noeuds de communication centraux qui assurent une fonction de diffusion au-delà des couloirs et des pôles. Aussi pour répondre à l'accroissement des trafics nationaux et pour faire face au caractère périphérique et maritime des régions atlantiques, **l'intermodalité** des transports

---

<sup>79</sup> Dans ce qui concerne les projets approuvés par le Fonds de Cohésion, 14 projets de transport ont reçu 160.774 millions d'écus ; les projets de transport trouvent son rapport principal avec la Route ( 72% du Fonds ); les projets concernant le rail ont reçu 24.5% du montant total. En effet, on peut dire que le rail se trouve dans une situation moins claire. Le point 14 du Règlement instituant le Fonds de Cohésion déclare "les projets financés par l'instrument de cohésion doivent s'intégrer dans les orientations concernant les RTE, adoptés par le Conseil sous proposition de la Commission", ayant comme conséquence que les projets éligibles (point 2) doivent " concerner l'infrastructure de transport et les projets d'intérêt commun qui contribuent à la promotion de l'interconnexion et de l'interopérabilité des schémas de RTE adoptés par le Conseil sous proposition de la Commission" (JOCE L 79, 01.04.1974, pages 74 et 75)

<sup>80</sup> On verra que la question de ce qu'on peut appeler "l'écartement ibérique" est un des principaux obstacles à l'intégration du réseau ferroviaire portugais dans une perspective transnationale; (v. Proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau européen de TGV, COM ( 94) 107 du 7.4.94.

est une priorité. Celle-ci permet de réduire les points de rupture qui contribuent à la désintégration de l'espace économique atlantique où se situe le Portugal.

### **Section 3- La Grande Vitesse au Portugal: évolution, enjeux et conséquences:**

#### **3.1- Le Réseau Ferroviaire actuel et les perspectives d'évolution**

Les rapports sur l'aménagement du territoire au Portugal consacrent toujours de chapitres à ce qu'on appelle "les grandes infrastructures de transport"<sup>81</sup> et de ce qu'on appelle la "révolution dans les accessibilités" comme un des facteurs les plus significatifs pour la reorganisation territoriale. Au niveau national/régional l'augmentation de connexion entre les réseaux centraux conduit à une consolidation des interdépendances fonctionnelles et à un accroissement d'accessibilité aux biens et services. Au Portugal les derniers gains d'accessibilité sont situés dans l'axe littoral. Dans ce qui concerne le rail dans la période 1987-1992, on assiste à la concrétisation d'importants travaux de modernisation d'infrastructures ferroviaires<sup>82</sup> avec l'implémentation du Plan de Modernisation et de Reconversion des Chemins de Fer, dans lequel on donne une importance particulière à son intégration dans un réseau de transport combiné en augmentant ses conditions de compétitivité avec le réseau routier. Pour le transport ferroviaire le Plan de Modernisation, inclut des travaux de modernisation dans deux lignes ( *Linha do Norte* et *Linha da Beira Alta* ) avec la construction de voies nouvelles, l'installation de systèmes de contrôle-commande de la vitesse et la construction d'alternatives pour les parcours.

Ces retards et les conditions actuelles du réseau sont compréhensibles à partir d'une conjonction de facteurs. Tout d'abord, et dès le siècle dernier que le Portugal a dû changer l'écartement de ses voies pour se compatibiliser avec le réseau ferroviaire espagnol en construction. La situation géographique du pays n'offre pas d'alternatives d'accessibilité par transport terrestre et la conjugaison des intérêts ibériques n'a pas toujours été cohérente et harmonieuse. La création de ce qu'on appelle comme la *bitola Ibérica* (L'écartement des voies ibérique) pose des problèmes sérieux dans les liaisons trans-Pyrénées.<sup>83</sup> Il reste néanmoins possible d'outrepasser les conséquences de la différence physique provoquée par l'écartement des voies et pour faciliter les liaisons internationales ( en Irun-Hendaye et Port Bou/ Cerbere) on assiste à la création d'installations spéciales pour faciliter la circulation des matériaux roulants. Les conséquences de ruptures aux frontières, en se

---

<sup>81</sup> V. *RELATORIO DE ESTADO SOBRE O ORDENAMENTO DO TERRITORIO-1994*, MPAT, Ministério do Planeamento e Administração do Território, pages 53 et suivantes.

<sup>82</sup> v. idem, p. 53 et suivantes.

<sup>83</sup> L'Europe, d'une manière presque uniforme adopte un écartement entre les voies de 1.435m. La Péninsule Ibérique reste à l'écart de cette normalisation; l'existence de cette différence entre les voies ferroviaires entre les deux côtés des Pyrénées pose de problèmes pour la communication et le trafic ferroviaire.



traduisant dans une perte de temps de voyage, a provoqué une fuite vers d'autres modes de transport, où le bilan coûts-avantages s'avère moins difficile.

Cette situation a provoqué la décision espagnole d'introduction de l'écartement de voies "européen", dans une décision approuvée en Avril 1987. L'adoption par les espagnols du "Plan de Transport Ferroviaire" (PTF) présente comme un des principaux objectifs la modernisation de la voie espagnole et l'introduction de la grande vitesse ferroviaire. En effet, au 9 décembre 1988, le gouvernement espagnol, dans le même ligne de planification, décide de construire la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Madrid et Seville, avec des voies possédant l'écartement européen.

Cette décision pose des problèmes pour les autorités portugaises; en effet si on veut éviter la dépendance vis-à-vis l'Espagne, le Portugal doit construire un réseau de lignes ferroviaires à l'écartement européen qui puissent assurer la liaison et l'accessibilité au reste de l'Europe.<sup>84</sup> C'est pour cette raison que le gouvernement portugais a pris la décision<sup>85</sup> dont la construction de nouvelles voies ferroviaires, notamment pour la grande vitesse, doit adopter l'écartement de voies européen et que les conditions de liaison du Portugal à l'Espagne au travers de ce mode de transport, doivent faire l'objet des études d'une "Commission Technique Luso-Espagnole pour les grands axes du Transport Européen".

### 3.2-La Grande Vitesse Ferroviaire au Portugal: les enjeux du développement spatial:

La question de l'implantation de la grande vitesse ferroviaire au Portugal reste comme une des questions en discussion et doit impliquer l'étroite coopération entre les autorités nationales ibériques et les instances communautaires, pour que le projet puisse aboutir à des concrétisations. Tout d'abord, on se trouve face à une question de choix des priorités - qu'est-ce qu'il faut faire dans le court et moyen horizon temporel? Selon les responsables de la Planification des Chemins de Fer Portugais<sup>86</sup>, l'option a déjà été faite- il faut d'abord une reconversion du réseau actuel, une fois que le concept de "maillon-

---

<sup>84</sup> Pour les détails techniques et dans ce qui concerne les questions de normalisation des voies l'Espagne a imaginé un changement graduel au travers d'un coussinet qui permet un renouvellement progressif des voies ferroviaires par un simple changement des plaques métalliques qui servent de base aux voies- une même solution, par "petits pas" pourrait être imaginé pour le changement des voies portugaises et notamment pour la construction des lignes nouvelles pour la grande vitesse- v. Entretien avec M. VILACA E MOURA, Directeur du Cabinet de Planification des Chemins de fer Portugais (CP), Lisbonne, 11 Avril 1996.

<sup>85</sup> Résolution du Conseil de Ministres n° 52/88.

<sup>86</sup> v. entretien avec M. Vilaça e MOURA, directeur du CP des Chemins de Fer Portugais(CP), Lisbonne, le 11 avril 1996. "Il se pose une question essentielle- il n'avait pas de sens la reconversion des voies existantes à écartement européen; en étant nécessaire la construction d'un réseau nouveau pour la grande vitesse, dans l'option entre les deux projets, l'option a été faite par la reconversion du réseau actuel- la question de la grande vitesse au Portugal ne se pose pas avant l'horizon 2005-2010".

manquante" ne trouve pas son application, étant donnée que la construction de lignes pour la grande vitesse implique un commencement totalement nouveau des travaux.

Le cadre juridique et réglementaire offre des orientations que ne trouvent pas toujours d'application dans le domaine des faits. S'il reste vraie que les pays périphériques ont des besoins propres à satisfaire, indépendamment de leur raccordement avec la partie centrale du réseau, la décision politique e matière de construction d'infrastructures de base reste aussi comme l'élément prépondérant pour les choix. Des solutions transitoires peuvent être intéressantes en attendant un développement suffisant des flux du trafic et du réseau central.<sup>87</sup> On a déjà vu que la péninsule ibérique retient une situation particulière en raison de l'existence de l'obstacle historique qui représente la présence d'un écartement spécifique différent de celui des réseaux ouest européens. Ainsi, la mise en oeuvre d'un réseau transeuropéen de trains à grande vitesse offre des perspectives exceptionnelles pour le désenclavement des réseaux ferroviaires de la péninsule. La grande vitesse contribue à améliorer les relations de mobilité économique entre l'Espagne, le Portugal et les autres pays de l'UE. Dans la concurrence avec des autres modes de transport, par exemple avec l'autocar, pour les zones touristiques de l'Espagne et du Portugal, le train à grande vitesse proposera de temps de parcours plus courts et à prix plus compétitifs.

Dans la présentation des corridors principaux du nouveau Schéma Directeur pour la grande vitesse ferroviaire<sup>88</sup> un des corridors proposés comprend la liaison France/ Atlantique et **Espagne/ Portugal** .Le projet a pour objectif d'améliorer les relations ferroviaires entre Madrid et le réseau français et entre l'Espagne et le Portugal. La liaison **Madrid-Lisbonne-Porto** représente la construction de une ligne nouvelle entre Lisbonne et Porto et aussi d'une liaison entre cette ligne et Madrid. C'est dans la localisation de cette liaison qu'on peut trouver les points les plus problématiques dans ce qui concerne le choix. Dans le plan des principes d'un aménagement cohérent du territoire portugais, la discussion et les propositions alternatives pour cette localisation restent en ouvert et trouvent fortes contraintes politiques et de choix administrative<sup>89</sup> pour la localisation des grands projets d'infrastructures et son influence sur le développement économique et social d'un territoire donnée.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> Les deux moyens qui apparaissent comme les plus opportuns concernant d'une part le développement de liaisons nocturnes rapides qui sont attractives sur des temps de parcours de 12 à 14 heures (le temps actuel de liaison ferroviaire Lisbonne-Madrid est de 10 heures dans un train nocturne) et d'autre part le recours pour les liaisons diurnes à des trains du genre pendulaire, capables de faire gagner du temps par rapport à des circulations effectuées avec du matériel traditionnel.

<sup>88</sup> v. Commission Européenne, *L'Europe a grande vitesse* , précité, pages 151 et suivantes.

<sup>89</sup> "L'aide à la décision ne se substitue nullement à l'acte de décision de responsables investis, d'une autorité politique".- v.J. LESOUNE, R. LOUE, *L'analyse des décisions d'aménagement régional*, Coll. Aspects de l'Urbanisme, 1980, page 8.

<sup>90</sup> "Les gouvernements espagnol et portugais n'ont pas encore arrêté un tracé précis concernant la ligne reliant les deux pays. Le point de connexion avec la ligne Lisbonne-Porto devrait se situer dans un corridor délimité par les villes de Entroncamento e Santarém", v. idem, page 122.

Les discussions sur la localisation du point de liaison à Madrid sont anciennes au Portugal et on va essayer de présenter très brièvement l'évolution des concepts et des propositions, pour, à la fin prendre position pour une solution qui puisse intégrer tous les facteurs transversaux qui ont constitué la base de ce travail- les questions d'aménagement du territoire qu'on a vu que ne peuvent pas demeurer coincées aux territoires nationaux, les questions portant sur le développement régional, les analyses socio-économiques (les questions d'accessibilité et des cartes du temps et de l'espace) et les études portant sur la viabilité économique et financière des projets et les montages nécessaires pour sortir des réalisations concrètes.

La solution proposée (c'est qu'on peut appeler comme "**T à l'invers**") ou l'axe transversal en direction à Madrid pose de questions dans ce qui concerne l'organisation interne du territoire. En effet, l'implantation de la grande vitesse, a comme objectif la dynamisation des pôles plus développés (en évitant les phénomènes de congestion dans les centres, comme Lisbonne) et garantir une bonne accessibilité à l'Europe Communautaire. La création d'une "**Région Atlantique**" forte et compétitive (dorsale portugaise-Galicia) est fondamentale pour les perspectives transnationales d'aménagement du territoire européen. L'ancrage de la dorsale portugaise à l'Espagne et au reste de la Communauté par les transports terrestres doit être améliorée grâce aux efforts bilatéraux pour la coopération transfrontalière; L'axe routier Viseu-Vilar Formoso-Valladolid-Burgos-Saint Sébastien doit devenir performant et être doublé par une voie ferrée moderne, à vitesse élevée, adaptée au transport de marchandises, qui peut servir d'axe au transport combiné d'intérêt européen.<sup>91</sup> L'importance du développement d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse entre le Portugal et l'Espagne, représente un important gain de temps (par exemple, selon les études disponibles on gagne 5 h. dans le trajet entre Lisbonne et Madrid et 7h. dans le trajet entre Porto et Madrid). A l'horizon 2010, la réalisation de la liaison Madrid-Lisbonne/Porto multiplie les flux de trafic de voyageurs sur ce corridor, par 24, "**l'effet-réseau**" traduisant une augmentation du flux de voyageurs de l'ordre des 40%.<sup>92</sup>

Les propositions des alternatives <sup>93</sup>des tracés ne font pas oublier que les priorités pour l'aménagement du territoire portugais ne coïncident pas toujours avec les priorités espagnoles et que les questions de coordination politique demeurent le cerne de la

---

<sup>91</sup> Cela se justifie par le fait que le Nord de la Galice et le Nord de la Région Centre représentent au total, une population de plus de 6 millions d'habitants et constituent les régions plus industrialisées du Portugal.

<sup>92</sup> Dans ce qui concerne la viabilité socio-économique de la liaison Madrid-Lisbonne/ Porto, les taux de rentabilité financière et socio-économique s'élèvent à 4,2% et 8,8% pour un montant d'investissements d'infrastructure, évalué en 1990 de 4155 M écus, représentant la partie imputable à la grande vitesse.- v. *L'Europe à Grande Vitesse*, précité page 124.

<sup>93</sup> v Commission des Communautés Européennes *Vers des Réseaux Transeuropéens* (SEC (89)1670,4 oct. précité - "two principal aspects of the problem of the adaptation of infrastructures to the emergence of new data on European economy- the real connections between the demands of public actors and the priorities established by public authorities to make the most of the gains flowing from the process of the completion of the internal market".

problématique.\* De toute façon et si on veut une structure urbaine équilibrée, le rôle central des capitales Ibériques (Lisbonne et Madrid) ne peut pas faire oublier les nécessités d'autres parties des territoires. A une échelle européenne, la concurrence entre les régions et les territoires devient accrue et la localisation des infrastructures de communication joue un rôle essentiel dans la matière. Pour l'aménagement du territoire portugais la liaison à grande vitesse entre Lisbonne et Porto apparaît comme la priorité. Les erreurs commises dans le processus d'occupation du territoire avec des congestions importantes dans les deux villes principales et en oubliant des recours plus compétitifs localisés dans des autres parties du pays. La liaison directe Lisbonne-Madrid rendrait l'AML\*\* encore plus congestionnée et plusieurs passagers à la destination de la Région Nord \*(Porto, par exemple) seraient obligés de prendre le TGV à Lisbonne. La solution "moyenne" (entre les villes d'Entroncamento et Torres Novas) apparaît, en termes théoriques comme celle qui permet un aménagement du territoire plus équilibré, offrant la possibilité de développement à une région avec des caractéristiques d'intériorité, mais possédant des capacités endogènes très positives pour le développement.

L'autre des possibilités est la liaison par le sud. Dans le document *Europe 2000 +*, une des illustrations présentées concerne les liaisons entre les régions Algarve-Andalousie-Murcie. En effet, c'est dans le domaine des transports terrestres que peuvent être identifiés les principales carences de la zone, malgré les améliorations récentes en cours. Les liaisons routières intérieures sont assez déficientes et les plans routiers nationaux portugais et espagnol contribuent à atténuer le degré d'enclavement des régions moins bien desservies. Dans le domaine ferroviaire, la situation est encore plus contrastée. La liaison à grande vitesse à écartement européen dessert Cordoue et Seville depuis Madrid, mais le réseau secondaire est très vétuste et insuffisant, tout comme le réseau portugais. Il n'existe pas de liaison ferroviaire transfrontalière entre l'Algarve et l'Andalousie. Dans cette perspective on assiste à des orientations plus récentes dans la politique d'infrastructures portugaise dans ce qui concerne le choix du point de liaison à l'Espagne, en s'orientant vers la liaison sud.\*\*

De toute façon, ce sont les questions liées à la viabilité économique et financière des projets qui posent les problèmes les plus pertinents et l'articulation des synergies avec le réseau conventionnel. Dans l'actuel contexte au Portugal, le flux de passagers et de

---

\* quelques propositions possibles du tracé: l'axe transversal en direction de Madrid; l'axe (Setúbal)-Lisbonne-Porto-(Braga) et l'axe Setúbal-Faro-Seville (au sud du territoire). Cette dernière hypothèse apparaît comme très attirante pour l'actuel contexte politique portugais.

\*\* Aire Métropolitaine de Lisbonne.

\* COM (89) 643-"l'établissement des réseaux contribuera favorablement pour l'économie si leur positionnement dans les régions prend en considération les risques de création de nouvelles divergences".

\*\* V. Entretien avec M. PATRICIO DIAS, Administrateur à la DGVII-Transports, Commission Européenne, Bruxelles, 17.04.96.

marchandises ne justifie pas *de per se* l'introduction immédiate de la grande vitesse ferroviaire.<sup>98</sup>

Dans ce qui concerne les questions du financement communautaire<sup>99</sup> à apporter aux projets, il ne faut pas oublier que le Fonds de Cohésion<sup>100</sup> a un horizon temporel limité et que dans le présent moment est en train d'être utilisé pour la modernisation du réseau de rail conventionnel, dans une optique intermodale, avec deux pénétrations en Espagne, l'une au travers e la *Linha da Beira Alta* et l'autre par le l'est, la *Linha da Beira Baixa* constituant la ligne de fermeture de réseau. Depuis l'horizon 1999 de nouvelles solutions pour le financement devront être trouvées, notamment dans ce qui porte sur le partenariat public-privé, si les crières de rentabilité financière se montrent suffisamment attractives. Le Transport combiné offre des solutions transitoires qui restent, néanmoins valides pour les problèmes actuels du réseau et de velocities supérieures à 60 km/h.

Comme conclusions provisoire , ont peut dire qu'on assiste d'abord à une nécessité de coordination avec les autorités espagnoles, et même françaises et allemandes. Il faut noter qu'entre la prise de décision de construction d'un grand projet d'infrastructure et le début de la construction de periodes plus ou moins longues peuvent se passer. Cela veut dire que même si l'horizon pour l'implantation de la grande vitesse ferroviaire au Portugal est assez éloigné (après 2010), les décisions peuvent être prises avant, avec l'adoption de solutions intermédiaires ( la possibilité de construction par tronçons, en utilisant la technique du coussinet universel reste valable).

## CONCLUSIONS:

I- Les perspectives territoriales et les diverses architectures de l'espace et des territoires, nous ont donnée des points de départ pour une réflexion qui on sait comme pas encore achevée. L'espace est en lui-même multiple et complexe et souffre des multiples opérations de transformation et d'intervention par des acteurs publics et privés: les facteurs de son organisation, sont de plus en plus variés et couvrent des domaines larges et interactives, comme les impacts de la mise en place des réseaux de communication. L'organisation spatiale du territoire de l'Union est marquée par une évolution vers un territoire plus complexe et diversifié, alors que, dans le même temps, des changements importants interviennent dans d'autres parties de l'Europe. Ces évolutions appellent à un renforcement de la coopération en matière d'aménagement du territoire, matière dans laquelle la politique régionale communautaire doit jouer un rôle important.

<sup>98</sup> source: entretien avec M. Vilaça e Moura, CP, précité.

<sup>99</sup> La préparation de la révision de l'actuel CCA est en cours par l'Administration Centrale: 2ème phase d'exécution 1997-2000.

<sup>100</sup> v. Règlement (CE) 1164/94 du 16 mai 1994, constituant les Fonds de Cohésion et Rapport Annuel sur l'instrument financier de Cohésion 1993/94, COM (95) du 17/01/95.

II-Il faut, à l'intérieur du territoire communautaire, mais également à l'extérieur, développer les infrastructures, les raccordements pour offrir des liaisons routières, ferroviaires et aériennes rapides: Le premier défi pour le territoire européen, est celui de la compétitivité globale, qu'impose la mise en place de grands réseaux de communication, qui permettent d'exploiter les débouchés potentiels offerts par le Marché Unique. Depuis la naissance du concept des réseaux transeuropéens, des plans ont été élaborés par tous les Etats Membres tenant compte de la nouvelle dimension du continent. Ces plans doivent s'intégrer progressivement pour donner naissance, d'ici à l'an 2010 à un véritable réseau transeuropéen, accessible au plus grand nombre possible d'opérateurs, interopérable, multimodal et efficace.

III-Dans ce qui concerne la mise en oeuvre d'un Réseau Transeuropéen de Transports Terrestres, notamment un Réseau de Trains à Grande Vitesse on considère que d'entre les nombreux problèmes de gestion du Réseau, les plus importants pour le Portugal sont les considérations sur la contribution d'un tel réseau à la Cohésion Economique et Sociale et les problèmes de financement de la construction des infrastructures nécessaires. En effet, selon certaines analyses, l'impact du RTE de Rail à grande vitesse, confirme la thèse, que contrairement à ce qui s'affirme dans le Traité de Maastricht, cette nouvelle politique risque d'aggraver les différences d'accessibilité entre les régions périphériques et les régions centrales. Selon cette thèse, le développement de grands réseaux de transport transeuropéens est porteur de déséquilibres qui demandent de mesures complémentaires. En créant de larges mailles et en appuyant les dynamiques de concentration des activités, les réseaux peuvent créer des "déserts", aggraver les problèmes de congestion et ne pas contribuer à la cohésion économique et sociale.

On trouve que la solution doit être trouvée dans le développement de réseaux secondaires, d'accès et d'intégration dans les grandes chaînes de transport en construction. Pour les régions de d'accessibilité difficile, comme est le cas du Portugal, rester à l'écart de ces réalisations pourrait se révéler comme très nuisible pour le développement économique. Ainsi dans ce bilan coûts-avantages, on peut dire que l'intégration est nécessaire et peut contribuer à la cohésion, dès qu'on trouve de solutions pour la question d'accessibilité aux réseaux, dans une logique de multiplication des points d'accès, tenant compte des tracés existents et investissant dans l'intermodalité des transports ( les solutions rail-route portent des avantages évidentes), dans une logique mixte et combinée de liaison de mobilité de personnes et marchandises.

Dans ce qui concerne les problèmes du financement d'un réseau transeuropéen de trains à grande vitesse, la complexité est majeure et les solutions peuvent seulement envisager le long terme. Si le secteur du transport ferroviaire au sein de l'UE ne dispose pas actuellement d'une organisation permettant d'atteindre les objectifs de financement pour la

réalisation des réseaux, il ne faut pas oublier que les solutions mixtes peuvent apporter un éclairage au problème. Pour des pays comme le Portugal, la contribution financière de la Communauté doit être suffisante pour avoir un effet de levier important pour la construction du réseau. Si les projets actuellement en cours concernent la modernisation du système de rail conventionnel (avec les interventions du FEDER et du Fonds de Cohésion) il ne faut pas oublier les projets concernant la grande vitesse et trouver de nouvelles solutions de coopération pour les montages financiers nécessaires. Dans une optique de planification, on propose que des études de faisibilité doivent être effectués, pour qu'on puisse envisager solutions futures, avec le concours communautaire de subventions directes et la participation d'autres moyens, notamment avec la participation du secteur privé dans de montages viables du point de vue économique et financier.

IV- Pour finaliser et dans ce qui concerne les problèmes de localisation des lignes de grande vitesse et ses conséquences sur l'aménagement du territoire portugais, on partage une solution d'équilibre, qui ne privilégie pas la concentration sur les grandes agglomérations urbaines (notamment dans l'Aire Métropolitaine de Lisbonne) et qui permet le développement harmonieux du territoire avec l'apparition de nouveaux pôles de croissance. Dans cette optique on propose comme prioritaire la construction de la liaison à grande vitesse entre Lisbonne et Porto, avec une possible liaison à l'Espagne entre les villes d'Entroncamento et de Santarém. C'est une solution provisoire, qui ne peut pas faire oublier le sud du pays (liaison Algarve-Andalousie) et l'accessibilité de la Région Nord. La stratégie intermodale est indispensable pour cette logique d'aménagement intégré dans des réseaux.

## BIBLIOGRAPHIE:

### I- OUVRAGES

- "La Région dans l'aménagement du territoire"- LANVERSIN, Jacques De; ZITOUNI, François-4ème Edition-ECONOMICA.
- "Le renouveau de l'aménagement du territoire en France et en Europe"-(sous la direction de NEMERY, Claude)-DATAR,ECONOMICA-Université de Reims.
- "La France et l'Europe des Régions"- DEVRET, Jean François-SYROS, Alternatives,1991.
- "L'Aménagement du Territoire"-MADIOT, Yves-2ème édition-MASSON, Droit et Sciences Economiques,1993.
- "L'Europe, le temps des Régions"-DU GRANNUT, Claude- Collection "Décentralisation et Développement Local", LGDJ,1994.
- "Le droit appliqué à la coopération interrégionale en Europe"-Ouvrage collectif sous la direction de la Commission de l'Union Européenne (DG XVI) et de l'Assemblée des Régions d'Europe", LGDJ,1993.
- "Les collectivités locales décentralisées de l'Union Européenne"-DEL CAMP, Alain (sous la direction de)-Les études de la Documentation Française,1994.
- "L'Aménagement du Territoire"-MONOD, Jacques-collection "que sais-je?"- PUF,1971.

### REFERENCES DOCUMENTAIRES-CE/UE:

- "Les Réseaux Transeuropéens"- Club de Bruxelles, Etude réalisé sous la direction de LAUDE, Yannik pour la Conférence organisé par le Club de Bruxelles, 1 et 2 Septembre,1994.
- "L'avenir des réseaux Transeuropéens de Transports"- comptes rendues de la conférence organisé par le Club de Bruxelles, avec le soutien de la Commission Européenne (DG VII), 1994.
- "Les réseaux européens transnationaux,XX et XXIe siècles: quels enjeux?"-Actes de la Conférence International de San Miniato,16-19 Mai 1993, sous la direction de MERGER Michèle; Institut d'histoire Moderne et Contemporaine;Institut Universitaire Européen de Florence,Nantes, Ouest Editions,1995.
- "La politique ferroviaire de la Communauté"-Sélection de documents de travail /CE Parlement Européen,Luxembourg,1992.
- "Rapport sur l'avenir du réseau ferroviaire de la CEE. CE/Parlement Européen, Commission des Transports, Luxembourg, 1982.
- "Réseaux transeuropéens"- Le Groupe de Représentants personnels des Chefs d'Etat et de Gouvernement-Rapport, CE/Commission, Bruxelles,1995.



-"Réseaux Transeuropéens" - Le Groupe de Représentants personnels des Chefs d'Etat et de Gouvernement: rapport provisoire du Conseil Européen de Corfou/CE/Commission, Bruxelles,1994.

-"Le financement des Réseaux Transeuropéens"-CE/Commission, Bruxelles,CE/1994.

-"Réseaux Transeuropéens" - Le Groupe des Représentants personnels des Chefs d'Etat et de Gouvernement-rapport, Commission Européenne/UE, Luxembourg,1995. ("Rapport au Conseil Européen d'Essen").

-"L'Europe à grande vitesse=High speed Europe=Hochgeschwindigkeit Europa/UE/Commission Européenne. Groupe à Haut Niveau "Réseau Européen de Trains à grande vitesse", Luxembourg,1995.

-Politique Régionale: réseaux de transports et communications: rapport de la 94ème Table Ronde d'économie de Transports- Centre de Recherche Economique,Paris,CEMT,1994.

-"La grande vitesse ferroviaire"- Premier Séminaire International,Berlin, 12-14 novembre 1990; avec la participation de la Communauté Européenne,Union Internationale des Chemins de Fer, Paris, Paris,1991.

-"Trains à grande vitesse"-rapport de la 87ème Table Ronde d'économie des transports, tenue à Paris, CEMT,1992.

- "Perspectives de développement du territoire de la grande Europe": actes du colloque conjoint de Dresden de 15-16 novembre 1993/UE/Commission Européenne/Conseil de l'Europe. Luxembourg 199

- "Europe 2000+-cooperation pour le développement territorial européen"- Commission des Communautés Européennes-Direction Générale des Politiques Régionales", Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1994.

-"Europe 2000- Les perspectives de développement pour le territoire européen"- Commission des Communautés Européennes-Direction générale des Politiques Régionales,1991.

-"Compétitivité et Cohésion dans les Régions"-Cinquième Rapport Périodique sur la situation et l'évolution socio-économiques des régions de la Communauté Européenne"- Commission Européenne, Politiques Régionales de la Communauté Européenne-Office des Publications Officielles de la Communauté Européenne,1994.

-"Guide des Initiatives Communautaires-1994-99" - Commission Européenne (Fonds Structurels communautaires)-Office des Publications Officielles des Communautés Européennes, 1994.

-"La mise en oeuvre de la réforme des Fonds Structurels de 1992-Quatrième rapport annuel"-Commission Européenne (Fonds Structurels Communautaires)- Office des Publications Officielles des Communautés Européennes,1994.

-"Portugal-Cadre Communautaire d'Appui 1994-99" (Objectif 1- développement et ajustement structurel des régions moins développées)- Commission Européenne- Office des Publications Officielles des Communautés Européennes , 1994.

- "Portugal- Plano de Desenvolvimento Regional-preparar Portugal para o século XXI"-Ministério do Planeamento e Administração do Território-Secretaria de Estado para o Desenvolvimento Regional.1993.

- "Etude Prospective des Régions Atlantiques"- Commission Européenne. Politiques Régionales- Office des Publications Officielles des Communautés Européennes,1994.

## ARTICLES / PERIODIQUES

- "Des Chemins de Fer-Pourquoi faire?"- Conférence Européenne des Ministres des Transports, (CEMAT) Séminaire International, 19-20 JANVIER 1995.

- "La croissance des Transports en question "- 12ème Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, CEMAT, Lisbonne, 1992;

- "La coopération international des chemins de fer à l'heure de l'informatique et de la grande vitesse"-Conférence Européenne .des Ministres des Transports.

- "Chemins de Fer en Europe: des défis à relever, des engagements à respecter et des exigences à formuler"-Memorandum présenté par le réseau des pays membres de la CEMAT, lors de l'audition du Conseil de Ministres.

- "Politique des transports"- Rail International, Juin-Juillet 1994.

- Rail International- "Atelier portugais- systèmes modernes de gestion et exploitation permettant d'augmenter la capacité des lignes", Lisbonne 1993.

- Rail International-"Accessibilité des trains de qualité internationaux (grande vitesse)-situation actuelle et perspectives de développement.

-Rail International- PELLEGRIN, Jacques- "Possibilités de coordination internationale des concepts, exploitations , financement internationaux des lignes".

-Rail International-SQUIBILIN, Michel- "L'harmonisation technique du réseau européen à grande vitesse-un défi pour les chemins de fer"; "L'interopérabilité du réseau européen de trains à grande vitesse"

-Transports Review, vol 12,-oct-dec. 1992-"La politique européenne des transports"; "Axes majeurs du développement du transport combiné".

-CEMAT- Centre de Recherche Economique, " Transports et distribution spatiale des activités", Paris 1991.

-Transports, 36ème année,dec.1991-"Les réseaux à grande vitesse et les conditions de leur développement".

-"Accessibility and economic development in Europe"  
R. VICKERMAN;K.SPIEKERMANN, *Presentation at the ESC/EC Conference on "European Transport and network Communication", Espinho, Portugal 17-23 avril 1995.*

- "The Shrinking continent: new time-space maps of europe"- K. SPIEKERMANN; M; WEGENER, Institut for Spatial Planning, University of Dortmund, 23, fév.1994.

-"Les Réseaux Transeuropéens au sens du Titre XII du Traité de Maastricht"-  
Conférence du cercle de Transports - 1994, M. FRYBOURG.

-"Les Réseaux Trans européens- une nouvelle dimension donnée au Marché Unique".-  
J. VINOIS, RMUE, 1993.

-"Après le Conseil Européen de Bruxelles, de Corfou et d'Essen, quelles perspectives pour le Réseau Transeuropéen de Transports?"- J; VINOIS, RMC/UE, 1995.

-"La Grande Vitesse Ferroviaire"- Premier Séminaire International, Berlin, 12-14 nov.1990, avec la participation de la Communauté Européenne et de l'Union Internationale des Chemins de Fer, Paris,1991.

-Les Réseaux Transeuropéens"-C. MESTRE, Y; PETIT, in *Traité instituant la CEE - Commentaire article par article*, ( V. CONSTANTINESCO, R. KOVAR, J.P. JACQUE, D. SIMON), ed. Economica, 1992.

- "La Cohésion Economique et Sociale après le TUE" C.MESTRE, Y;PETIT, RTD eur. 31(2), avril-juin 1995.

#### **AUTRES REFERENCES DOCUMENTAIRES:**

- Conseil de l'Europe-Charte Européenne de l'aménagement du territoire: Charte de Torremolinos adoptée le 20 Mai 1983 à Torremolinos (Espagne)

-Conseil de l'Europe-Schéma Européen d'Aménagement du Territoire.1991.

- Conseil de l'Europe-"Les défis pour la société européenne à l'aube de l'an 2000"-  
"Accessibilité et développement des régions européennes et rôle du système de transports"

- Conseil de l'Europe-"Structure et fonctionnement de la démocratie locale et régionale-Portugal".

-Conseil de l'Europe-"Les politiques d'utilisation des sols dans le cadre de l'aménagement du territoire-aspects économiques"-Rapport du séminaire européen,Antalaya,1987, Stasbourg, 1989.

- Direcção Geral de Ordenamento do Territorio-"O Ordenamento do Territorio e o Plano Rodoviario Nacional"- Conférence, Lisbonne 1990.

-Direcção Geral de Ordenamento do Territorio-"O Ordenamento do Territorio e a Descentralização"( Ministério do Planeamento e Admnistração do Territorio- Secreataria de Estado da Admnistração Local e Ordenamento do Territorio),1989.

-Direcção Geral do Ordenamento do Territorio-"O Ordenamento do Territorio e a Europa"-Conférence ANDRES PALMA, Chef de Division à la DG XVI.

- Direcção Geral do Ordenamento do Territorio- "O Ordenamento do Territorio e a Informação Geografica"-(MPAT-SEALOT).

- Direcção Geral do Ordenamento do Território- "Classificação Estatística tipo CEE/NU relativa à utilização dos solos"-(MPAT-SEALOT).

- Direcção Geral do Ordenamento do Território- "O Ordenamento do Território e a Informação Geográfica" (MPAT-SEALOT).

- Direcção Geral do Ordenamento do Território- "O Ordenamento do Litoral"-(MPAT-SEALOT).

- Direcção Geral do Ordenamento do Território- "Planos Regionais de Ordenamento do Território"-(MPTA-SEALOT).

- Programme du XIIIème Gouvernement Constitutionnel- "Regionalisation et Planification et Aménagement du Territoire".-

### OUVRAGES/ ARTICLES ( PORTUGAL)

- "O Direito Urbanístico"-SARDINHA,Miguel- Curso de Formação-"O Jurista e o Ambiente" (AMBIFORUM-Lisbonne)

- ALMEIDA, Antonio Duarte e outros- "Legislação Fundamental do Direito do Urbanismo",LEX,Lisbonne,2 Vols

- AMARAL,Diogo Freitas do Amaral (1993)- "Direito do Urbanismo"(Sumarios)- Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa

-AMARAL, Diogo Freitas do (sous la direction de)- "Direito do Urbanismo"-Instituto Nacional de Administração (Oeiras).

- AMARAL,Diogo Freitas do- "Curso de Direito Administrativo"- Almedina , Coimbra,1989.

- CORREIA,Fernando Alves (1990), "O Plano Urbanístico e o Principio da Igualdade", Almedina (TESSES), Coimbra.

- GONCALVES, Fernando (1989)- "Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal"(1851-1988), LNEC, Lisbonne.

-CORREIA GAGO, Maria Amélia, VALENTE PEREIRA- "Informação socio-economica para o planeamento Municipal. A perspectiva de algumas municipalidades sobre a promoção do desenvolvimento local"-LNEC, Lisboa 1990.

-CORREIA GAGO, Maria Amélia- "Aspectos da contribuição sociológica do LNEC no dominio do Planeamento Municipal"-LNEC, Lisboa,1990.

-VALENTE PEREIRA, Luz- "Planeamento Municipal", LNEC, LISBOA, 1984.

- Relatorio de Estado do Ambiente e Ordenamento do Território-Vol.2-1994- Ministério do Planeamento e Administração do Território.

-URBAN-(FEDER/FSE)- Rapport, Libonne, AVRIL 1995-Direcção Geral do Desenvolvimento Regional.

- "Livro Branco sobre a Regionalização"- Ministério da Administração Interna, Secretaria de Estado da Administração Regional e Local, 1980.

- "Vinte e cinco anos do urbanismo"-Ciclo de Conferencias-ADURBEM-Associação para o Desenvolvimento do Direito do Urbanismo e da Construção, com o apoio de SEALOT- Lisbonne, 16/16 dec. 1994.

## II- LEGISLATION

### PORTUGAL (Aménagement du territoire et Urbanisme):

-Decreto-Lei n°176-A/88, de 18 de Maio (Ministério do Planeamento e Administração do Território)- Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROTS).

-Decreto-Lei n°69/90, de 2 de Março (Ministério do Planeamento e Administração do Território)- Disciplina Jurídica dos Planos Directores Municipais (PDMS).

- Decreto-Lei n°367/90, de 26 de Novembro (Ministério do Planeamento e Administração do Território)- Revisão do DL 176-A/88, de 18 de Maio (PROTS).

-Decreto Regulamentar n° 11/91 de 21 de Março (Ministério do Planeamento e Administração do Território)- Aprova o Plano de Ordenamento do Território para a Região do Algarve-(PROT-Algarve).

-Decreto-Lei n°445/91, de 20 de Novembro (Ministério do Planeamento e Ordenamento do Território)- Aprova o Licenciamento de Obras Particulares.

-Decreto-Lei n° 448/91, de 29 de Novembro (Ministério do Planeamento e Administração do Território)- Aprova o Regime Jurídico dos Loteamentos Urbanos.

-Constitution de la République Portugaise.

### LEGISLATION COMMUNAUTAIRE:

- Livre Blanc "Croissance, Competitivité et Emploi; les défis et les pistes pour entrer dans le XXI siècle", Bull. CE Supl. 6/93.-Doc. COM (85) 310 final

-Règlement (CEE) n°2081/93 du Conseil du 20 Juillet 1993 modifiant le règlement (CEE) n°2052/88 concernant la mission des Fonds à finalité structurelle,leur efficacité et la coordination de leurs interventions et celles de la Banque Européene d'Investissement (BEI) et des autres instruments financiers existents. JOCE n° L 193/5 du 31/07/93.

-Règlement (CEE) n°2082/93 du Conseil du 20 Juillet modifiant le règlement (CEE) n°4253/88 portant dispositions d'application du Règlement (CEE) n°2052/88 en ce qui concerne la coordination entre les différents Fonds Structurels d'une part et entre celles-ci et celles de la BEI et d'autres instruments financiers existents, JOCE n°L 193/20 DU 31/07/93.

-Règlement (CEE)n°2083/93 du Conseil du 20 juillet qui modifie le Règlement 4254/88 portant application du règlement ( CEE) n° 2052/88 en ce qui concerne le Fonds Européen de Développement Régional .JOCE n° L 193/34 du 31.07.9

-Règlement (CEE) n°1164/94 du Conseil de 16 MARS 1994, instituant le Fonds de Cohésion. JOCE n°L 17/43 du 12/07/94.

-Commission des Communautés Européennes-COM(89)643 du 18 décembre 1989 "Vers des Réseaux Transeuropéens: objectifs et applications possibles".

- Communication de la Commission au Conseil "Vers des Réseaux Transeuropéens pour un programme d'action communautaire", Doc. COM (90) 585 final du 10-12-90 (rapport d'étape).

-Règlement N° 1738/93 du Conseil, JOCE n°L 161 du 03 Juillet- Programme d'Action dans le domaine de l'infrastructure des Transports en vue de la réalisation d'un Marché Intégré.

-Décision n°66/161 (JOCE 1966 583) *instituant une procédure de consultation en cas d'investissements de transport.*

-Décision n°78/174 (20 février 1988) JOCE n°L 54/16, 1978 *instituant une procédure de consultation et un comité dans le domaine des infrastructures de transport .*

-Régulation n° 3359/90 (JOCE L 326/1,20 novembre 1990)- *Adoption d'un Plan Triennuel dans le domaine de l'infrastructure des transports .*

- Proposition de la Commission Européenne du 24 Février 1992 (JOCE C71/7, 24 février 1992) pour un règlement du Conseil introduisant une déclaration d'intérêt européen pour faciliter l'installation de réseaux transeuropéens dans le domaine des transports.

-Proposition de la Commission Européenne au Conseil Européen (le 1 décembre 1989-JOCE 1990 C34/13) *concernant l'établissement d'un réseau de trains à grande vitesse.*

- Proposition de la Commission Européenne du 4 mars 1988 (JOCE 1994 C89/8) pour un règlement du Conseil établissant règles pour l'aide financière de la Communauté dans le domaine des réseaux transeuropéens.

-Proposition de la Commission du 4 avril 1994 (JOCE 1994 C220/1) pour une décision sur les orientations à suivre pour le développement des réseaux transeuropéens de transport.

- Commission des Communautés Européennes COM (94) 106 final, Bruxelles, le 07.04.94 ,94/10098 (COD): Proposition de Décision du Parlement Européen et du Conseil sur le développement des Réseaux Transeuropéens de Transports (présenté par la Commission)

-Commission des Communautés Européennes-SEC (94) 860 final, Bruxelles le 15.06.94- Communication de la Commission- *Le financement de Réseaux Transeuropéens.*

- Parlement Européen- document de séance- document A-2-79/87: *Rapport fait au nom de la Commission de Transports sur le Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse.*

- Parlement Européen-Rapport sur la cohésion économique et sociale dans la perspective de l'achèvement du Marché Unique et de l'Union Economique et Monétaire, PE Doc. A-3-0277/92 du 30 Décembre 1992.

-Conclusions du Conseil Européen de Copenhague: "A l'aube du siècle XXI orientations pour le renouveau économique de l'Europe",Bull.CE 6/93.

-Décisions du Conseil relatives à des réseaux transeuropéens dans le domaine des transports ( réseau transeuropéen routier, de voies navigables et de transport routier)-  
Décisions n° 93/628,629 et 630 CEE du Conseil , JOCE L 305,du 10 décembre 1993.

-Propositions de Règlements du Conseil relatifs à la Déclaration d'intérêt européen pour faciliter la réalisation de réseaux transeuropéens dans le domaine des transports, du transport d'électricité et du gaz naturel et des télécommunications, JOCE n°C 71 du 20 mars 1992.

-Propositions de Directive du Conseil relative à l'interopérabilité du réseau transeuropéen de trains à grande vitesse,JOCE n° C 134,17 mai 1994., Bull UE 4/94.

-Conclusions du Conseil Européen d'Edimbourg ,Agence Europe n°5878 du 13 décembre 1992.

- Proposition de Décision du Conseil sur la participation de la Communauté au Fonds Européen d'Investissement ,JOCE n°C 37 du 11 février 1993.

-Proposition de règlement du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier dans le domaine des réseaux transeuropéens, JOCE n°C 89 du 26 mars 1994.

#### **Sources Normatives- suite:**

- Décision 78/174/CEE du Conseil, du 20.02.1978, instituant une procédure de consultation et créant un Comité en matière d'infrastructures de Transport (JO L 54/16 du 25.12.78).

-Livre Blanc de la Commission sur la réalisation du Marché Intérieur-Doc. COM (85) 310 final.

- Communication de la Commission au Conseil sur un programme à moyen terme sur les infrastructures de Transport.Doc. Com (86) 340 final du 24.06.86

- Communication de la Commission au Conseil " relative à politique en matière d'infrastructures de Transport- concentration d'efforts et de moyens. Doc. COM (89) 238 final du 30.06.1986.

- Rapport de la Commission au Conseil "Vers un Réseau Européen de Trains à Grande Vitesse", Doc. COM. 86(341) final du 30.06.1986.

- Communication de la Commission au Conseil "Vers des RTE: objectifs et applications possibles"- Doc. COM (89) 643, du 18.12.1989.

-Résolution du Conseil du 22.1.90 sur les RTE ( JO C 27 du 6.2.1990)

-Communication de la Commission au Conseil "Vers des RTE-rapport d'étape"-Doc. COM (90) 310 final du 19.07.90.

-Règlement (CEE) 3359/90 du Conseil du 20.11.90 relatif à la mise en oeuvre d'un programme d'action dans le domaine d'infrastructures de transport, en vue de la réalisation d'un Marché Intégré de Transports en 1992 ( JO. L 326/1 du 24.11.90).

-Communication de la Commission au Conseil et au PE "Vers des RTE: pour un programme d'action communautaire". Doc. COM (90) 585 final du 10.12.92.

-Résolution du Conseil du 17.12.90 sur le Réseau Ferroviaire à Grande Vitesse (JO C 33 du 8.2.91).

-Proposition de Décision du Conseil relative au développement d'un RETGV" ( JO C 51 du 27.02.91).

-Directive 91/440/CEE du Conseil du 29.07.91 relative au développement des chemins de fer communautaires ( JO L 237/25 du 24.08.91).

- Propositions de règlement CEE du Conseil relatif à une déclaration d'intérêt européen pour faciliter la réalisation des RTE, dans le domaine des transports, de l'électricité et du gaz naturel et dans le domaine des télécommunications ; Doc. COM (92 ) final (JO C 71 du 20.03.1992).

- Communication de la Commission sur la création d'un RE de Transport Combiné et les conditions de son bon fonctionnement- Doc.COM (92) 93 final du 11.06.92.

- Communication de la Commission sur le Développement futur de la politique commune de transports. DOC. COM(92) 494 final du 2.12.92.

- Document de Travail des Services de la Commission sur le Transport Combiné International- Doc (SEC) 2 282 du 23.12.92.

- Règlement (CEE) 1738/93 du 25 juin 1993 relatif à la mise en oeuvre d'un programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport en vue de la réalisation du marché intégré de transports (JO L 161 du 2 juillet 1993).

- Conclusions de la Présidence du Conseil Européen de Bruxelles 410-11-12:93), doc. SN373 /93.

-Proposition de décision du PE et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du RTE de Transport (COM (94) final du 7.4.94.

- Proposition de directive du Conseil relative à l'interopérabilité d'un RET de TGV, COM (94) 107 du 7/4/94.

-Statuts du Fonds Européen d'investissement (JO L 173/1 du 7.7.1994).

#### **Comité Economique et Social (Avis et Opinions):**

- Avis sur "Europe 2000 +coopération pour l'aménagement du territoire européen"- CES 313/95 -Bruxelles 29/30 Mars 1995.

-Avis sur le Cinquième Rapport Périodique sur la situation et l'évolution socio-économique des régions de la Communauté (doc COM (94) 322 final).

-Avis sur le coût des infrastructures dans le domaine des transports et marchandise par route-comparaison avec d'autres modes de transport. (CES 159:95)

-Avis sur le Cinquième rapport Annuel sur la mise en oeuvre des Fonds Structurels 1993 (COM 95/30 final).

-Programme Législatif de la Commission pour le Transport-la politique commune des transports -programme d'action 1995-2000 4CES 1305/95).



## **ENTRETIENS:**

- Mme. Isabel Matalonga, Ministère de l'Équipement et Administration du Territoire ( Cabinet du Ministre)- Lisbonne, le 15 février 1996.
- M. l'Architecte Fernando Gonçalves, Ministère de l'Équipement et Administration du Territoire ( Cabinet du Ministre)- Lisbonne, le 15 février 1996.
- M. Paul Romus, Chef. de Division Hon. à la Commission des Communautés Européennes (DG XVI- Politiques Régionales), Bruxelles, le 22 mars 1996.
- M. l'Ingénieur R. Vilaça e Moura, Directeur du Cabinet de Planification des Chemins de Fer au Portugal, Lisbonne, le 11 avril 1996.
- M. J. Patricio Dias, Administrateur à la Direction générale de Transports ( DG VII)  
- Commission Européenne, Bruxelles, le 16 avril 1996.

## **ANNEXES**

### **Annexe 1- Les cartes du Temps et de l'Espace**

- 1- PIB/ capita dans les Régions NUTS 2.
- 2- Projet de Réseau Transeuropéen à Grande Vitesse -Commission Européenne
- 3- Projets Prioritaires RTE
- 4- Les cartes du temps et de l'espace- Réseau Ferroviaire en Europe ( 1993-2010)
- 5- Les cartes du temps et de l'espace- changement du temps de voyage au départ du Porto (1993-2010)
- 6- Accessibilité des surfaces en Europe par rail (1993-2010)
- 7- Accessibilité des surfaces en Europe- mouvements de passagers par jour (1993-2010)

### **Annexe 2- Les stratégies territoriales de l'Union Européenne - les RTE de Transport**

- 1- Tailles des liaisons existentes et planifiées
- 2- Les concepts de compétitivité, Cohésion et sustainability
- 3- Les questions clé du Transport
- 4- Les stratégies Territoriales de l'Union- le Transport
- 5- 1995-2010: l'impact des RTET sur la compétitivité
- 6- RTET- l'impact sur la Cohésion et l'Intégration
- 7- La maturité financière des projets d'Essen
- 8- Les objectifs territoriaux des projets d'Essen
- 9- Les stratégies territoriales de l'UE- les RTE de Transport

### **Annexe 3- L'impact de la Politique de Transports pour la Cohésion Economique et Sociale**

- 1- Les Fonds disponibles pour les RTE en Europe- projet par projet
- 2- RTE's - Dépendances secteur par secteur
- 3- Projets de RTE pour les Pays de la Cohésion

### **Annexe 4- Les Résultats des Etudes du Groupe à Haut Niveau - L'Europe à Grande Vitesse**

- 1- Les flux de Transport
- 2- L'infrastructure de Transport dans l'Union Européenne
- 3- Le Schéma Européen pour un Réseau Européen de Train à Grande Vitesse
- 4- La liaison Lisbonne/ Porto- Madrid

### **Annexe 5- Les Travaux du Groupe Christopherson**

### **Annexe 6- L'impact des RTE de Transport sur le Territoire Portugais**

- 1- Le Rapport d'Etat sur l'Aménagement du Territoire
- 2- Le concept du Réseau à Grande Vitesse Ferroviaire
- 3- Les propositions alternatives de localisation
- 4- Les propositions de l'UE

### **Annexe 7- L'impact Régional des RTE de Transport ( Europe 2000 +).**

## **ANNEXE 1**

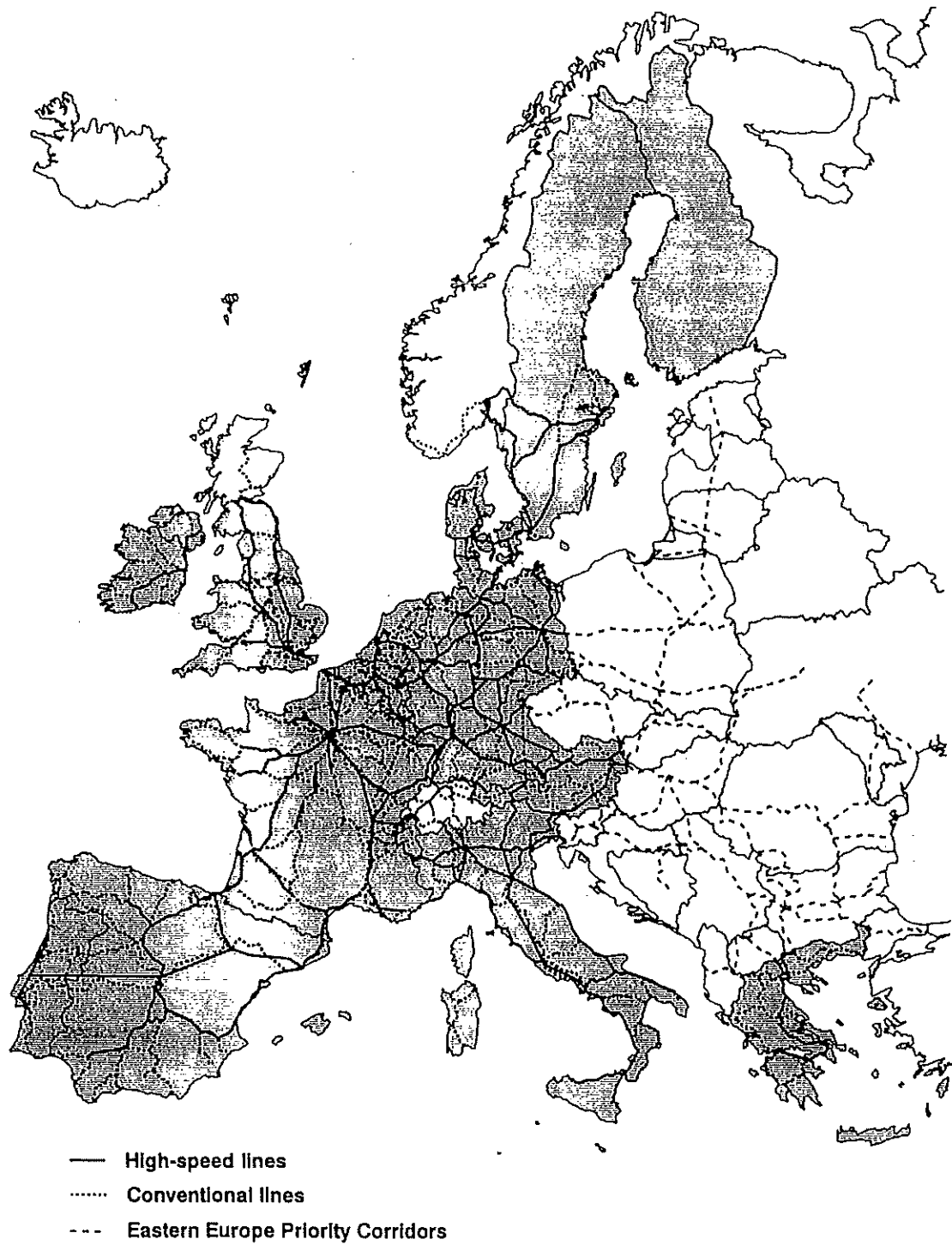
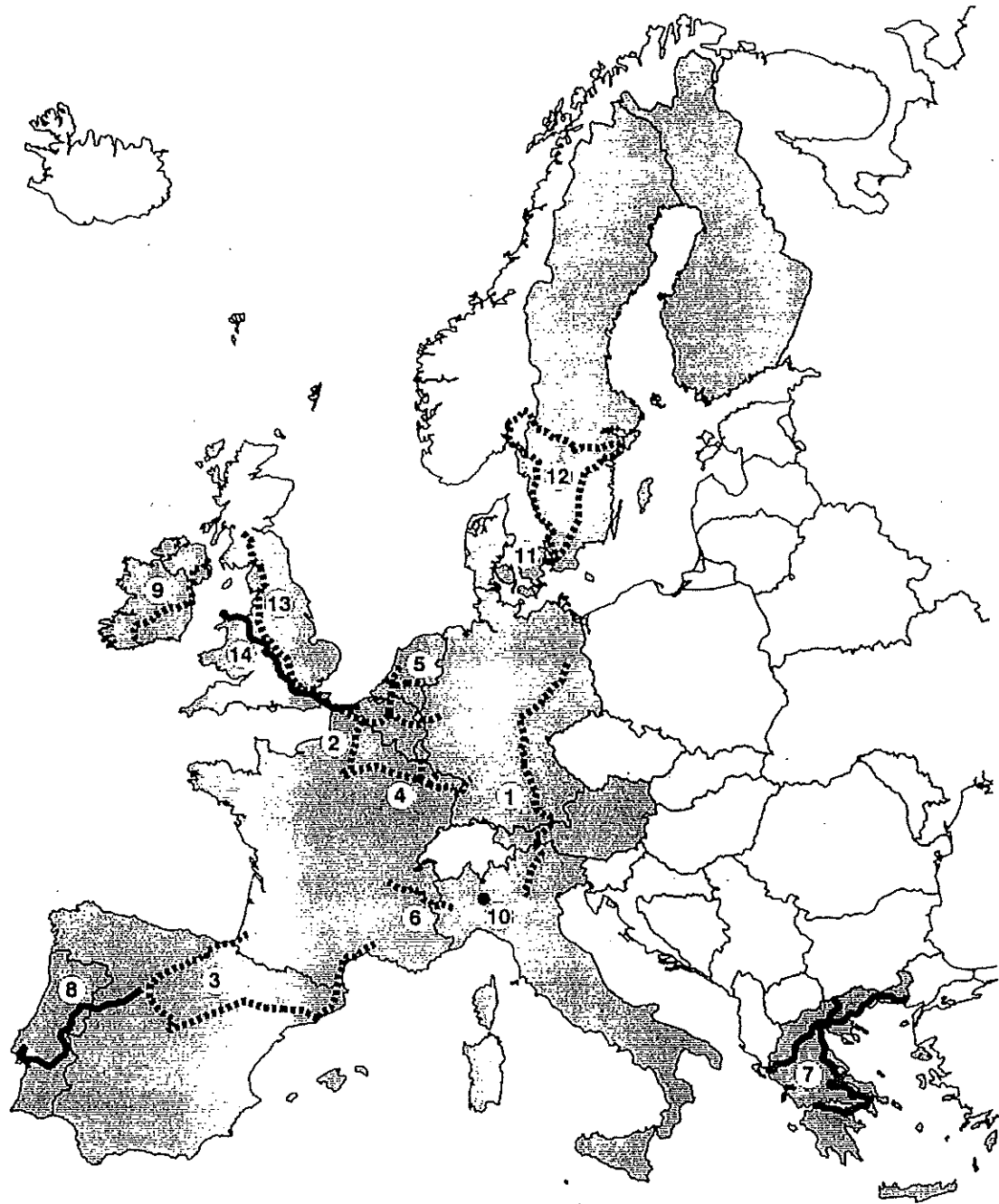


Figure 2. Trans-European railway network outline plan for 2010 (European Commission, 1994).



- |   |           |
|---|-----------|
| 1. High-speed train/comboined transport North-South | I/A/D     |
| 2. High-speed train North (PBKAL)                   | B/UK/NL/D |
| 3. High-speed train South                           | E/F       |
| 4. High-speed train East                            | F/D/L     |
| 5. Rail/comboined transport, Betuwe line            | NL/D      |
| 6. High speed train/comboined transport, Lyon-Turin | F/I       |
| 7. Greek Motorways                                  | GR        |
| 8. Motorway, Lisbon-Valladolid                      | E/P       |
| 9. Rail, Cork-Dublin-Belfast-Larne                  | IRL/UK    |
| 10. Malpensa Airport, Milan                         | I         |
| 11. Øresund fixed link, Denmark-Sweden              | DK/S      |
| 12. Nordic Triangle (rail/road)                     | (N)/S/SF  |
| 13. West Coast Main Line (rail)                     | UK        |
| 14. Benelux-Ireland road corridor                   | B/UK/IRL  |

Figure 4. Priority TEN Projects.

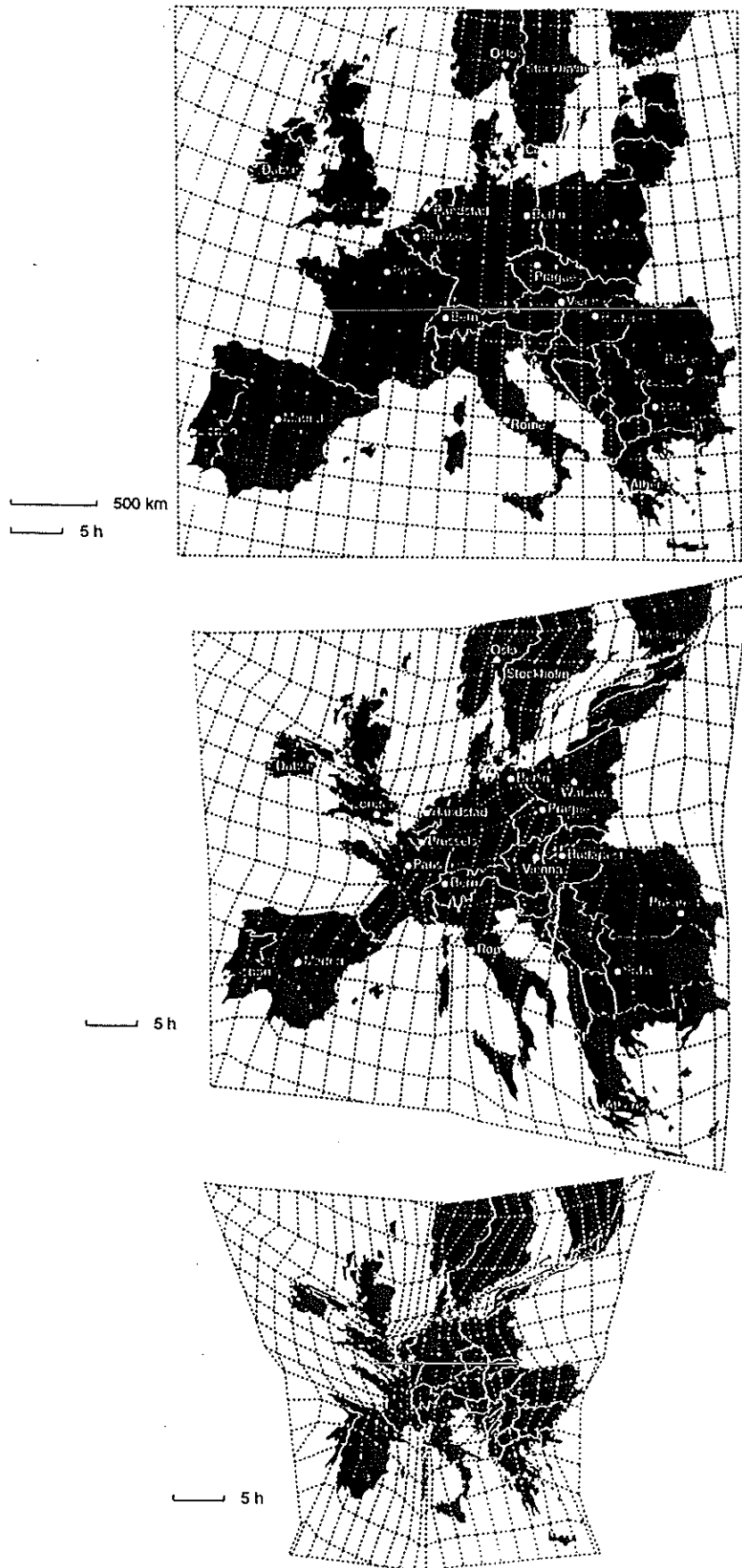


Figure 5. Base map (top) and time-space maps of the rail network in Europe in 1993 (centre) and 2010 (bottom).

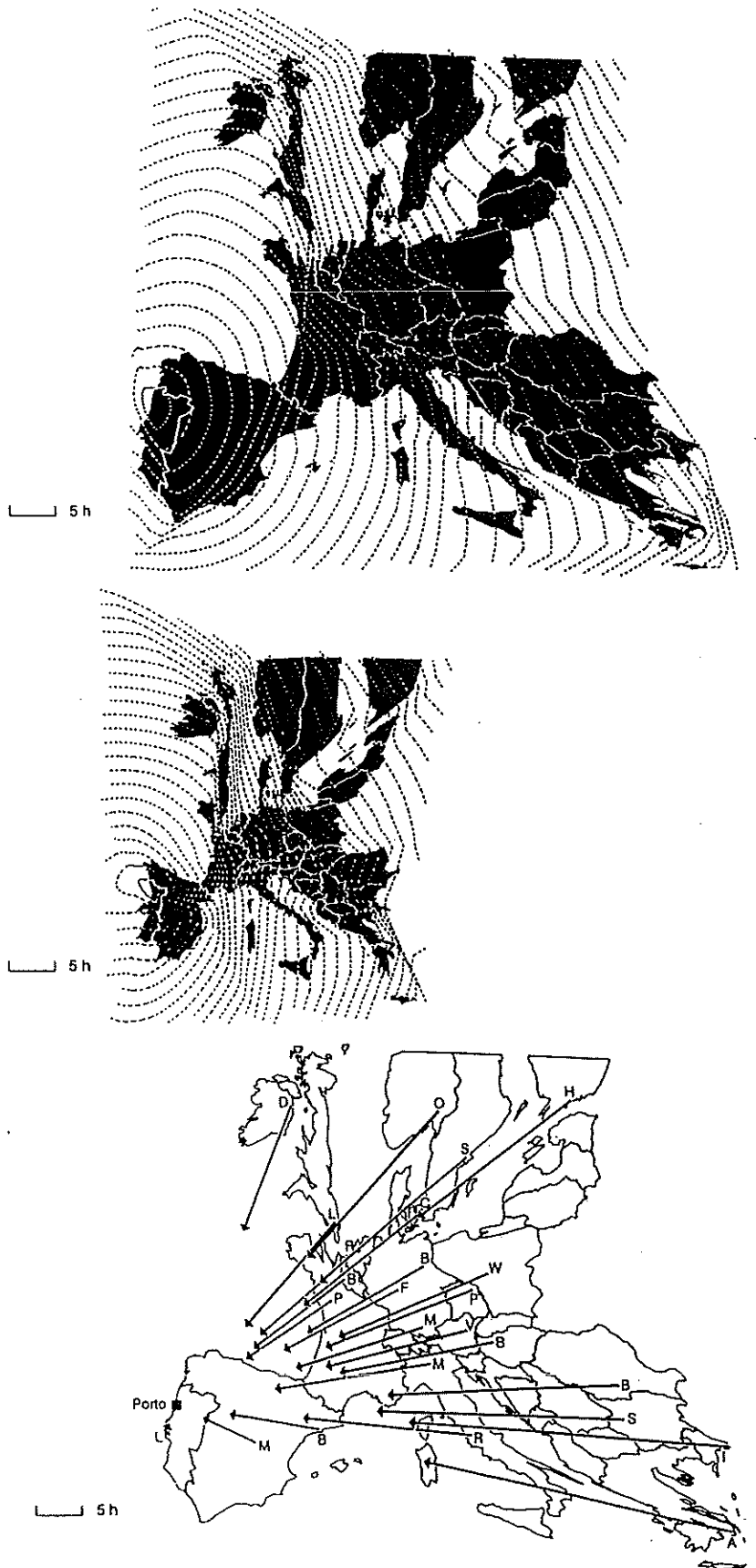
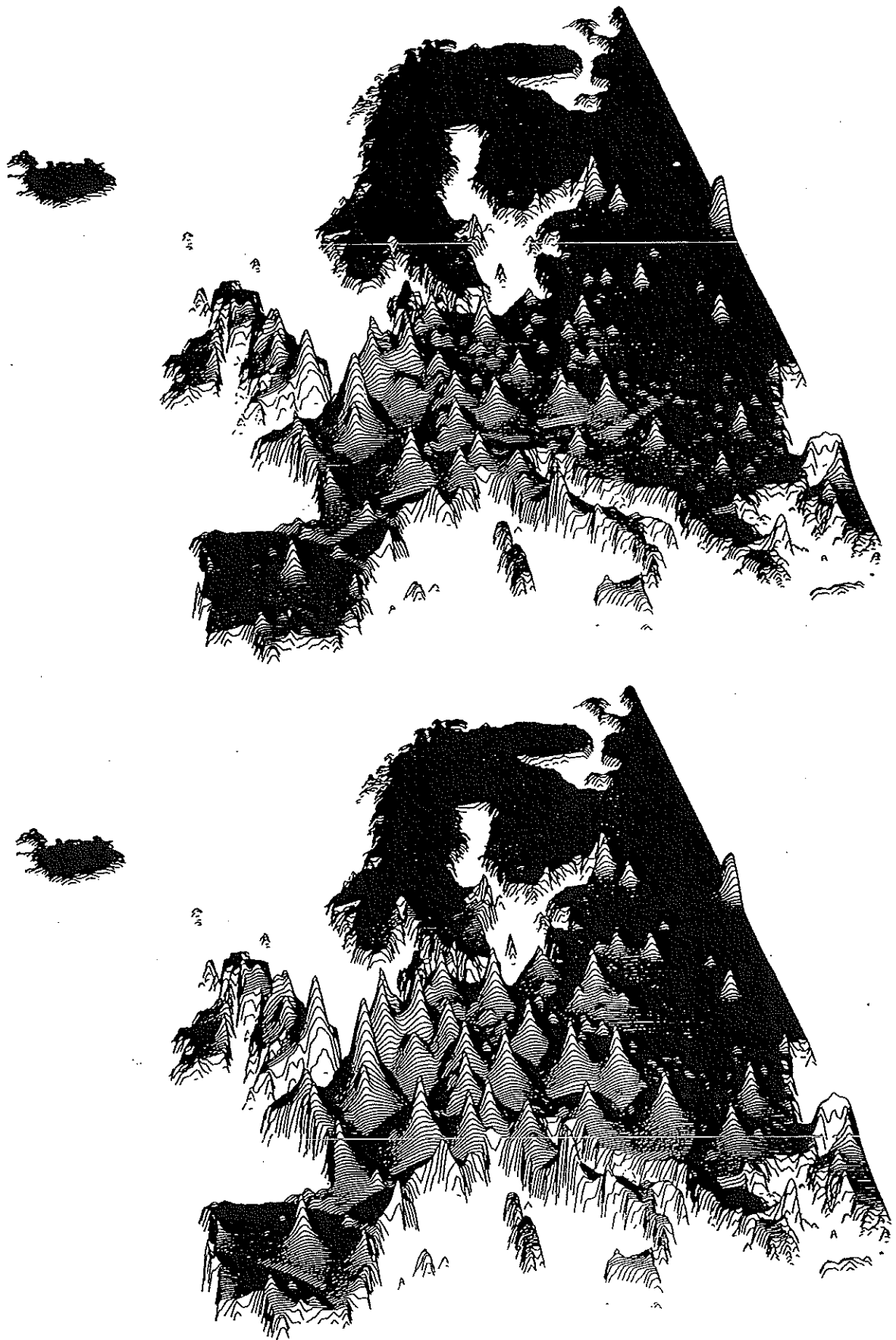


Figure 6. Time-space maps of the rail network in Europe: travel times from Porto, 1993 (top) and 2010 (centre) and change 1993-2010 (bottom).



*Figure 7. Accessibility surfaces of Europe: accessibility by rail, 1993 (top) and 2010 (bottom).*





*Figure 8. Accessibility surfaces of Europe: accessibility by rail, absolute (top) and relative (bottom) difference between 1993 and 2010.*

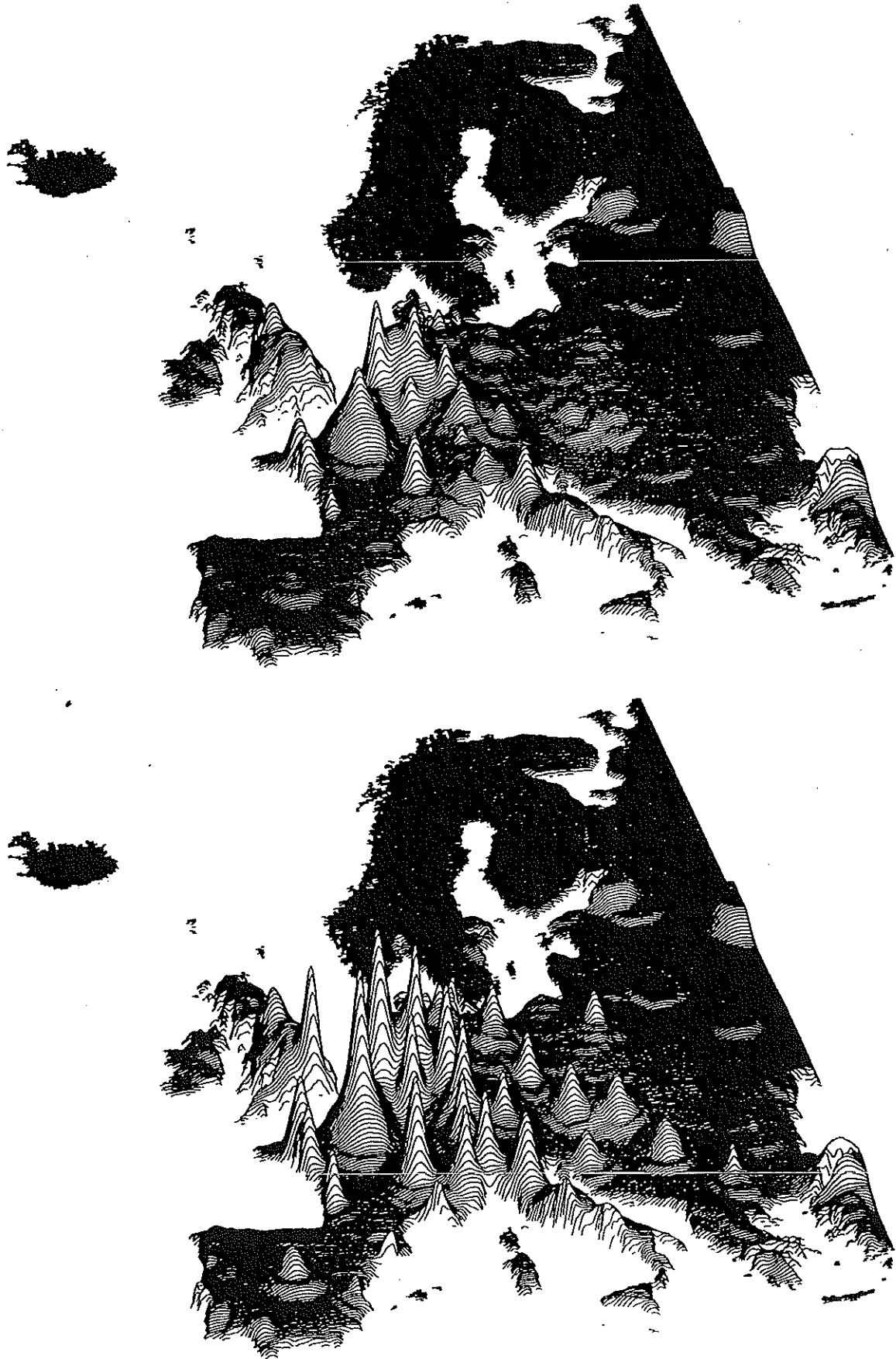
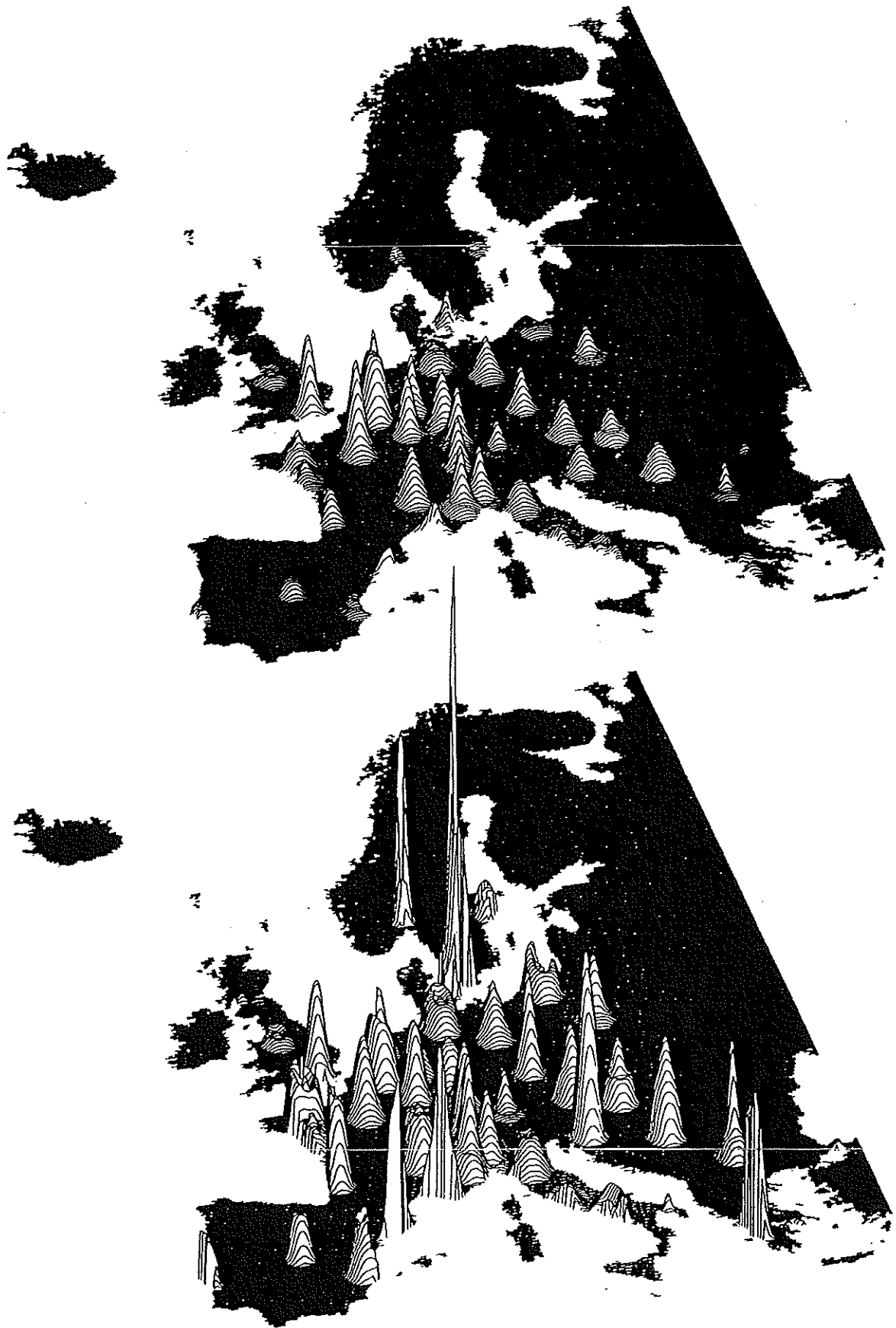


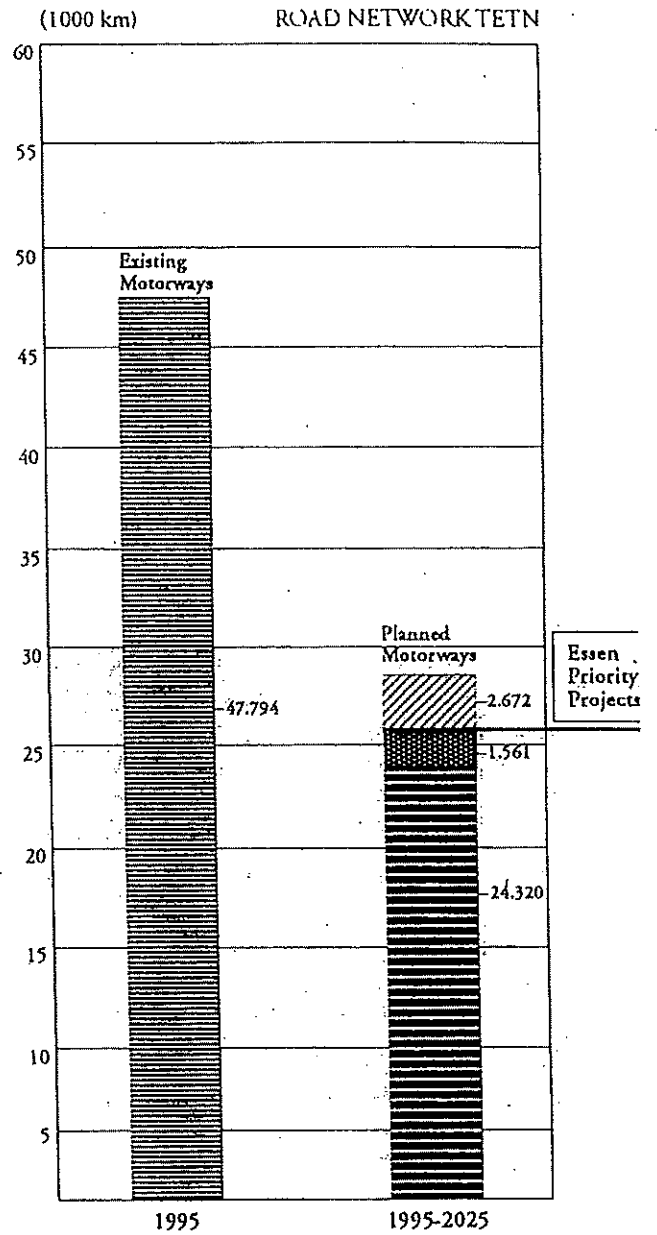
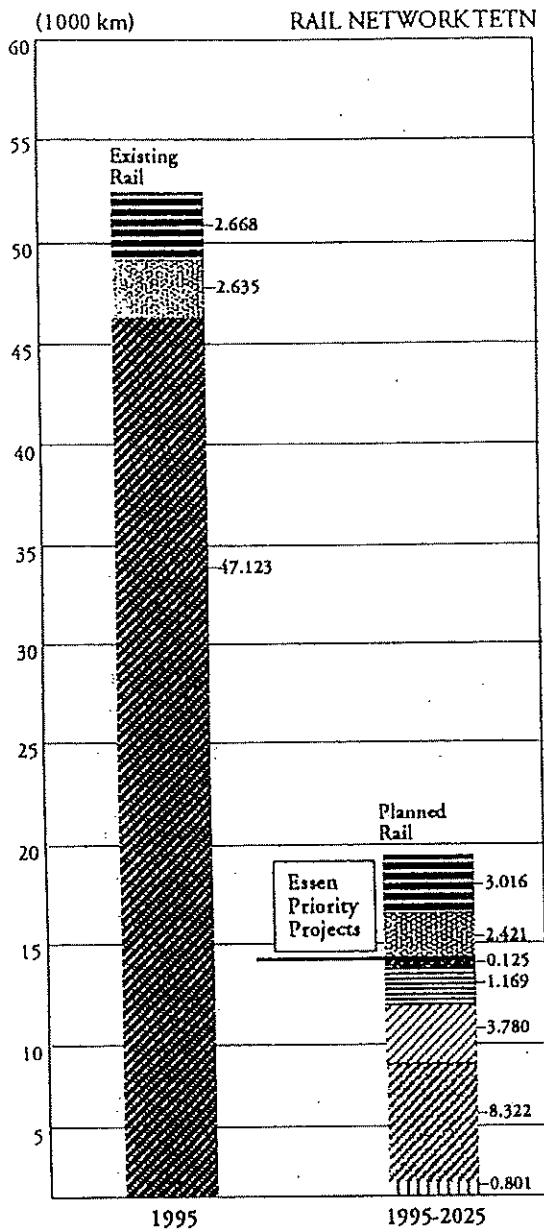
Figure 9. Accessibility surfaces of Europe: daily accessibility, i.e. number of persons reached in five hours by rail, 1993 (top) and 2010 (bottom).



*Figure 10. Accessibility surfaces of Europe: daily accessibility, i.e. number of persons reached in five hours by rail, absolute (top) and relative (bottom) difference between 1993 and 2010.*

**ANNEXE 2**

LENGTH OF EXISTING AND PLANNED LINKS

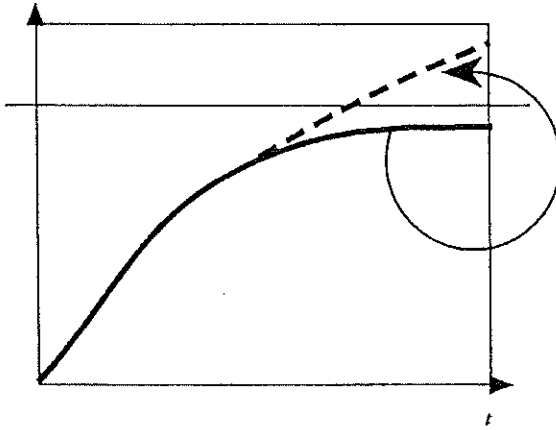


- ≡ HST
- ⊞ UPG
- ▨ CONV
- ≡ Further HST
- ⊞ Other HST
- ⊞ UPG
- ▨ CONV

- ≡ TE Existing Motorways Express Roads
- ⊞ TE Essen Priority
- ▨ TE Further Projects
- ▨ Other TE Links

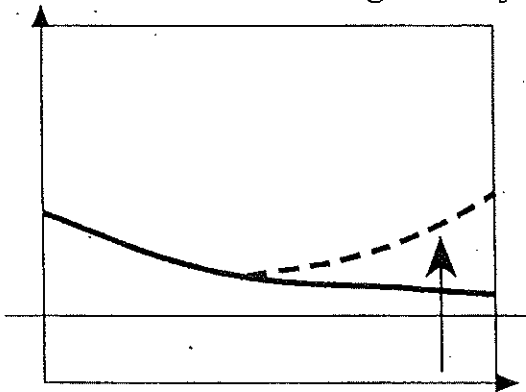
COMPETITIVENESS, COHESION AND SUSTAINABILITY CONCEPTS

- Competitiveness: *Support of development trends*



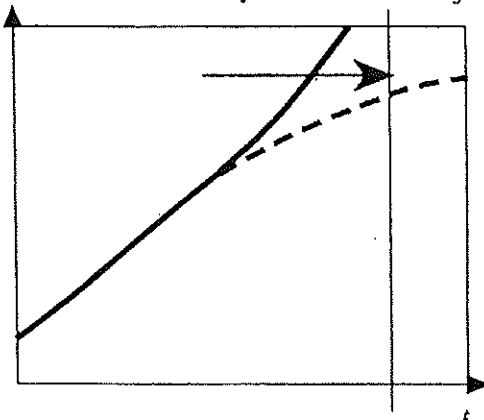
Will TETN be efficient solving bottlenecks to European overall competitiveness?

- Cohesion: *Encouragement of new development opportunities*



Will TETN contribute to increase the gap between peripheral & central locations?

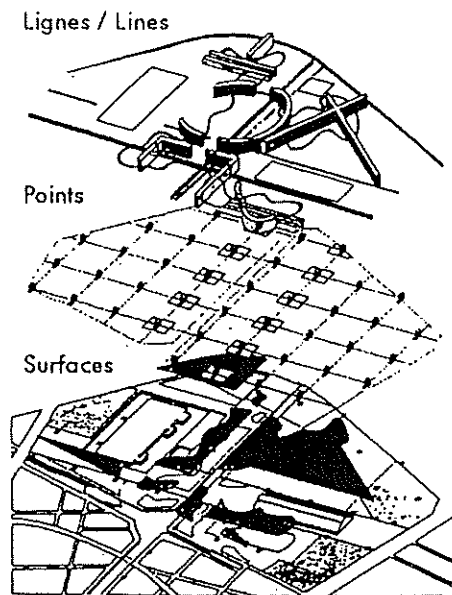
- Sustainability: *Induction of alternative development patterns*



Will TETN induce more environmentally friendly mobility patterns?

Competitiveness	Cohesion	Sustainability
-----------------	----------	----------------

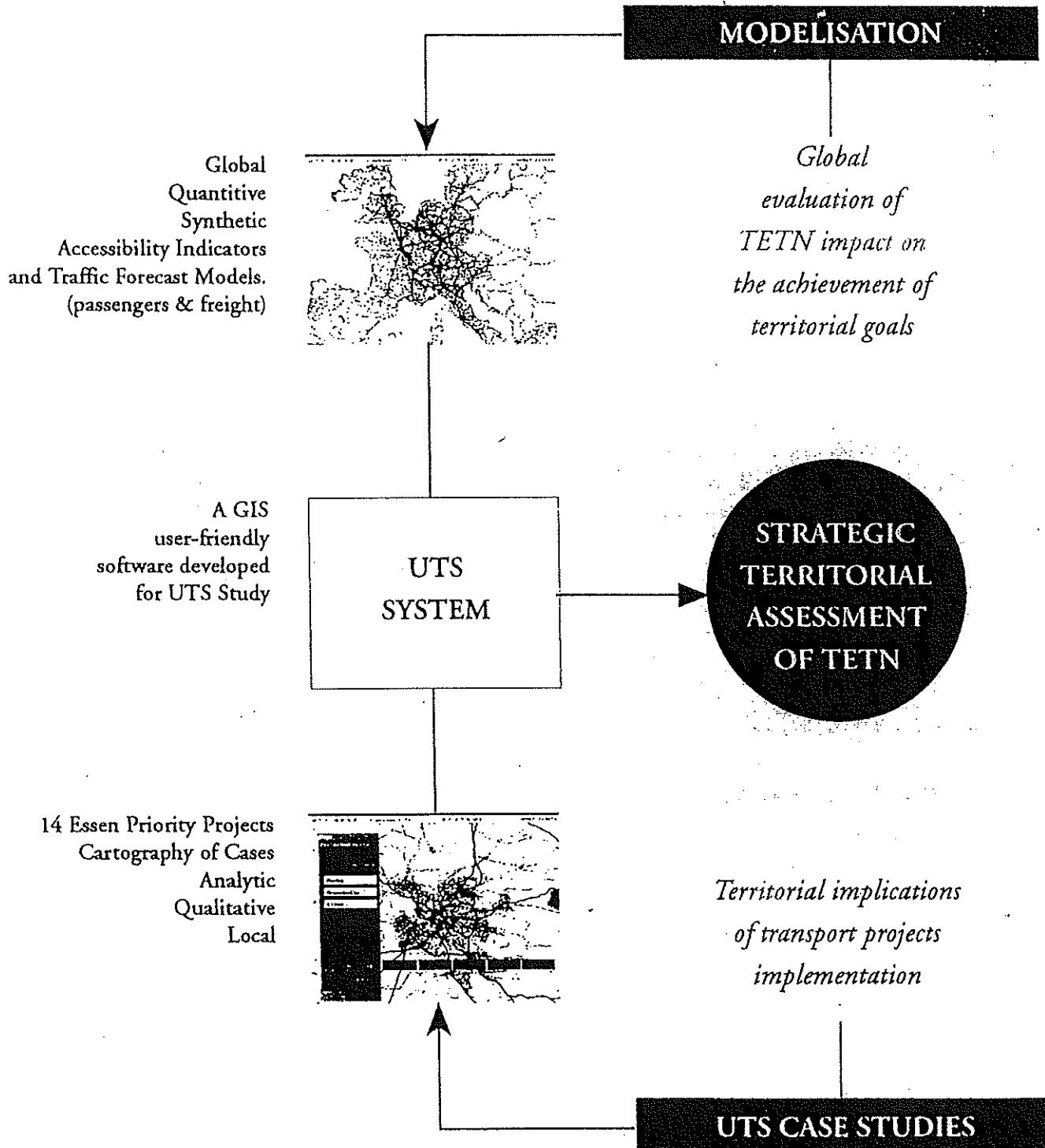
## KEY TRANSPORT QUESTIONS



- **Multi-Modal Connections?**  
*(roads, railways, airports, ports, waterlinks)*
- **Multi-Scales Connections?**  
*(local, national, transnational)*
- **Management Strategies?**  
*(fares, toll, services, etc.)*

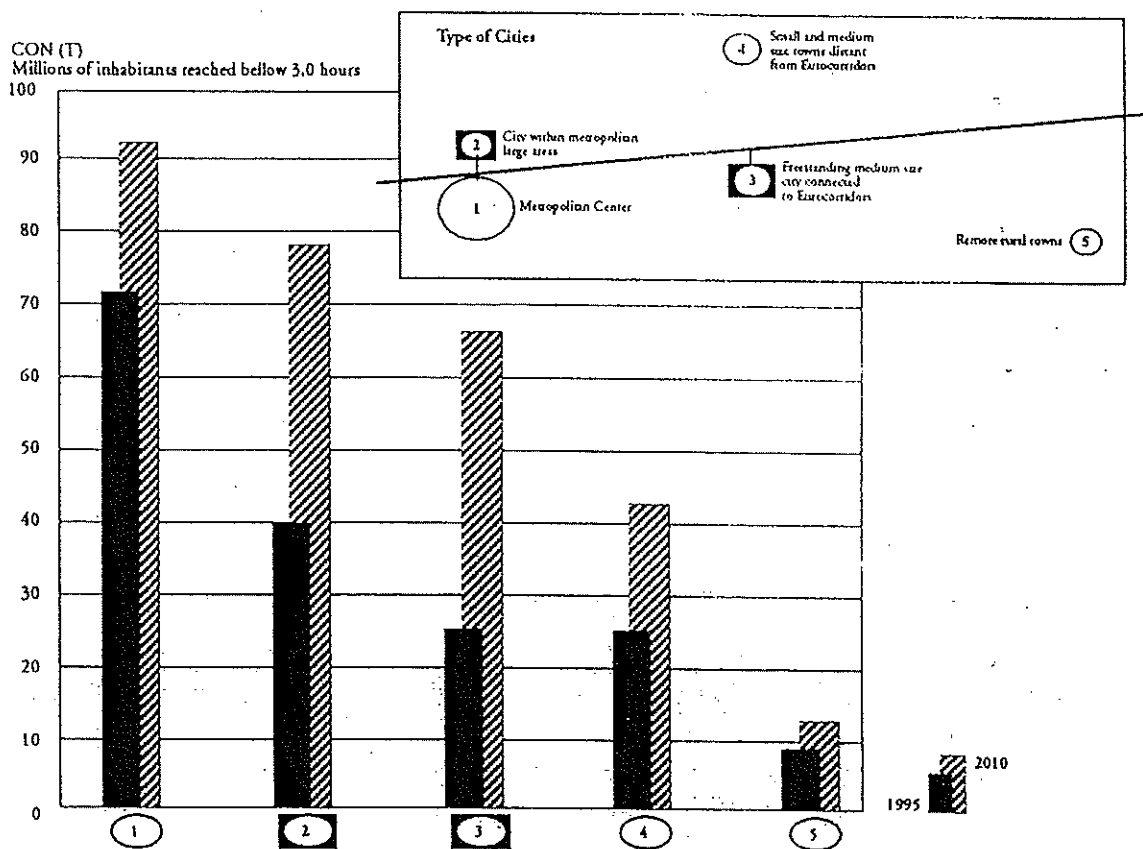
	Competitiveness interest	Cohesion interest	Sustainability interest
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Multimodal Strategies</b>  <i>(road, rail, air, maritime inland navigation)</i></li> </ul>	<p>Modal specialisation and productivity improvements. (Adaptation of each mode to their comparative advantages.)</p>	<p>Network benefits due to scale economies in central nodes, allowing peripheral nodes to take advantage of central networks.</p>	<p>Traffic share increase for environmentally friendly modes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Multiple-Scale Strategies</b>  <i>(regional, local, national and trans-national)</i></li> </ul>	<p>Better access to trans-national nodes from local networks. Appraisal of the entire existing networks. (Use of trans-national excess of capacity.)</p>	<p>Accessibility diffusion to larger areas. Local and regional capillarity to trans-national axes. (Connection of conventional rail or roads to TETN)</p>	<p>Land-taking reduction by using existing transport capacity. (Interest of mixed traffic in non congested TETN corridors to reduce new infrastructure needs)</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Management Strategies</b>  <i>(tolls, fares)</i></li> </ul>	<p>Capacity optimization in congestion conditions. (Toll peak hour.)</p>	<p>Implementation of services according to spatial development needs. (Subsidies for the operation of non-competitive services.)</p>	<p>Environmental cost internalization. (Road pricing strategies.)</p>

UTS OBJECTIVE AND METHODOLOGY





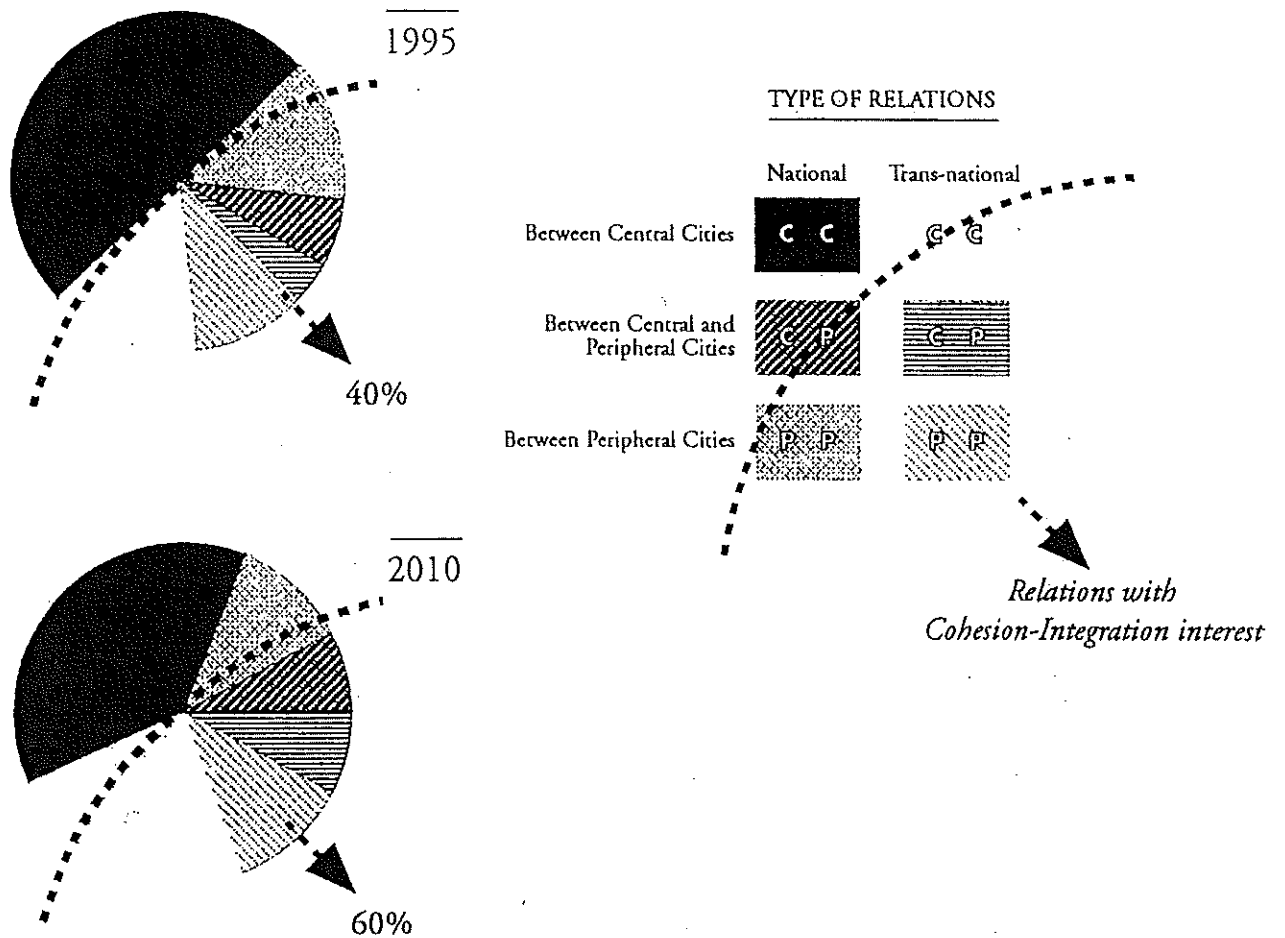
1995-2010 TETN COMPETITIVENESS IMPACT



- Small and medium size central cities connected to new HST Corridors will have major relative accessibility gains depending on future network management policies.
- Biggest central cities will have relatively minor accessibility improvements, given its currently good situation.

- Missing multimodal connection in central airports to HST can reduce the extension of central HST competitiveness benefits to peripheral cities.
- Remote rural towns and isolated medium size cities can lose relative accessibility depending on complementary TETN policies.

TETN COHESION-INTEGRATION IMPACT



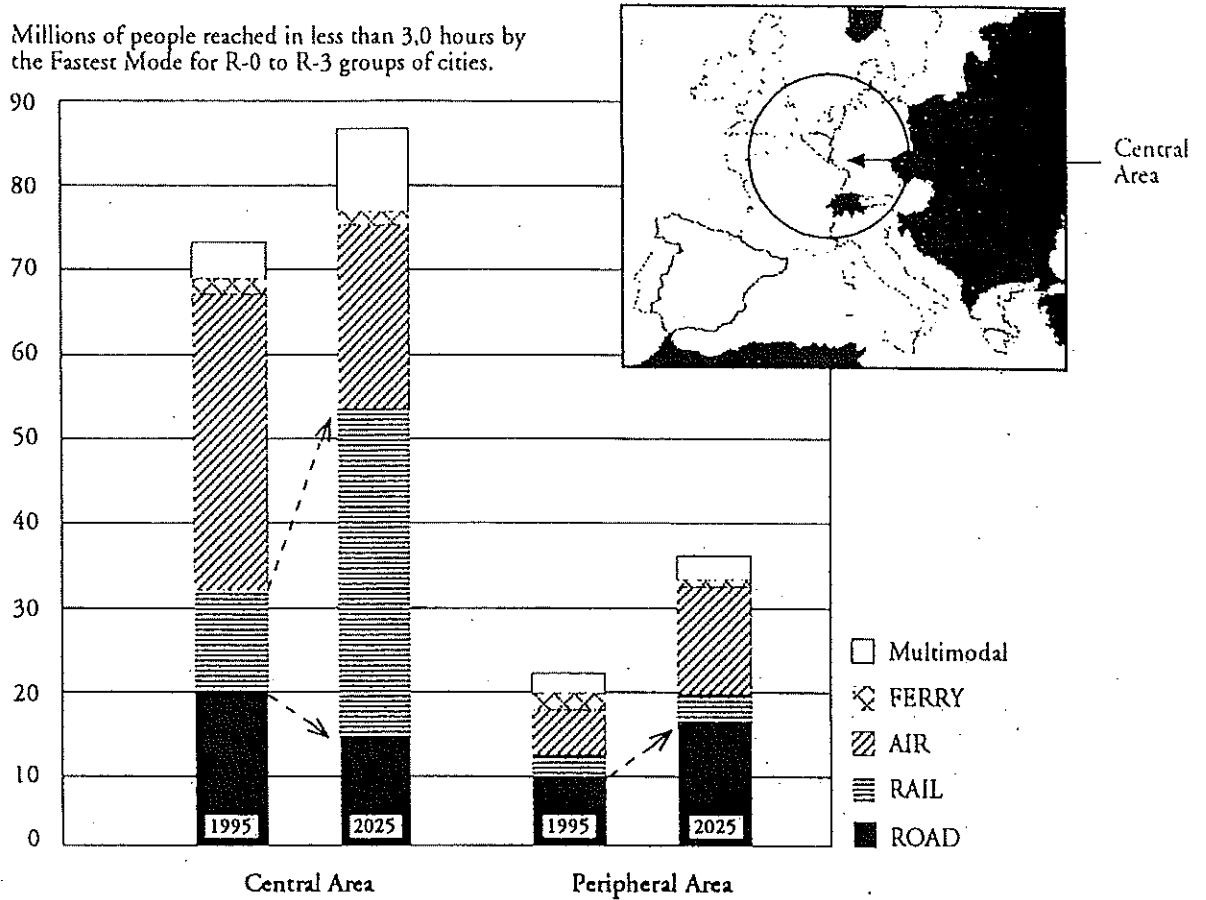
- Trans-national relations, and relations including peripheral cities will be largely facilitated. From 40% to 60% relations below 3,0 h will have cohesion interest.

- Multimodal connections in central cities will be essential to spread HST central lines benefits to peripheral cities.

- The adequate management of new peripheral transport corridors with excess of capacity will allow small & medium size peripheral cities to take advantage of TETN.

- Air services (and ferry links for specific places) are the best cost/effective means to improve Trans-European cohesion in the short-term

TEFN SUSTAINABILITY IMPACT



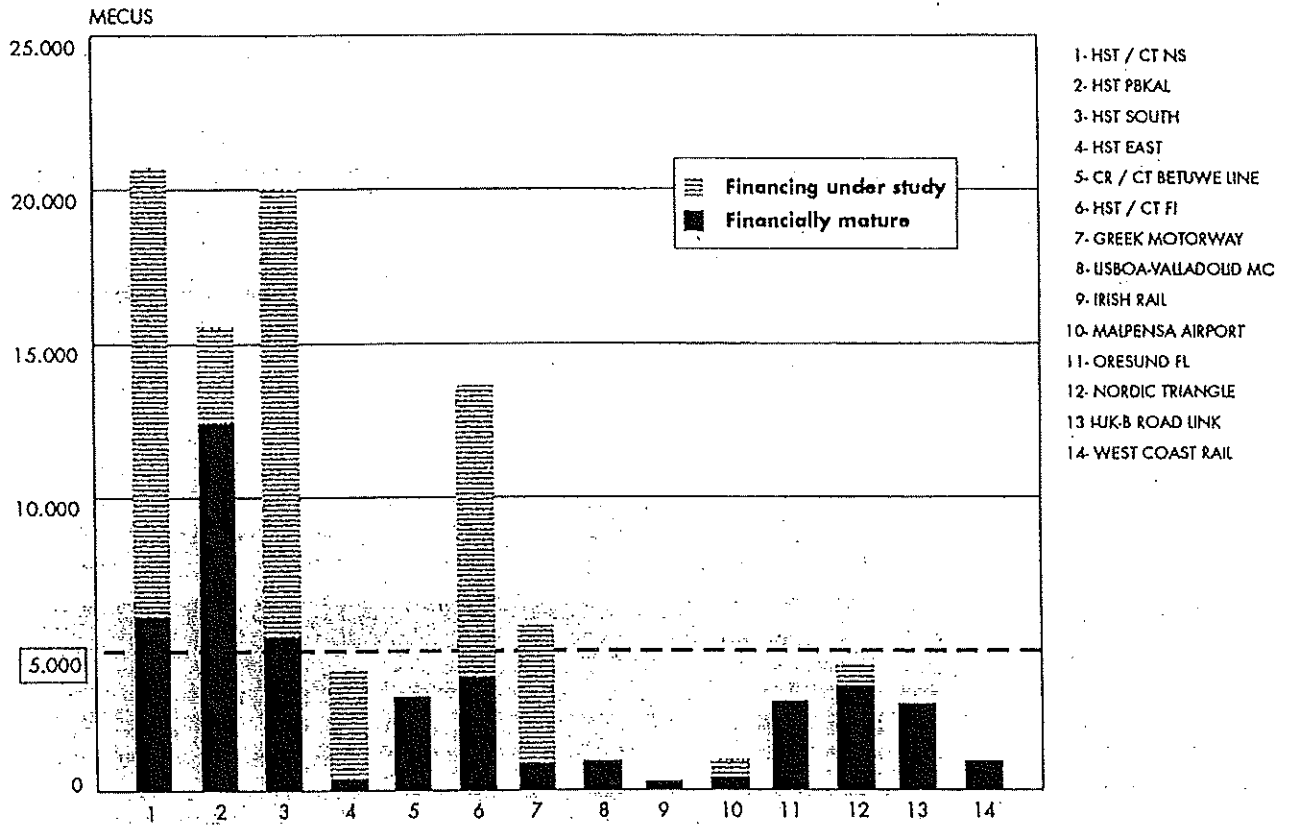
- Dramatic global increase in rail competitiveness (from 19% to 45% relations below 3.0 hours will be served faster by rail) especially in central areas, depending on urban connections to central stations.

- CT corridors and short-sea shipping will attract freight transport only if adequate road pricing policies are taken.

- The increase of road share in peripheral areas can reduce traffic externalities if toll policies divert traffic from urban congested areas to external by-passes.

- Europe shows a rather territorial homogeneity regarding freight: A maximum 15% of Transport Cost has been detected. The quality of local networks is even more decisive to increase transportation cost.

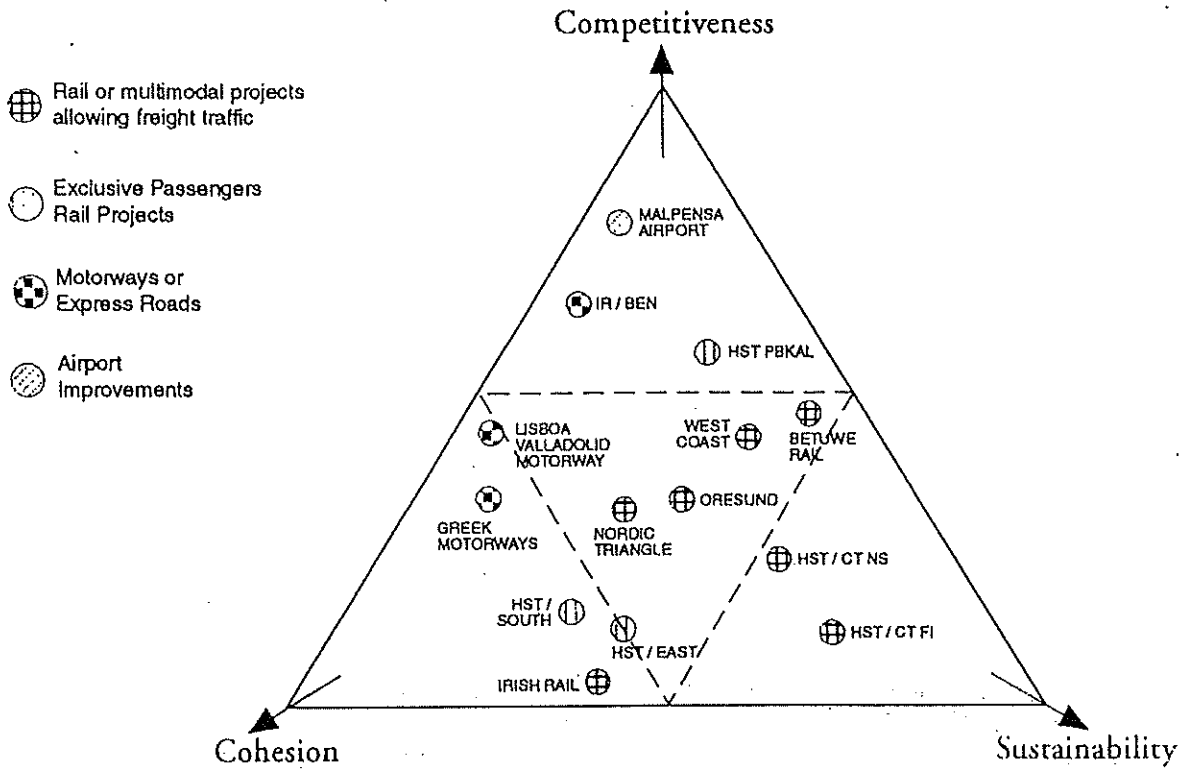
## FINANCIAL MATURITY OF ESSEN PRIORITY PROJECTS (\*)



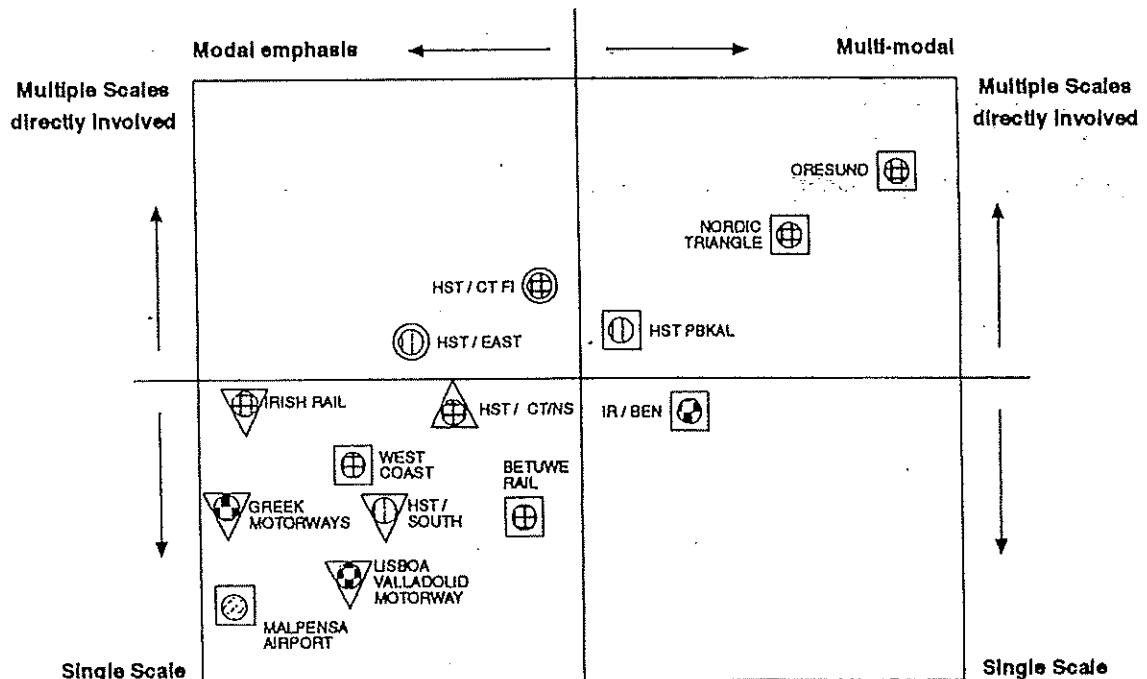
• There is a high level of heterogeneity in the cost of the projects, ranging from 20,000 MECUS to less than 1,000 MECUS. Most projects below 5,000 MECUS already have financially mature agreements.

Projects above 5,000 MECUS use to follow corridor-like definitions, which includes several sections with specific characteristics and particular feasibility conditions.

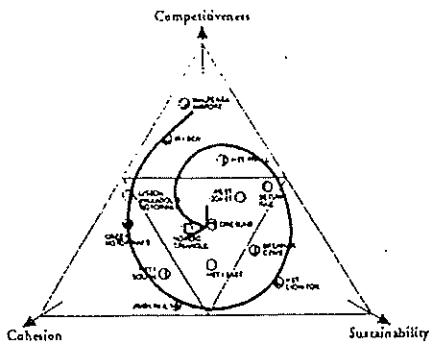
## TERRITORIAL GOALS OF ESSEN PRIORITY PROJECTS



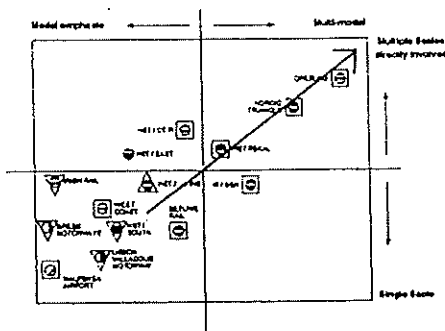
## TRANSPORT KEY DEFINITION QUESTIONS



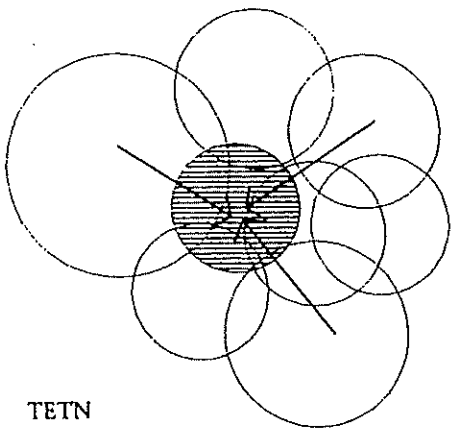
- ▽ With EU Cohesion and Structural Funds contribution
- Supported with private financing contribution
- Supported by national public funds
- △ Requiring new trans-national agreements or cost sharing



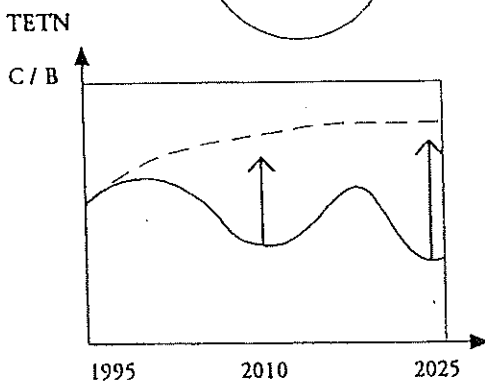
- Encouraging the best territorial definition of TETN large projects
  - to integrate more balanced territorial goals in TETN projects definition.
  - to assess TETN large projects definition by using intermediate territorial scales (Territorial Strategic Assessment) in the context of Spatial Development, Environmental and Multimodal Transport Plans.



- Planning key Trans-European multimodal transport questions
  - to emphasize problem-oriented approaches towards the solution of trans-European "missing-connections".
  - to encourage the simultaneous analysis of all modes and scales in the definition of largest projects.



- Leading TETN implementation process
  - to identify areas of common European interest.
  - to facilitate negotiated agreements between a growing number of decision-makers following corridor-like approaches.



- Monitoring TETN impacts
  - to promote better transport infrastructure management
  - to support spatial development and environmental policies

**ANNEXE 3**

	COU T	BEI	ITE	FS	FC	RTE	TOTAL	PRETS	EMPR
EU	383.1	93.5	0.0	0.0	0.0	11.9	105.4	93.5	11.9
AUSTRIA	222.0	53.5	0.0	0.0	0.0	0.0	53.5	53.5	0.0
BELGIQUE	3908.6	326.0	0.0	0.0	0.0	27.2	333.6	326.0	7.6
DK	7445.1	1523.6	0.0	0.0	0.0	27.0	1550.6	1523.6	27.0
FINLANDE	245.0	91.2	0.0	0.0	0.0	0.0	91.2	91.2	0.0
FRANCE	9505.2	2272.4	0.0	0.0	0.0	47.9	2320.3	2272.4	47.9
ALL.	6712.13	719.9	0.0	0.0	0.0	60.8	780.7	719.9	60.8
ITALE	3409.0	639.4	75.6	75.6	131.9	0.0	54.1	901.0	186.0
LUX.	155.5	0.0	0.0	0.0	0.0	25.1	25.1	0.0	25.1
PAYS BAS	4278.6	48.0	0.0	0.0	0.0	42.6	90.6	48.0	42.6
PORTUGAL	3791.9	943.7	0.0	0.0	785.8	37.8	1767.3	943.7	823.6
ESPAGNE	17782.1	3906.3	0.0	1033.1	1631.6	53.7	6624.7	3906.3	2718.14
UK	13840.8	3906.3	0.0	0.0	0.0	9.1	2318.5	2269.4	49.1
GRECE	3733.7	493.6	0.0	584.1	480.8	27.3	1585.8	493.6	1092.2
IRLANDE	1203.7	104.5	0.0	172.7	552.8	0.0	830.0	104.5	725.5
TOTAL UE	76616.6	13485.0	75.6	1921.8	3451.0	44.9	19378.3	13560.6	5817.69

**TOTALITE DE FONDS DIPONIBLES POUR LES PROJETS RTE, PAYS PAR PAYS**

Source: Documents internes de la DGVII

I- Les pays de la Cohésion ont reçu de prêts pour le secteur des Ports, du Transport combiné et les routes, mais seulement entre 15% et 25% pour le Rail (Conventionnel et TGV) et pour les aéroports. Pour les Pays de la Cohésion la contribution a été plus importante (entre 37% et 69%), les prêts fournissant entre 15% et 60% du Financement.



1989-93	FONDS	% FS	PRÊTS	DISTRIB.	
ESPAGNE	2910	29.7%	800	périphérie	26%
FRANCE	147	14.0%	113	routes	50%
GRECE	2612	19.6%	712	rail	14%
IRLANDE	694	18.8%	0	maritime	3%
ITALIE	481	6.3%	130	aéroports	3%
PORTUG.	984	13.4%	865	t. urbain	4%
UK	143	18.0%	0		
TOTAL	5584	15.3%	2620		

source: Irish Business Bureau

**Infrastructure de transport: fonds structurels: pays et secteur**

	coût	BEI	IFE	FS	FC	RTE
MER	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
TGV	11.1%	21.8%	0.0%	0.0%	100.0%	4.3%
route	67.7%	62.3%	0.0%	82.9%	100.0%	86.6%
T. Comb.	8.8%	86.2%	0.0%	100.0%	100.0%	26.8%
Rail	14.5%	13.5%	0%	100.0%	100.0%	30.8%
Ports	67.6%	57.9%	0.0%	100.0%	100.0%	3.2%
Multimod.	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.1%
Autres						
Total	34.6%	40.4%	0.0%	93.1%	100.0%	26.7%

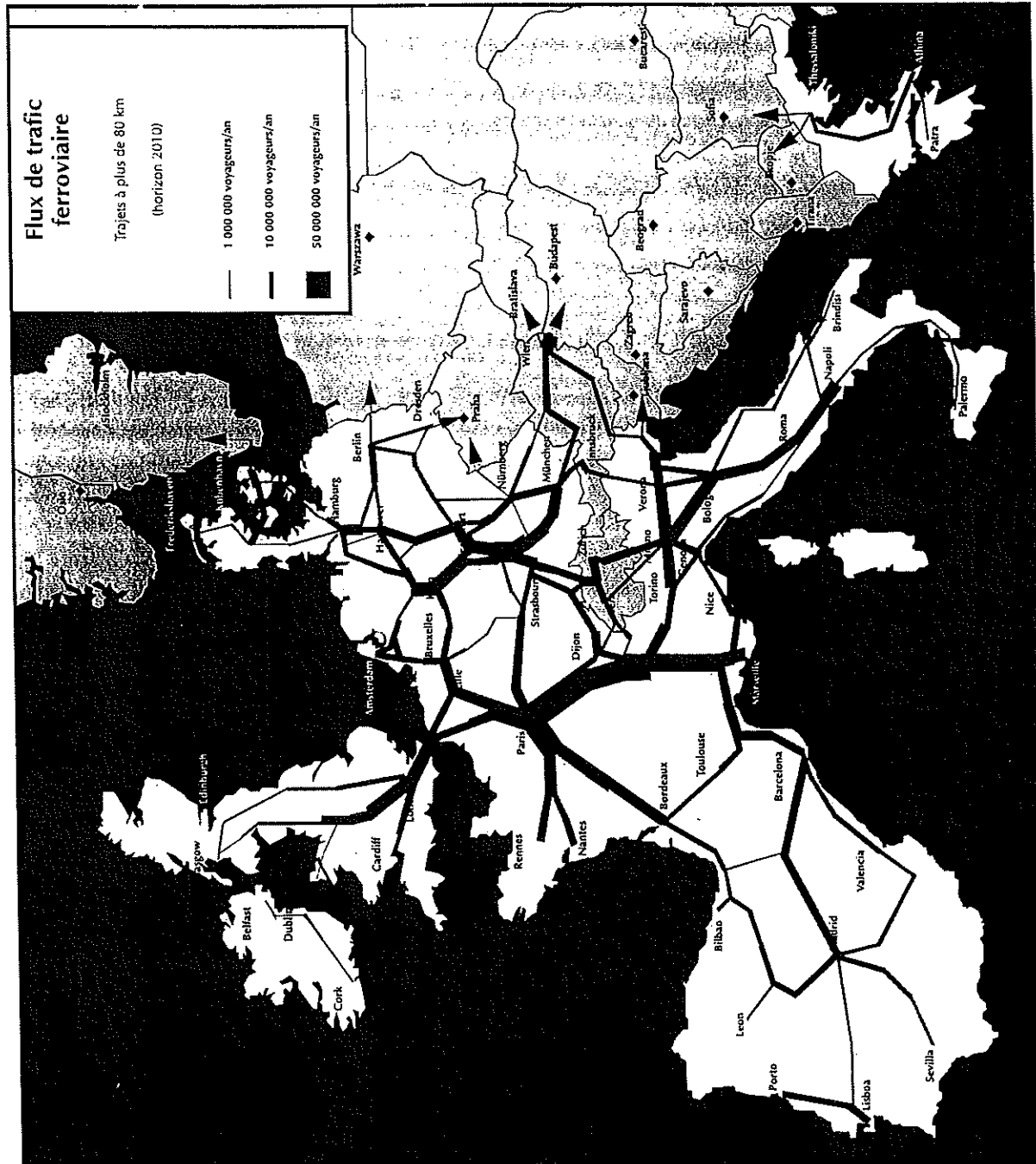
**PAYS DU FONDS DE COHESION: PROJETS RTE**

source: DGVII, projet d'étude, doc. interne

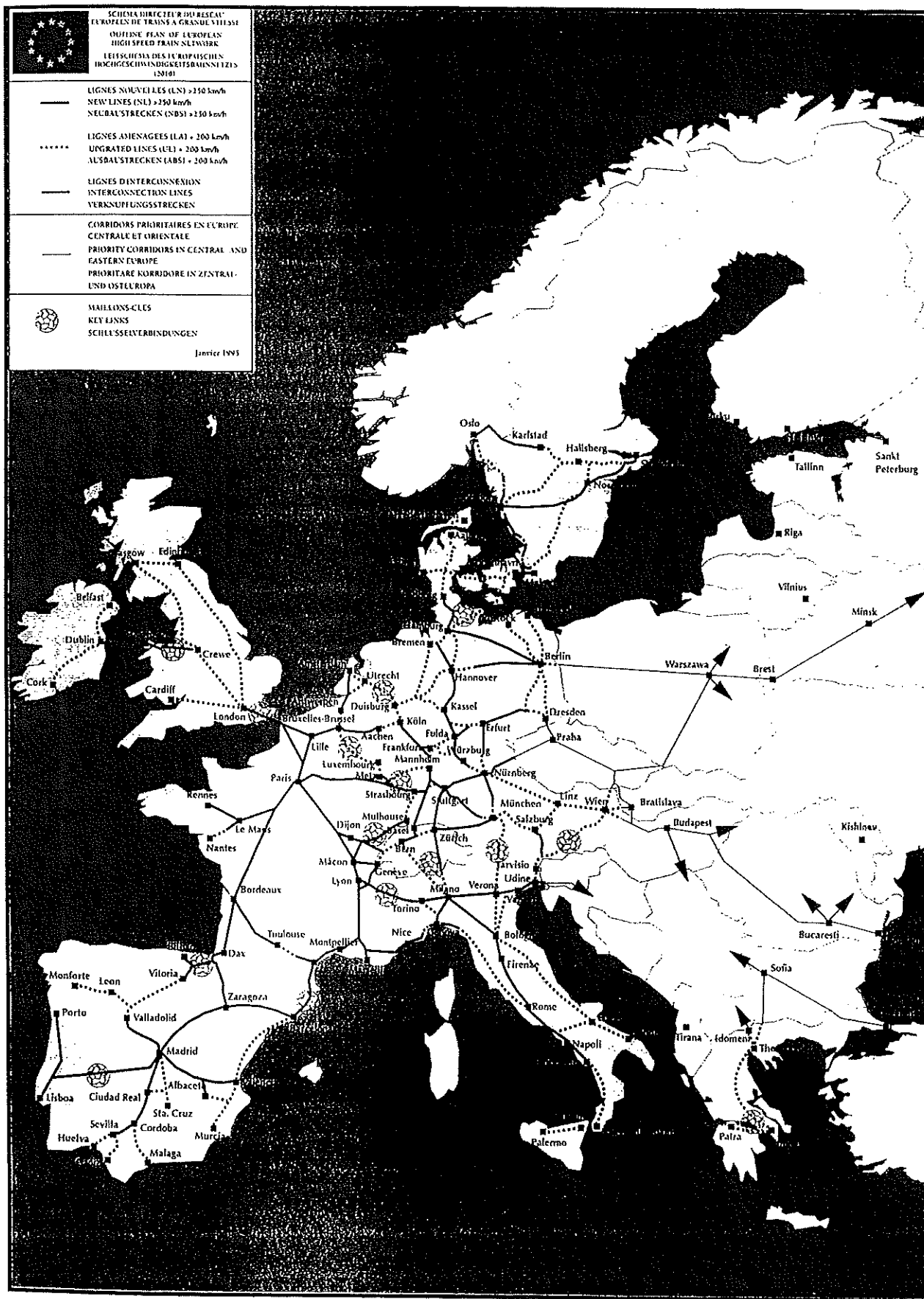
	Coût	BEI	IFE	FS	FC	RTE
MER	18.4	0.0	0.0	0.0	15.6	0.00
TGV	24489.1	3574.4	0.0	0.0	11.2	184.2
T.Comb.	3750.8	37.7	0.0	10.5	12.5	102.0
Rail	5968.0	1040.8	0.0	935.9	671.8	51.3
AIR	8576.9	1284.2	75.6	147.8	154.8	0.0
PORTS	1271.9	233.9	0.0	0.0	0.0	3.3
Multimod.	43.1	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1
Autres						
TOTAL	76616.6	13485.0	75.6	1921.8	3451.0	444.9

**RTE: Dépences par secteur**

source: DGVII, projet d'étude, doc. interne



# PRESENTATION DU RAPPORT ET PRINCIPALES CONCLUSIONS



Réseau transeuropéen de trains à grande vitesse

Longueur (km)

Lignes nouvelles	12.500
Lignes aménagées	14.000
Lignes de jonction	2.500
<b>Total</b>	<b>29.000</b>

Coût des infrastructures (MM écus)

Existant	35
1994-1999	76
2000-2010	96
<b>Total</b>	<b>207</b>

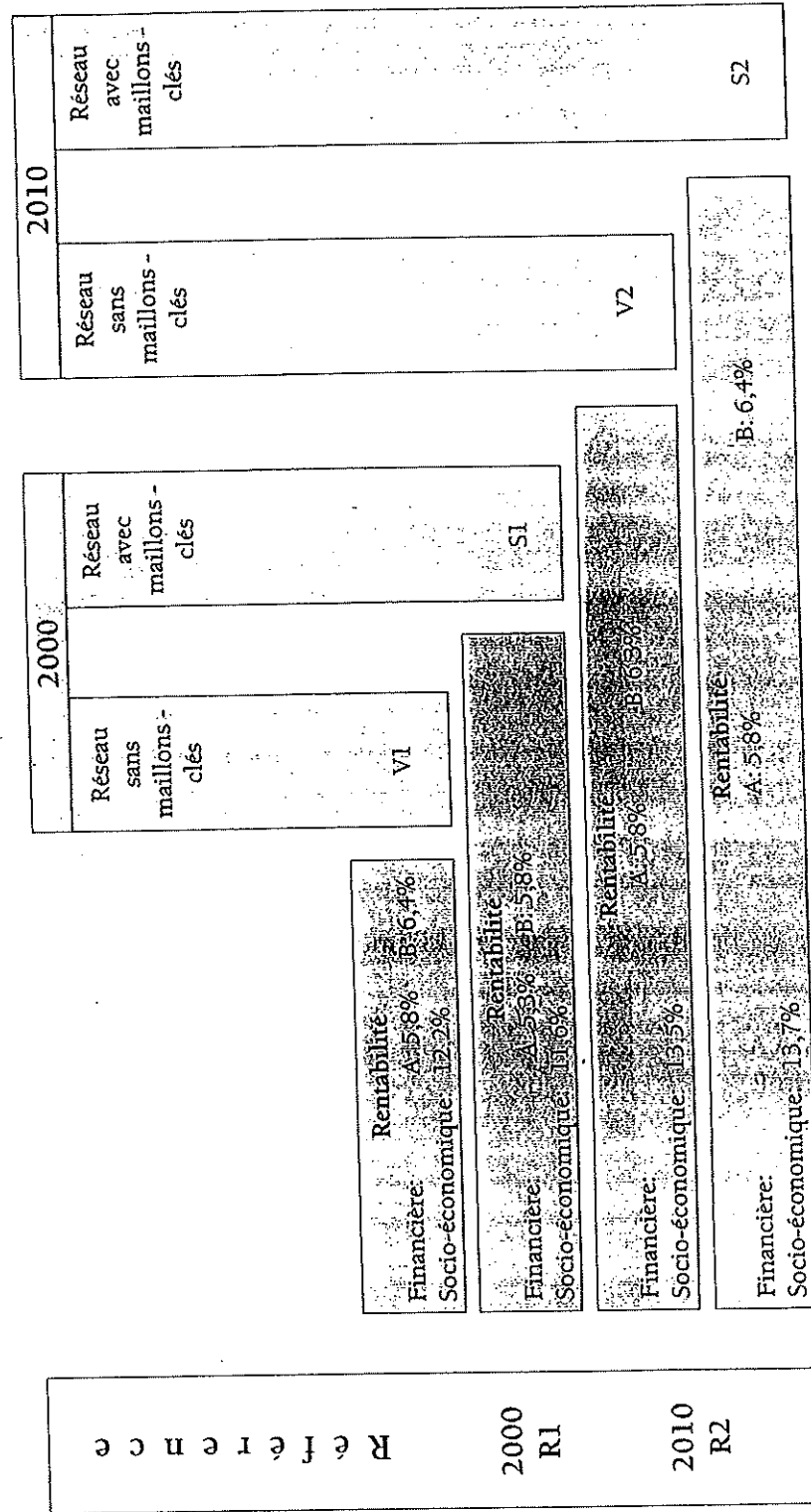
Coût du matériel roulant (MM écus)

Existant	5
1994-1999	12
2000-2010	16
<b>Total</b>	<b>33</b>

Coût total (MM écus)

Existant	40
1994-1999	88
2000-2010	112
<b>Total</b>	<b>240</b>

RENTABILITE DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRAINS A GRANDE VITESSE



BILAN EN TERME DE VALEUR AJOUTEE

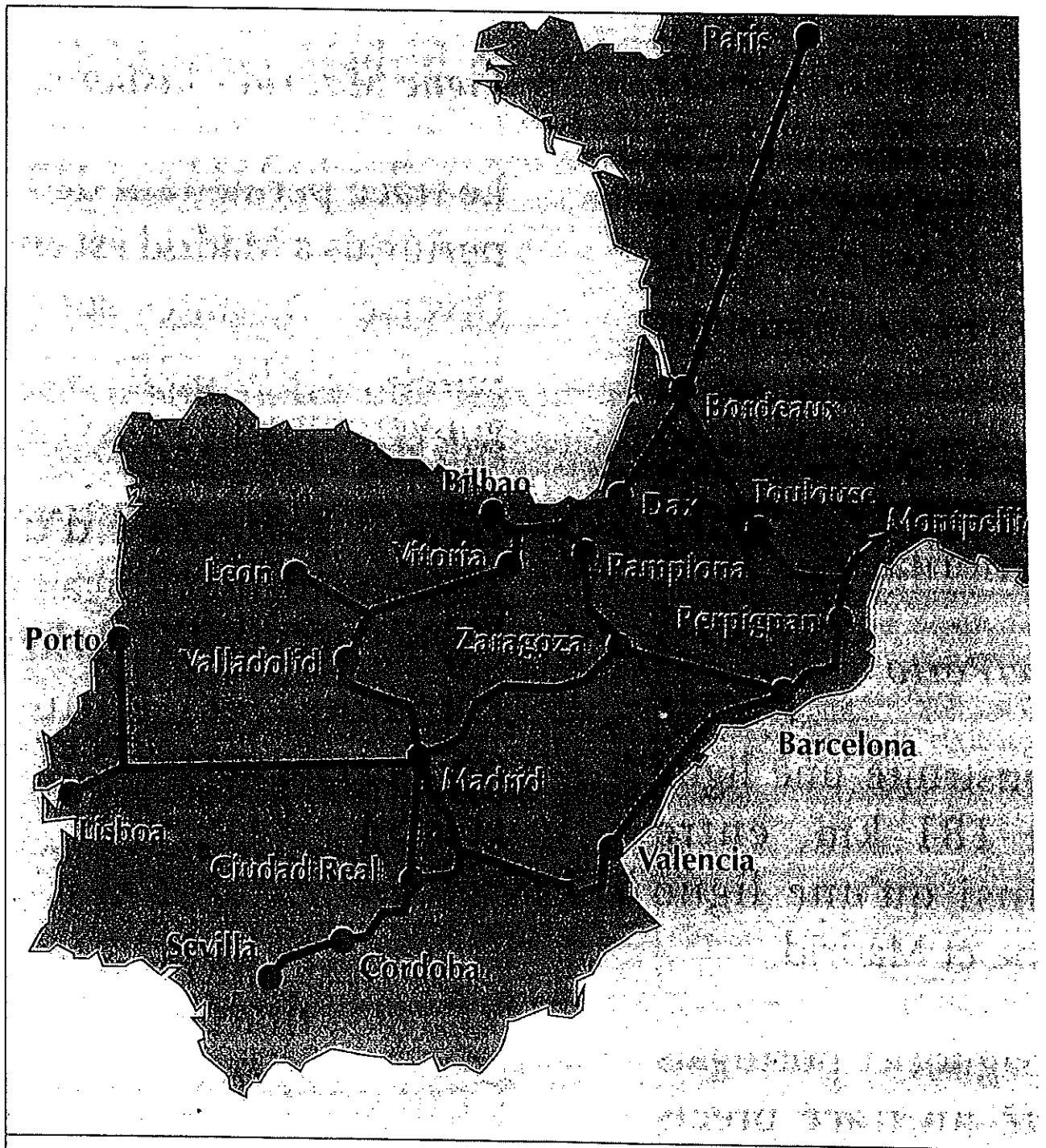
En millions d'Ecus de 1990  
En % du PIB de 2010

<b>EFFETS INDUITS</b>																			
- Effet A	1659	3660	31875	1534	12047	30953	196	18989	43	2230	3855	7729	6349	8804	129923				
	0.78%	2.48%	1.34%	1.67%	1.98%	2.23%	0.34%	1.48%	0.41%	0.73%	4.61%	0.56%	3.53%	3.41%	1.55%				
- Effet B	331	618	9253	269	2767	8584	32	4810	6	451	638	1971	1174	1728	32632				
	0.16%	0.42%	0.39%	0.29%	0.46%	0.62%	0.06%	0.37%	0.06%	0.15%	0.76%	0.14%	0.65%	0.67%	0.39%				
- Effet D	1022	255	5416	62	2376	5938	0	2397	12	853	176	2831	234	481	22053				
	0.48%	0.17%	0.23%	0.07%	0.39%	0.43%	0.00%	0.19%	0.11%	0.28%	0.21%	0.21%	0.13%	0.19%	0.26%				
- Effet E	204	43	1572	11	546	1647	0	607	2	173	29	722	43	94	5693				
	0.10%	0.03%	0.07%	0.01%	0.09%	0.12%	0.00%	0.05%	0.02%	0.06%	0.04%	0.05%	0.02%	0.04%	0.07%				
S/Total	3216	4576	48116	1876	17736	47122	228	26803	163	3707	4698	13253	7800	11107	190301				
	1.51%	3.10%	2.02%	2.05%	2.92%	3.40%	0.40%	2.08%	0.59%	1.21%	5.62%	0.97%	4.34%	4.31%	2.27%				

<b>EFFETS STRUCTURANTS</b>																			
- Effet S	4465	1393	17914	758	1388	2152	0	10320	5241	3241	2964	13184	1254	1486	89599				
	2.09%	0.94%	0.75%	0.83%	1.55%	0.00%	0.00%	16.70%	11.05%	11.05%	3.55%	0.96%	0.70%	0.58%	1.07%				
- Effet C	1849	422	9529	110	1159	10514	0	2376	119	1458	304	4927	402	836	39086				
	0.87%	0.29%	0.40%	0.12%	0.53%	0.76%	0.00%	0.33%	0.18%	0.47%	0.36%	0.36%	0.22%	0.52%	0.47%				
S/Total	6314	1815	27443	868	25475	32036	0	12716	5490	4700	3268	18111	1656	2322	128685				
	2.96%	1.25%	1.51%	0.95%	3.55%	0.00%	0.00%	6.21%	3.33%	3.69%	5.91%	1.35%	0.92%	0.90%	1.54%				

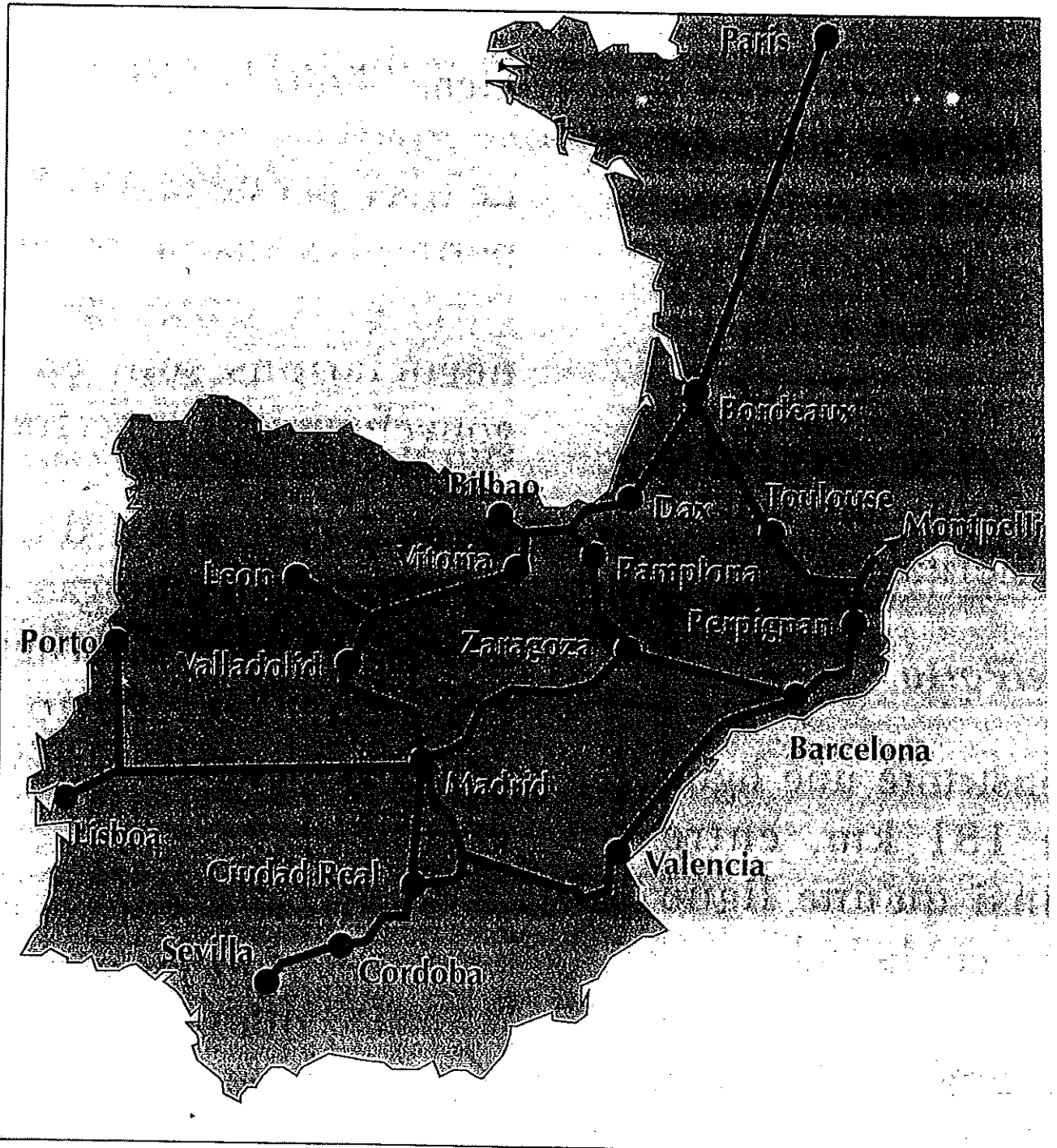
<b>TOTAL</b>	9520	6391	75550	2744	33759	78788	228	41220	146	8406	7966	31364	9456	13429	318986				
	+4.7%	4.33%	3.18%	2.99%	5.55%	5.68%	0.40%	3.20%	1.37%	2.73%	9.54%	2.29%	5.26%	5.21%	3.81%				





— Maillon-clé

— Ligne à Grande Vitesse



— Maillon-clé

— Ligne a Grande Vitesse

Вид работ	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015					
Вспомогат.	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Средств	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
Гос. проект	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Средств	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Средств	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

TABLEAU 5

GRANDS PROJETS DE TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN RESEAUX DE TELECOMUNICATIONS

INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE  
GRANDE VITESSE EN MECU 92

TABLEAU 2

	Coût des projets	Période												Période 00/10						
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	94/99	2000	2001	2002	2003	2004		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Belgique	4015	154	319	450	616	594	575	383	1957	291	206	188	120	96	24					1925
Danemark	8047	1480	477	282	377	458	407	221	2322	2484	2125	2061	2390	2750	2634	2023	1918	2124	2156	1482
Allemagne	53332	9982	1839	2540	3234	3928	4283	3379	19203	654	788	721	731	954	1031	1185	1408	1563	896	762
Espagne	21220	3061	562	1242	1369	1908	1462	923	7166	116	138	166	222	252	273	224	158	115	102	55
Grèce	2452	148	47	74	104	92	73	93	483	2245	1686	1395	1724	1919	2024	2174	2115	2496	2221	710
France	36486	7900	109	654	1204	1826	2071	2013	13577											0
Irlande	310	202	58	50					108	146	353	368	381	417	364	539	762	852	787	284
Italie	28181	9931	3304	3317	2913	2341	1041	81	5697	16	32	48	48	48	16					160
Luxembourg	160	0							0	347	503	659	468	468	156					2601
Pays Bas	4058	101	32	60	135	272	387	470	1356											4920
Portugal	4920	0							0	542	542	542								1779
Royaume Uni	5168	644	51	156	336	614	793	795	2255											
<b>S/Total</b>	<b>168349</b>	<b>33602</b>	<b>6798</b>	<b>8825</b>	<b>10288</b>	<b>12033</b>	<b>11092</b>	<b>8358</b>	<b>7393</b>	<b>6825</b>	<b>6357</b>	<b>6132</b>	<b>6301</b>	<b>7252</b>	<b>7217</b>	<b>7332</b>	<b>8084</b>	<b>9426</b>	<b>8394</b>	<b>4033</b>
Autriche	20277	1083	666	1049	1451	1786	1747	1521	6520	1003	350	339	570	743	1238	1325	1594	1594	1515	603
Suisse	12907	374	142	1175	1175	1175	1278	1252	1377	1252	1187	1058	1058	955	826					6336
<b>S/Total</b>	<b>33184</b>	<b>1557</b>	<b>808</b>	<b>2224</b>	<b>2626</b>	<b>2961</b>	<b>3025</b>	<b>2773</b>	<b>1417</b>	<b>3255</b>	<b>1537</b>	<b>1397</b>	<b>1628</b>	<b>1698</b>	<b>2064</b>	<b>1325</b>	<b>1594</b>	<b>1594</b>	<b>1515</b>	<b>603</b>
Suède	4639	608	572	696	748	731	501	258	306	131	131	201	131	131						1720
Norvège	1215	10	87	175	264	264	87	87	377	34	68	101	101	34						358
<b>S/total</b>	<b>6054</b>	<b>608</b>	<b>572</b>	<b>783</b>	<b>923</b>	<b>995</b>	<b>765</b>	<b>345</b>	<b>583</b>	<b>165</b>	<b>199</b>	<b>302</b>	<b>232</b>	<b>165</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAUX</b>	<b>207587</b>	<b>35767</b>	<b>8178</b>	<b>11832</b>	<b>13837</b>	<b>15989</b>	<b>14882</b>	<b>11476</b>	<b>76194</b>	<b>9245</b>	<b>8093</b>	<b>7831</b>	<b>8161</b>	<b>9115</b>	<b>9281</b>	<b>8657</b>	<b>9678</b>	<b>11020</b>	<b>9909</b>	<b>4636</b>

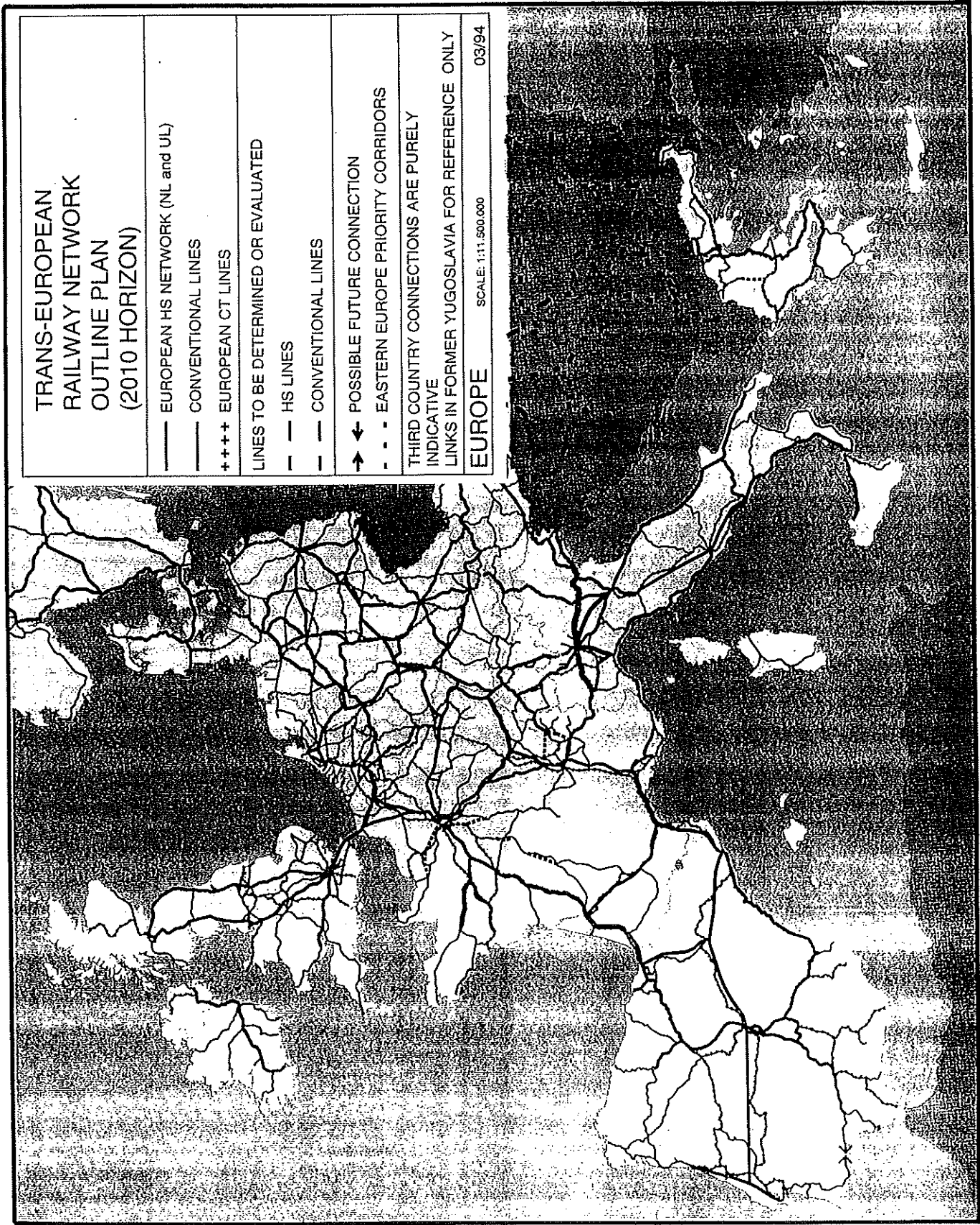
**TABLEAU 3**    *COUTS DE CONSTRUCTION DU RESEAU  
EUROPEEN DE TRAINS A GRANDE VITESSE  
(M ECU 92)*

Maillons-clés	coûts
Hambourg - Copenhague	7554
Belfast - Dublin - Holyhead - Crewe	463
Amsterdam - Utrecht - Duisbourg	1560
Interconnexions à proximité de Strasbourg et Sarrebrück	910
Londres - Tunnel	3896
Bruxelles - Luxembourg	554
Rhin - Rhône	3479
Lyon - Turin	6738
Barcelone - Perpignan	1441
Lisbonne - Porto - Madrid	5797
Vitoria - Dax	2300
Milan - Bâle	12907
Axe du Brenner	12723
Tarvisio - Vienne (via Graz)	4360
Liaisons vers et à l'intérieur de la Grèce	2452
<b>TOTAL</b>	<b>67134</b>

	Montant (M ECU)	Gestionnaire	Couverture géographique	Champ d'application	Nature des interventions
Ligne budgétaire des réseaux transeuropéens de transport (B5-700)	1993 185 1994 200 1995 216 1996 250 1997 331 1998 406 1999 465 total 2.053	DG VII	Union Européenne	Transport	Etudes de faisabilité Garanties d'emprunt Bonifications d'intérêt Subventions
Fonds de cohésion	1993 1.500 1994 1.750 1995 2.000 1996 2.250 1997 2.500 1998 2.550 1999 2.600 total 15.150 (écus 92)	DG XVI	Espagne (52-58%)  Portugal (16-20%)  Irlande (7-10%)  Grèce (16-20%)	Transport: 50-60%  Environnement: 40-50%	Subventions
Mécanisme financier EEE	prêts garantis avec bonification d'intérêt: 1.500  Subventions: 500	BEI	Régions objectif 1: Espagne Portugal Irlande Irlande du Nord Grèce	Transport Environnement Formation	Subventions
Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)	1994/1999: Espagne 6.100 Portugal 1.389 Irlande 888 Grèce 3.728 Italie 1.742 Royaume-Uni 262 Pays-Bas 29 Belgique 31 France 263 total (e) 14.432	DG XVI	FEDER  Régions: objectif 1 14.432 objectif 2 1.000  Initiatives communautaires: 500	Transport lié au développement régional	Subventions
Banque Européenne d'Investissement	Projets transport Pays membres: 1991 2.633 1992 4.553 1993 3.713 1994 (e) 4.000  PECO: 1992 315 1993 579 1994 (e) 500	BEI	Union Européenne  PECO  Pays de transit	Transport	Prêts  y compris: «mécanisme temporaire de prêt»  Edimbourg 5.000 Copenhague +2.000
Fonds Européen d'Investissement	Projets garantis: 8.000/10.000 (Capital: 2.000)	FEI	Union Européenne	Réseaux transeuropéens Petites et moyennes entreprises	garanties
PHARE	1993 73 1994 (e) 230 1995/99 (e) 1.200	DG I	PECO	Transport	Subventions

\* Estimation des moyens disponibles au 1.1.1995. Source: DG VII Commission

**ANNEXE 5**



**TRANS-EUROPEAN  
RAILWAY NETWORK  
OUTLINE PLAN  
(2010 HORIZON)**

- EUROPEAN HS NETWORK (NL and UL)
- CONVENTIONAL LINES
- ++++ EUROPEAN CT LINES

LINES TO BE DETERMINED OR EVALUATED

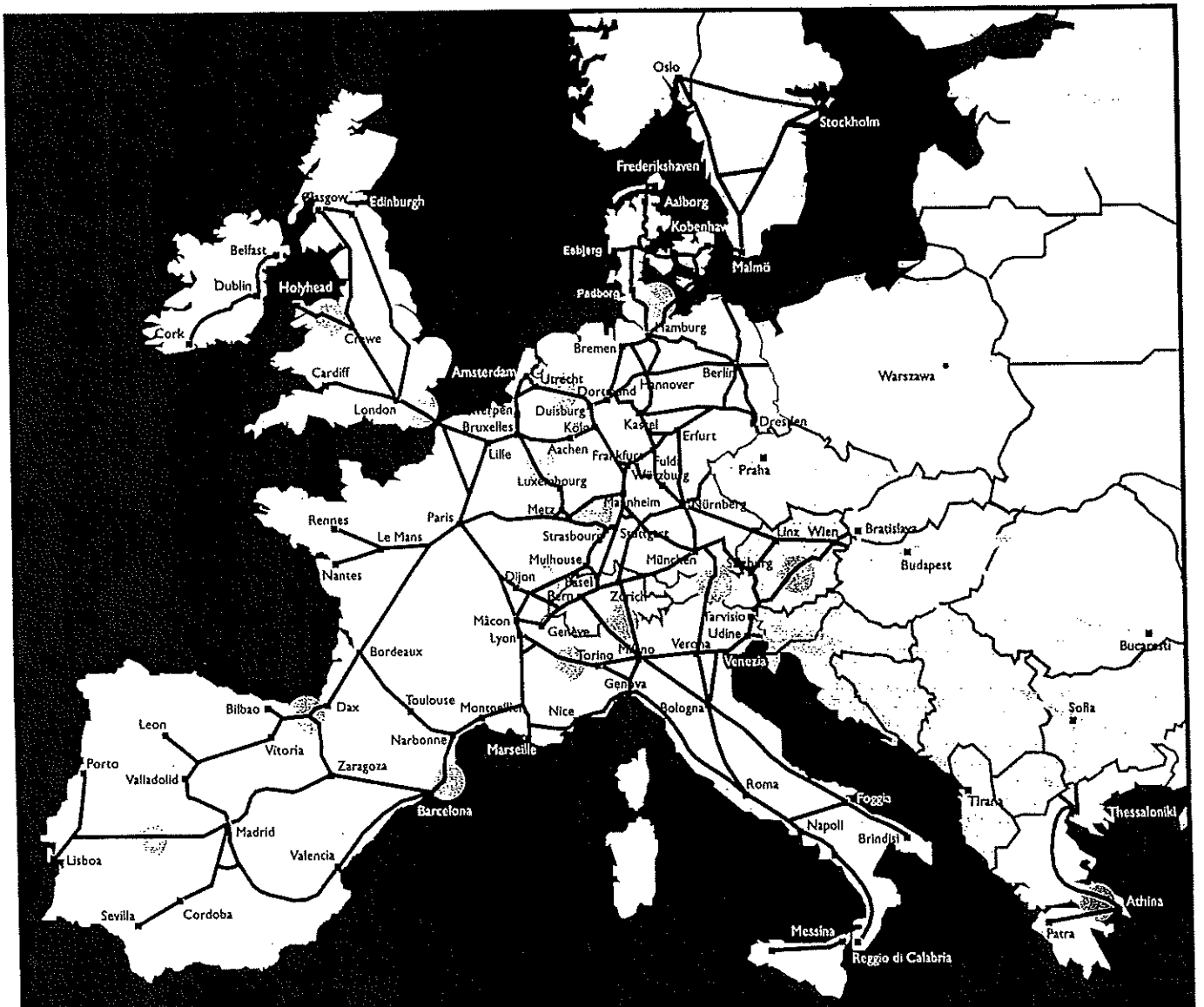
- - HS LINES
- - CONVENTIONAL LINES

- POSSIBLE FUTURE CONNECTION
- - - EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS




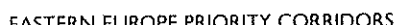
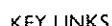
THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE PURELY  
INDICATIVE  
LINKS IN FORMER YUGOSLAVIA FOR REFERENCE ONLY

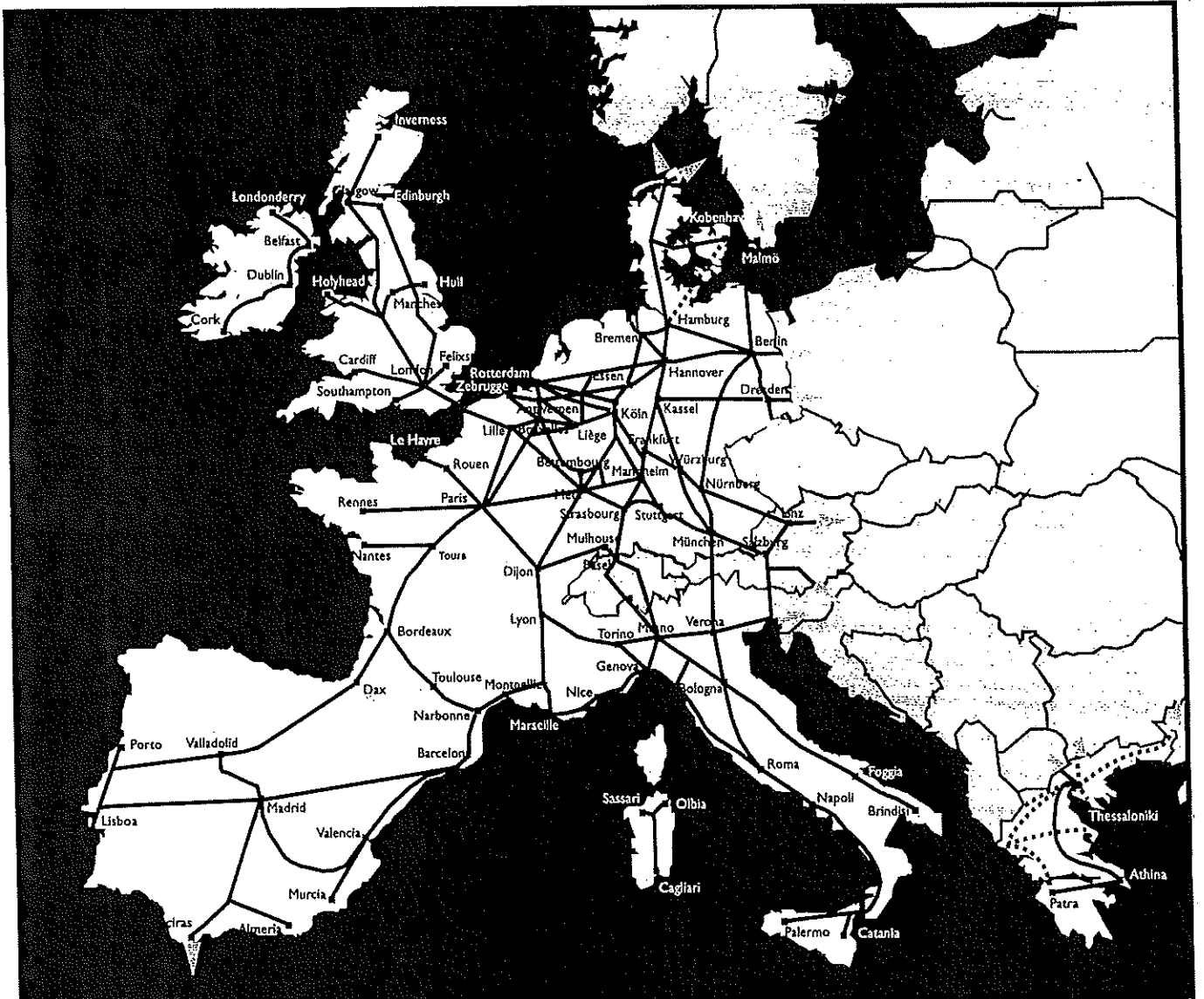
EUROPE SCALE: 1:11.500.000 03/94





Trans-European high-speed train network outline plan (2010)

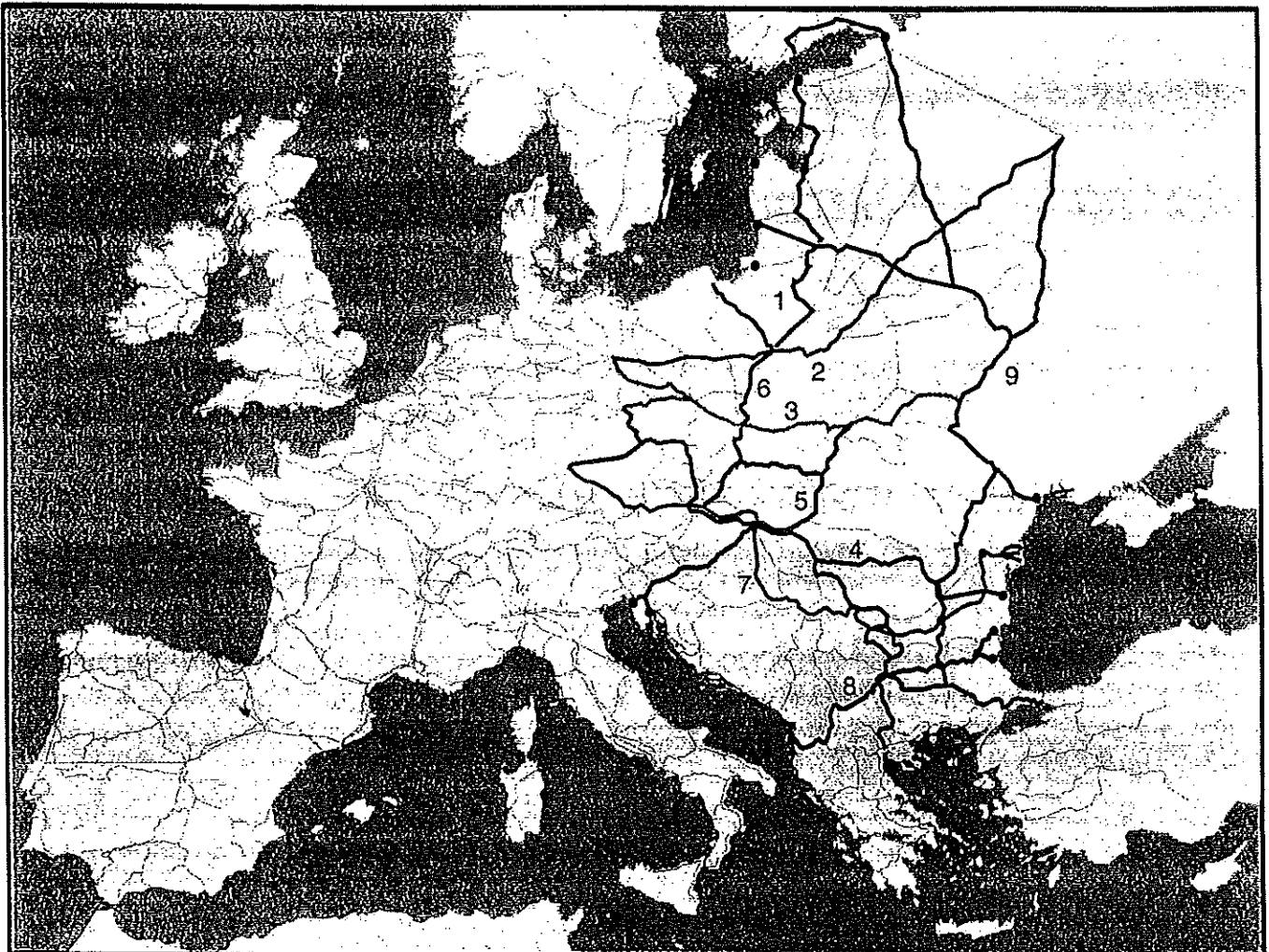
-  NEW LINES (NL)  $\geq 250$  km/h
-  UPGRADED LINES (UL)  $\pm 200$  km/h
-  OTHER LINES
-  EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS
-  KEY LINKS



**Trans-European railway network outline plan (2010 horizon)**

- EUROPEAN CT LINES
- - - - - POTENTIAL CONNECTIONS

THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE INDICATIVE



## EUROPEAN RAILWAY NETWORKS

(as proposed at the second Pan-European Transport Conference, Crete, 14 to 16 March 1994)

Non-European Union/EFTA States: Railways of the European Agreement on main international railway lines and other main railways (layer 1)

European Union and EFTA States: Report of the *ad hoc* group of the Commission (DG VII, October 1993; layer 2)

### Priority corridors in Central and Eastern Europe

Including part of the TER network (layer 2, 2010)

- |   |       |  |   |       |  |
|---|-------|--|---|-------|--|
| 1 | —     | Talin-Riga-Warsaw  | 6 | —     | Gdansk-Warsaw-Zilina                                   |
| 2 | - - - | Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow                                       | 7 | - - - | Danube (waterway corridor)                             |
| 3 | ▨▨▨   | Berlin/Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev                                 | 8 | —     | Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna                       |
| 4 | —     | Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Constanta/Thessaloniki/Istanbul | 9 | —     | Helsinki-Kiev/Moscow-Odessa/Kishinev/Bucharest-Plovdiv |
| 5 | —     | Trieste-Ljubljana-Budapest-Bratislava-Uzgorod-Lvov               |   | •     | Port belonging to a corridor                           |

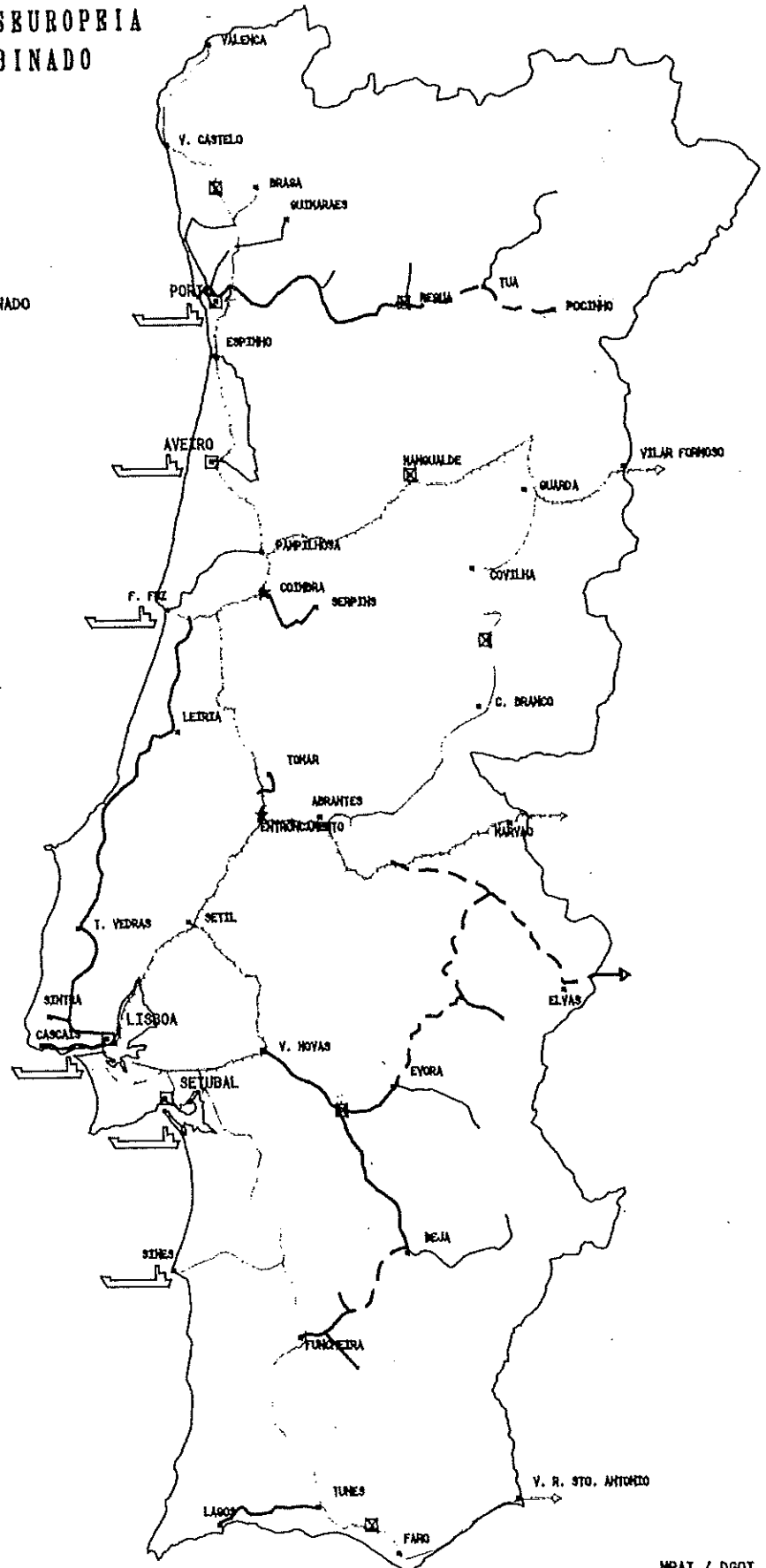
**ANNEXE 6**

# REDE FERROVIARIA TRANSEUROPEIA REDE TRANSPORTE COMBINADO

SITUACAO EM 1994

- REDE EUROPEIA DE TRANSPORTE COMBINADO
- LINHAS CONVENCIONAIS
- TERMINAIS MULTIMODAIS 1 NIVEL
- ⊠ TERMINAIS MULTIMODAIS 2 NIVEL
- ★ INSTALACOES TECNICAS
- ⇄ LIGACAO FERRO - PORTUARIA

FONTE: CP/DPL/GPL

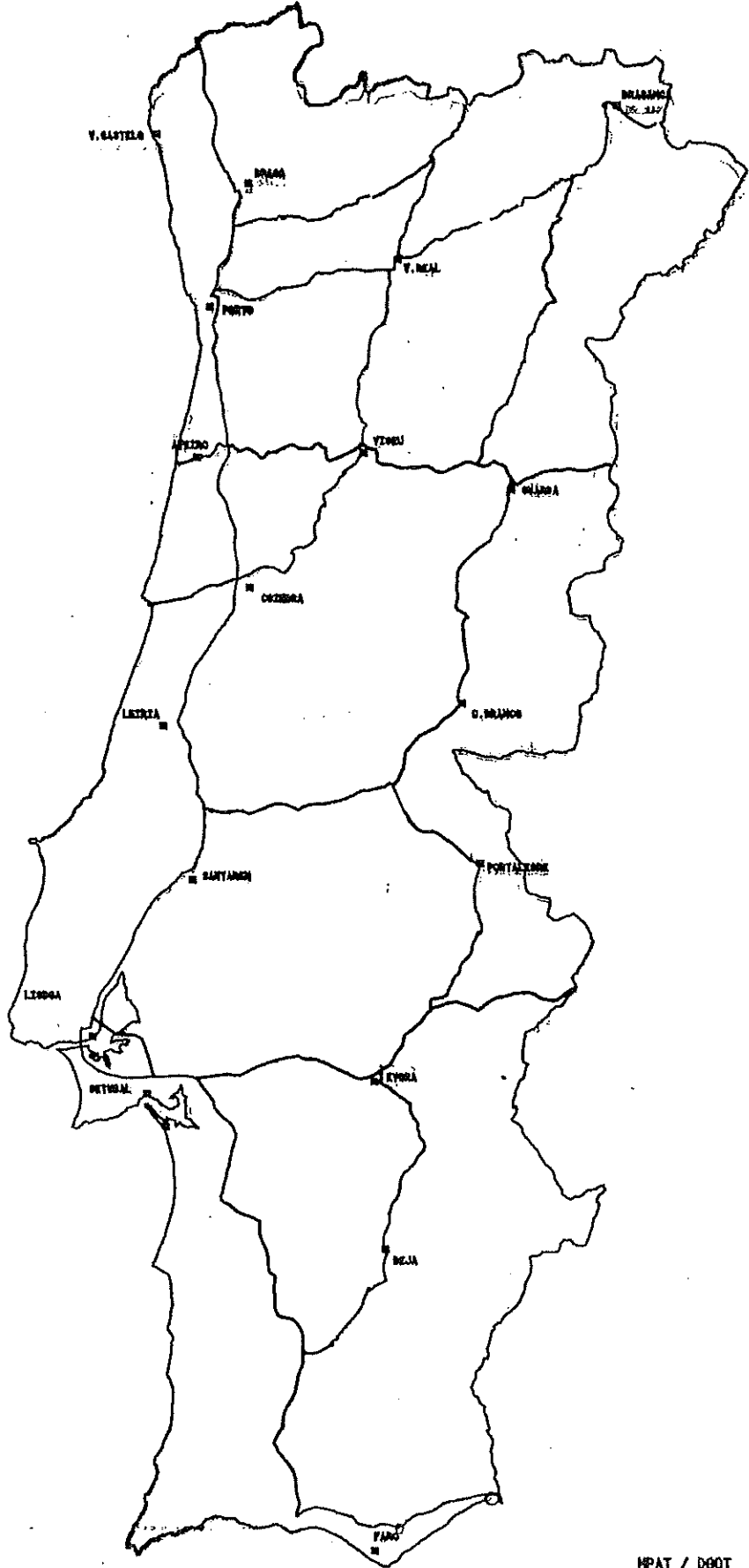


**REDE DE ESTRADAS  
TRANSEUROPEIAS**

**PRIORIDADES**

- 1
- 2

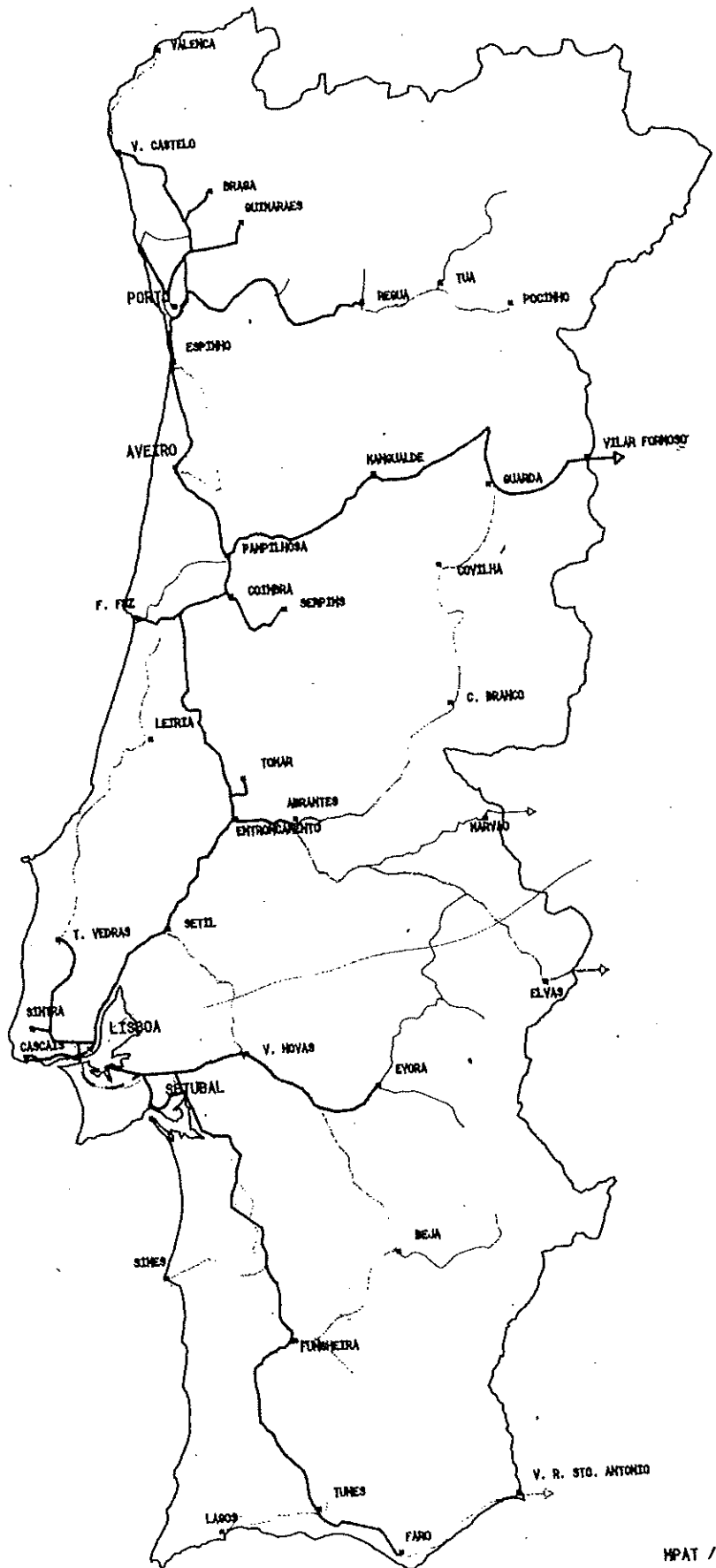
FONTE JAE / 1994



# REDE FERROVIARIA

- REDE PRINCIPAL - LINHAS EXISTENTES
- - REDE PRINCIPAL - NOVAS LINHAS
- ... REDE COMPLEMENTAR - LINHAS EXISTENTES
- REDE SECUNDARIA

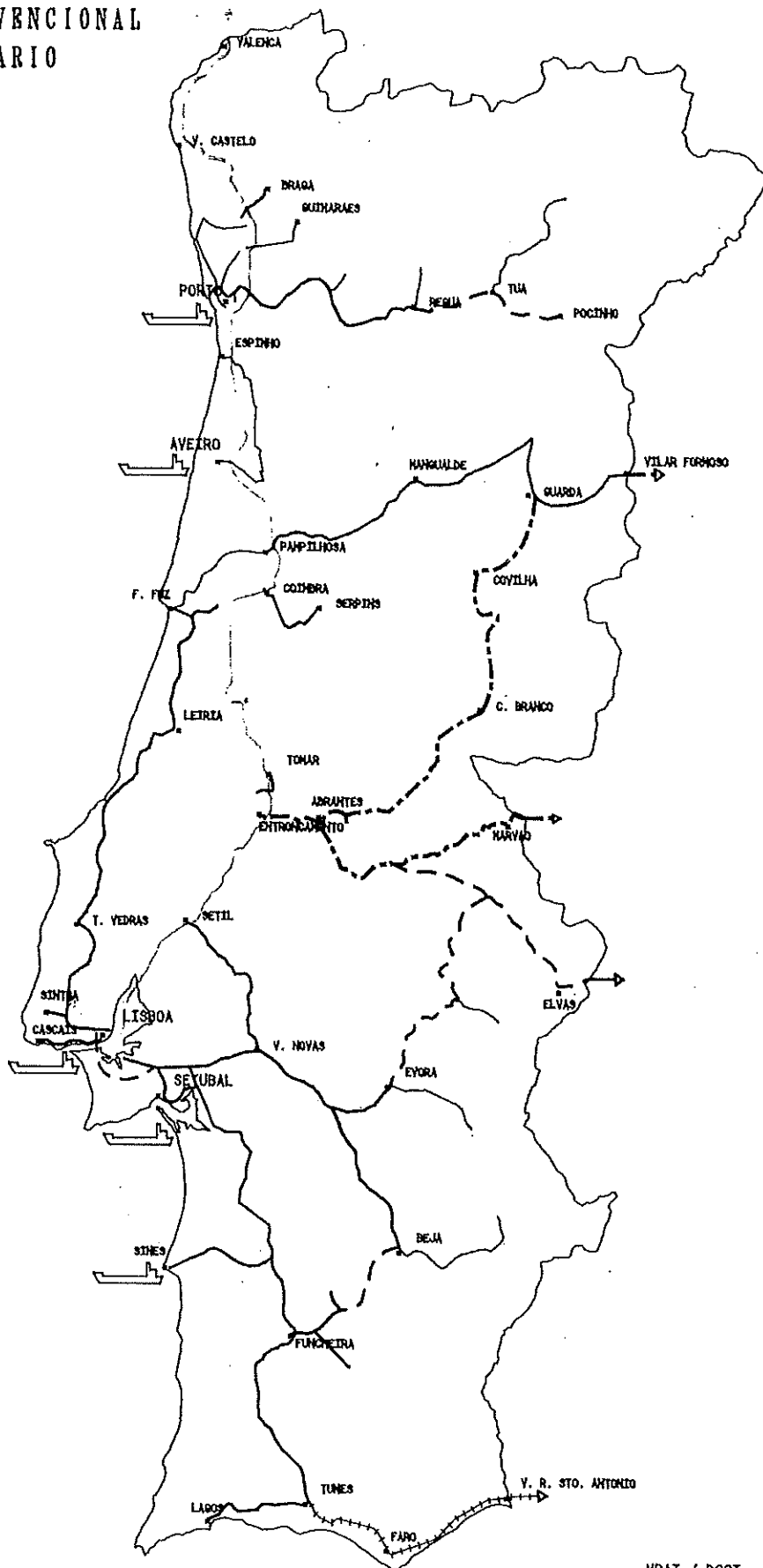
FONTE: CP/DPL/GFL



# REDE FERROVIARIA CONVENCIONAL DE INTERESSE COMUNITARIO

- LINHA DO MINHO
- LINHA DO NORTE
- LINHA DA BEIRA ALTA
- - - LINHA DA BEIRA BAIXA
- - - LINHA DO LESTE / CACERES
- LINHA V. NOVAS / L. DO SUL
- ++++ LINHA DO ALGARVE

FONTE: CP/DPL/GFL





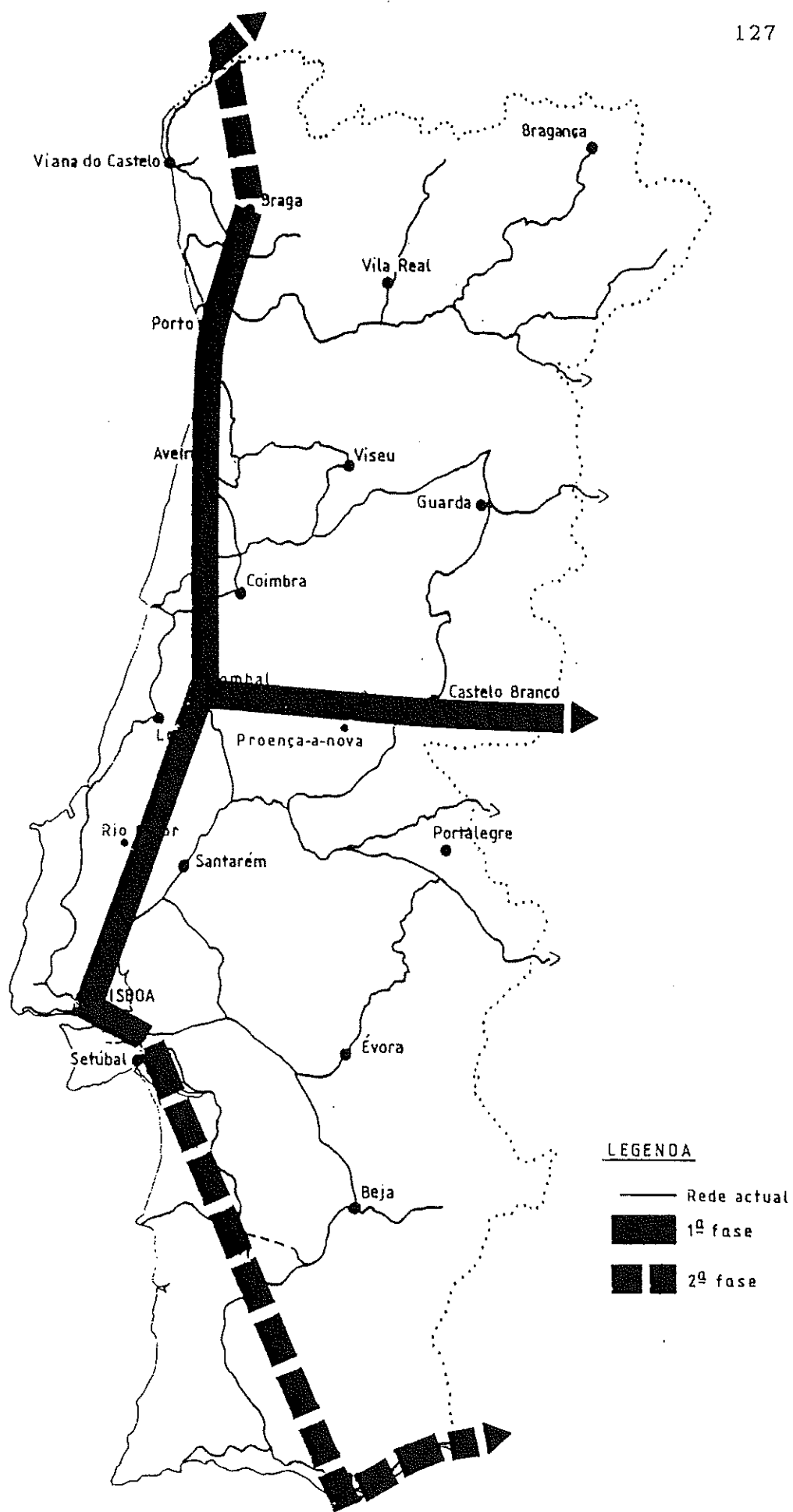


Fig. 7.1 - Rede de Alta Velocidade - Conceito

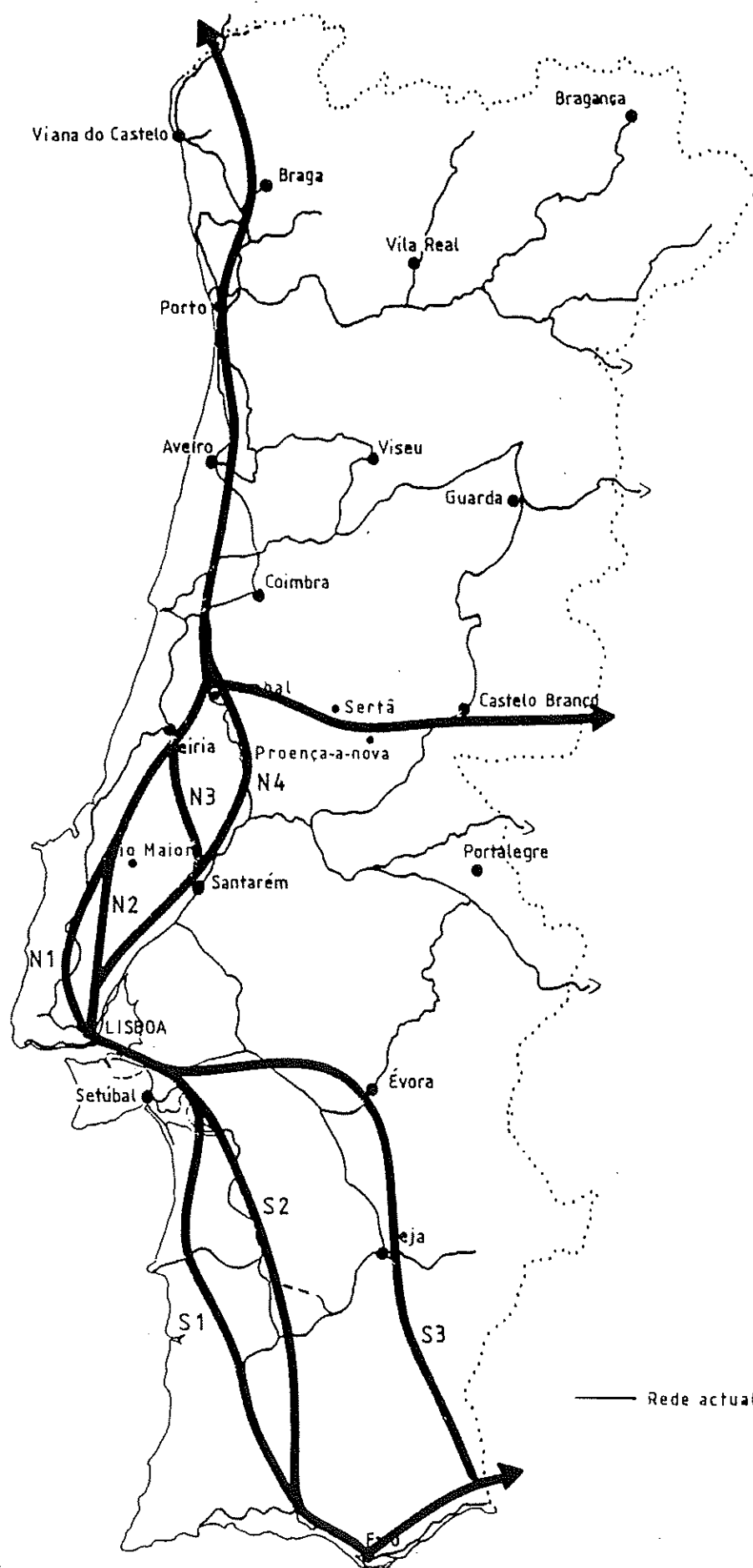


Fig. 7.2 - Variantes de Traçado

**ANNEXE 7**

Carte 4  
La coopération en Europe

- Zones actuelles de coopération transfrontalière (Régions Interreg II)
- Zones de coopération transnationale

