



**Conférence Européenne
des Directeurs des Routes**

**Conference of European
Directors of Roads**

Futur Réseau Routier Européen (FERN)



Mai 2009

Auteurs :

Le présent rapport a été rédigé par Lars Bergman de **l'administration routière suédoise**

Avec la contribution des pays suivants :

Danemark	Bo Ekman
Finlande	Ilkka Komsa
Allemagne	Brit Colditz et Iris Jammel
Grèce	Kostas Papadimitriou
Norvège	Amund Bolstad
Royaume-Uni	Nigel Edwards

Approuvé et amendé par : le Conseil exécutif de la CEDR le 12 mars 2009

A l'intention du : Conseil d'administration de la CEDR le 7 mai 2009

Edité et publié par : le Secrétariat Général de la CEDR

Objet du rapport : **POUR INFORMATION et DISCUSSION**

1 Résumé

Introduction et objet

La consolidation de l'intégration tant en Europe qu'au niveau mondial passe inévitablement par de bonnes infrastructures de transport et des moyens permettant une exploitation homogène de ces infrastructures. L'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès aux dits réseaux sont des éléments essentiels de l'affirmation de la cohésion économique et sociale en Europe. Il existe aujourd'hui deux grands systèmes de réseaux routiers internationaux en Europe : le réseau international 'E' et le réseau routier RTE-T. Ces réseaux diffèrent l'un de l'autre à plusieurs égards. Le présent rapport rappelle brièvement les principales caractéristiques des deux réseaux. Plusieurs acteurs ont exprimé leur souhait de mettre de l'ordre dans ces systèmes et d'aboutir à un système unique de classement des routes à l'échelon européen.

Ce rapport a été rédigé par le GP Planification de la CEDR en vue de lancer un débat au sein de la CEDR sur la définition d'un réseau routier européen unique. Nous espérons que ce rapport donnera naissance à un dialogue entre la CEDR, la DG TREN de la CE et la CEENU en vue d'aboutir à la création d'un concept de réseau routier harmonisé, acceptable par toutes les parties en présence, et pour lequel des rapports de performance pourront être compilés régulièrement.

La politique de l'UE et le futur réseau routier européen

Le chapitre de ce rapport sur la politique des transports conclut que, pour des raisons compréhensibles, la politique de l'UE en la matière s'est focalisée sur des modes autres que la route. Toutefois, la prochaine révision des orientations pour le RTE-T, prévue pour 2010, sera l'occasion pour la CEDR de plaider en faveur des routes. Notamment, la mise au point par la CEDR d'un 'Futur réseau routier européen' (FERN) permettrait :

- de réfléchir à comment développer le futur réseau routier européen de sorte à atteindre les objectifs de l'UE en matière de co-modalité ou d'intermodalité,
- d'identifier, à l'aide de données objectives sur la performance, les priorités d'investissement sur le réseau routier en vue de désengorger les goulots d'étranglement.

Actuelles définitions de réseaux

Quasiment 70% du réseau international 'E' (géré par la CEENU ou UNECE en anglais) et du réseau RTE-T (géré par l'UE) sont identiques. Pourtant, un grand nombre de routes n'appartiennent qu'à l'un ou l'autre de ces réseaux. De plus, il existe d'autres noms de réseaux, par exemple TINA, TEM, et corridors paneuropéens. Cette multiplicité est source de confusion, y compris pour les experts.

L'annexe 1 du présent rapport fait la synthèse de la situation actuelle et aboutit à la conclusion que les réseaux routiers 'E' et RTE-T sont les principaux réseaux dont il faudra tenir compte pour l'élaboration des diverses variantes possibles de futur réseau routier européen. L'annexe 1 décrit également les étapes de l'extension du réseau routier RTE-T suite à l'élargissement de l'UE.

Pourquoi avoir un 'Futur réseau routier européen' ?

La question qu'il faut se poser lorsque l'on cherche une nouvelle définition du réseau des grands axes routiers européens est : 'A quelle(s) fin(s) ?'. La situation actuelle dont la finalité est plus ou moins vague, n'est pas satisfaisante. Le fait que l'un des principaux réseaux (réseau international 'E') soit identifié par une signalétique routière alors que l'autre (le réseau routier RTE-T) ne l'est pas complique le problème plus avant. Le chapitre 4 énumère donc de bonnes raisons d'avoir un unique 'futur réseau routier européen' (FERN, *Future European Road Network* en anglais). Il permettra :

- a) d'uniformiser la signalisation et la numérotation des routes partout en Europe ;
- b) de convaincre les gouvernements de s'intéresser au trafic international sur ces routes sur plusieurs plans (niveau d'entretien, services le long des routes, systèmes intelligents, normes routières) ;
- c) d'encourager les gouvernements des Etats voisins à adopter des principes uniformes sur les routes transfrontalières communes ;
- d) de donner aux organisation(s) internationale(s) un mandat pour l'élaboration de directives (ou équivalent) uniquement sur ces itinéraires ;
- e) de cibler l'octroi d'aides et de concours financiers et la coordination internationale en matière de construction des routes ;
- f) d'obtenir des données statistiques sur les routes européennes, au 'niveau européen', par route et par pays et ce, annuellement ou en cas de besoin ;
- g) de fournir un outil utile pour le dialogue à venir sur la révision des orientations pour le RTE-T entre les Etats membres, les autorités routières et la Commission européenne (CE).

Les suggestions ci-dessus sont toutes de bonnes raisons de développer un FERN à partir de la fusion des réseaux RTE-T et 'E'. Cependant, soyons réalistes, la plupart de ces options sont des objectifs à long terme ou nécessiteraient un examen conjoint approfondi de la part de l'UE et de la CEENU. Il est peu probable que la CEDR ait les moyens ou assez d'influence pour faire avancer de telles activités à l'échelon européen (par ex. la révision du système de signalisation) ou mettre en œuvre des changements de la législation.

Par conséquent, la direction la plus prometteuse pour les activités de la CEDR en la matière est celle des suggestions f) et g) ci-dessus. A long terme, il serait utile d'entamer un dialogue avec la CE et la CEENU, avec la participation de tous les pays concernés, sur une possible harmonisation des réseaux 'E' et RTE-T.

Recommandations

Il est donc recommandé que la CEDR décide de recueillir des données statistiques sur les routes européennes, 'au niveau européen', par route et par pays en :

- utilisant des indicateurs de performance et un système de localisation et de référencement commun,
- tentant d'établir un suivi et des analyses comparatives
- explicitant les priorités pour les futurs investissements en matière d'infrastructure.

La CEDR doit faire en sorte que ces rapports couvrent un réseau routier RTE-T étendu ainsi que les routes européennes 'E' (dans les Etats membres de l'UE) qui n'appartiennent pas au réseau RTE-T.

Cela fournira un outil utile pour le futur dialogue entre les Etats membres, les autorités routières et la Commission européenne sur la révision imminente des orientations pour le RTE-T. Cela permettra notamment de mettre en exergue l'importance vitale que revêt la modernisation constante du réseau routier et de faire valoir cet aspect lors de la révision de la politique du RTE-T qui sera bientôt lancée par le livre vert de la Commission européenne.

Notons qu'un rapport séparé sur les indicateurs de performance et un système de localisation et de référencement, rédigé par le GP Planification de la CEDR, décrit, sur le plan pratique, les étapes qui devraient permettre à la CEDR de développer rapidement un mécanisme systématique d'élaboration de rapports et d'analyse des performances sur les principales grandes routes européennes.

2 Sommaire

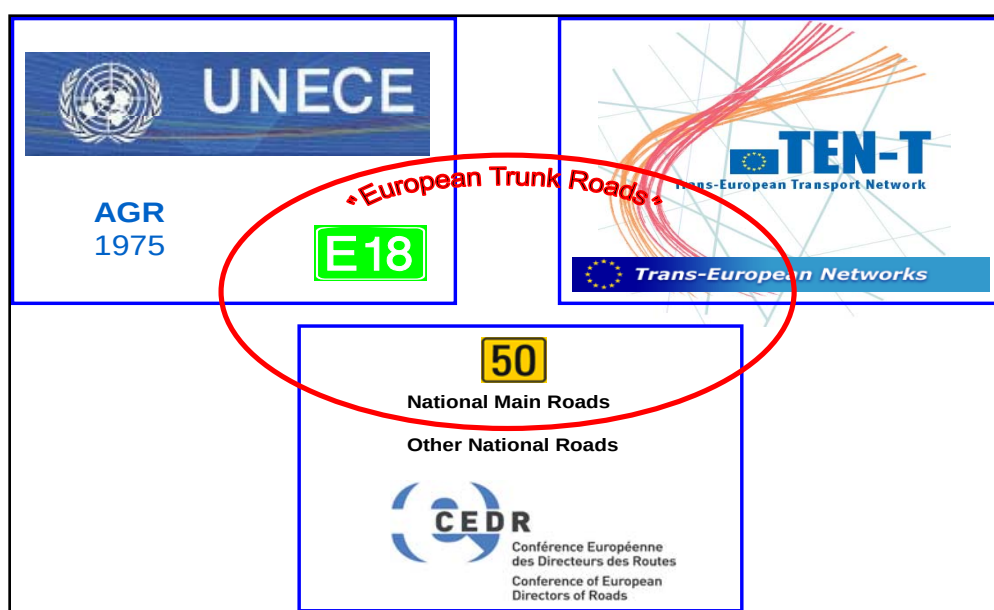
1	Résumé	3
2	Sommaire	6
3	Définition de la problématique	7
3.1	Contexte	7
3.2	Objectif du rapport	7
3.3	Importance du système de transport sur le plan général	8
3.4	Le transport routier parmi d'autres modes de transport	8
3.5	Différentes approches du classement des routes	8
3.6	Besoin d'ordre	8
4	Solution possible et étapes suivantes	9
4.1	Pourquoi avoir un 'réseau FERN' ?	9
4.2	Conclusions préliminaires et questions relatives aux étapes suivantes ..	10
5	Comparaison des approches possibles	11
6	Conclusions	11
	Annexe 1 : Définitions du réseau et objectifs	13
1	Les réseaux de transport de la politique de l'UE	13
1.1	Contexte	13
1.2	Extension du réseau RTE-T	15
1.3	Perspectives d'avenir : révision en 2010 des orientations pour le RTE-T	16
2	Définitions des réseaux existants en Europe	17
2.1	Système de réseau international appelé routes européennes 'E' (AGR)	17
2.2	Réseau routier trans-européen	19
2.3	Autoroute trans-européenne nord-sud (TEM)	22
2.4	Corridors de transport paneuropéens	23
2.5	Routes TINA	23
3	Elargissement du réseau routier RTE-T	24
3.1	Le rapport Van Miert	24
3.2	Le rapport Palacio	24
	Annexe 2 : Longueur du réseau routier 'E' et du réseau routier RTE-T	29
	Annexe 3 : Liste des abréviations	30

3 Définition de la problématique

3.1 Contexte

La principale mission de la CEDR, le forum des autorités routières nationales (ARN) d'Europe, est de servir de plate-forme de compréhension et de réaction face à des problèmes communs, notamment en participant activement aux activités de l'UE dans le domaine des systèmes de transport routier. Partout dans le monde, le besoin de diviser le réseau routier en catégories fonctionnelles se fait sentir. C'est une façon pratique d'établir, pour chaque route, des priorités en termes de fonctions de la circulation et de besoins en matière d'occupation des sols, et de viser des niveaux de conception différents. Cette tâche est souvent plus facile et existe de longue date à l'échelon national. Mais, à l'échelon international, avec des flux de circulation plus fins mais plus longs, cette tâche paraît moins bien définie.

A l'heure actuelle, il existe deux principaux réseaux routiers internationaux en Europe avec des objectifs internationaux et des engagements nationaux en partie différents et peu clairs. De ce fait, il semble de plus en plus pressant d'entamer une réflexion pour savoir si une définition unique serait suffisante pour le 'futur réseau routier européen' (FERN) (quel que soit le nom qu'il conviendra de lui donner).



3.2 Objectif du rapport

Le présent rapport vise à lancer un débat au sein de la CEDR (GP Planification, CE et CA) sur la définition d'un réseau routier européen unique. Ce qui devrait conduire à un dialogue entre la CEDR, la DG TREN de la Commission européenne et la CEENU visant la création d'un concept de réseau routier harmonisé acceptable pour toutes les parties en présence, et pour lequel des rapports de performance du réseau pourront être compilés régulièrement.

Une discussion approfondie sur l'harmonisation des réseaux routiers paneuropéens actuels afin d'aboutir à une définition unique pourrait aussi être intéressante et faire l'objet d'une tâche à part entière. Et ce, parce que les définitions existantes 'appartiennent' à des organisations autres que la CEDR.

Quels que soient les résultats de discussions et études avec la DG TREN de la Commission européenne et avec la CEENU, le processus lui-même produirait de nombreux renseignements utiles pour les membres de la CEDR, tant en tant qu'organisations qu'à titre individuel.

3.3 Importance du système de transport sur le plan général

La consolidation de l'intégration tant en Europe qu'au niveau mondial passe inévitablement par de bonnes infrastructures de transport et des moyens permettant une exploitation homogène de ces dernières. L'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès aux dits réseaux sont des éléments essentiels de l'affirmation de la cohésion économique et sociale en Europe.

3.4 Le transport routier parmi d'autres modes de transport

Le transport routier et le transport maritime sont les plus anciens modes de transport. Pendant des siècles, le transport routier était essentiellement local ou régional. Le transport maritime, pour sa part, est international, voire mondial depuis beaucoup plus longtemps. De nos jours, le transport aérien est le principal mode de transport international, en tout cas pour le transport de passagers. Le transport ferroviaire est, lui aussi, international et tente de s'internationaliser davantage sur le plan opérationnel. On comprend donc l'uniformisation et le soucis de cohérence croissants sur le plan international des infrastructures des transports maritime, aérien et ferroviaire. Dans le domaine routier (qui comprend les réseaux, les véhicules et la réglementation) il existe aussi de nombreuses règles et normes internationales.

3.5 Différentes approches du classement des routes

Dans le domaine routier, on définit la structure des réseaux à partir d'approches locales et internationales. Des arguments divergeants ont mené à l'émergence de plusieurs systèmes de classement des routes. Le fait qu'il existe plusieurs définitions pour les réseaux de grands axes routiers en Europe (réseau international 'E', routes RTE-T, routes TINA, corridors routiers paneuropéens et réseau TEM) est peut-être une conséquence du contexte pluridimensionnel décrit ci-dessus.

Pour compliquer la situation plus avant, dans chaque pays et à l'échelon national, ces définitions ne correspondent pas nécessairement aux réseaux autoroutiers ou aux autres définitions du réseau national de grands axes routiers le plus souvent utilisées pour informer les automobilistes, pour les programmes routiers etc.

3.6 Besoin d'ordre

Plusieurs acteurs ont souhaité remédier à cette situation en définissant un unique système de classement des routes à l'échelon européen. Manifestement, c'est d'une approche pragmatique et non de rhétorique dont on a besoin pour expliciter clairement les **raisons d'être** d'un réseau international. Cette étude tente d'apporter cet éclaircissement, de dresser un bref inventaire et une description des principaux réseaux existants, d'énumérer les attentes potentielles eu égard à un futur réseau routier européen et de répondre aux questions soulevées par chaque solution.

La déclaration suivante est extraite du Livre blanc de la Commission européenne sur la politique des transports, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* :

'Un système commun d'identification des tronçons du réseau routier trans-européen apparaît à terme inévitable pour améliorer la visibilité et garantir la qualité continue du réseau auprès des usagers.'

Ainsi, la Commission reconnaît que la multiplicité actuelle des réseaux routiers «européens» peut engendrer une confusion et entend donner au réseau trans-européen plus de visibilité pour l'utilisateur, en vue, entre autre, de lui garantir un certain niveau de service. De ce fait, l'un des objectifs du présent rapport est de présenter une approche CEDR qui permettrait d'atteindre ce but grâce à une évaluation approfondie des différentes options, ainsi que des risques et avantages qui en découlent.

4 Solution possible et étapes suivantes

4.1 Pourquoi avoir un 'réseau FERN' ?

La question qu'il convient de se poser lorsque l'on cherche une nouvelle définition du réseau des grands axes routiers européens est : 'A quelle(s) fin(s) ?'. La situation actuelle dont la finalité est assez vague, n'est pas satisfaisante. Le problème est aggravé par le fait que l'un des principaux réseaux (réseau international 'E') est identifié par une signalétique routière alors que l'autre (réseau routier RTE-T) ne l'est pas. Pour résoudre ce problème, il s'avère nécessaire d'identifier les besoins, la finalité et les objectifs à long terme d'un futur réseau routier européen.

Les motivations énumérées ci-dessous visent à lancer le débat de sorte à en éliminer certaines et à approfondir la réflexion sur les autres. La CEDR n'est peut-être pas la seule instance compétente en la matière, mais elle est certainement la plus à même de lancer ce débat.

Motifs de mettre en place un réseau européen de grands axes routiers bien défini :

- a) uniformiser la signalisation et la numérotation des routes partout en Europe pour :
 - informer et guider le trafic de longue distance sur l'itinéraire le plus approprié
 - simplifier l'orientation sur les longs trajets (il suffit de se souvenir du numéro)
 - donner un signe visible d'unité sur le 'vieux continent' ;
- b) obliger les gouvernements à s'occuper du trafic international sur ces routes sur plusieurs plans (niveaux d'entretien, services le long des routes, systèmes intelligents, normes routières) ;
- c) d'encourager les gouvernements des Etats voisins à adopter des principes uniformes sur les routes transfrontalières communes ;
- d) donner aux organisation(s) internationale(s) un mandat pour l'élaboration de directives (ou équivalent) uniquement sur ces itinéraires
 - par ex. routes de contournement, tunnels, bandes d'arrêt d'urgence, zones de repos, contrôles de police etc. ;
- e) cibler l'octroi d'aides et concours financiers et la coordination internationale pour la construction des routes ;
 - L'aide concernera-t-elle toutes ou seulement certaines de ces routes (comme c'est le cas aujourd'hui) ?
 - L'aide communautaire sera-t-elle uniquement limitée à ce réseau ?
- f) obtenir des données statistiques sur les routes européennes au 'niveau européen', par route et par pays et ce, annuellement ou en cas de besoin :
 - A l'aide d'indicateurs de performance et par l'application d'un système commun de localisation et de référencement,
 - A des fins de surveillance et de comparaison
 - En explicitant les priorités en termes d'investissements supplémentaires en matière d'infrastructure ;
- g) fournir un outil utile pour le futur dialogue sur la révision des orientations pour le RTE-T entre les Etats membres, les autorités routières et la Commission européenne ;
 - La prochaine révision des orientations pour le RTE-T est prévue pour 2010 et pourrait être porteuse d'amendements importants concernant le réseau routier actuel et la liste des projets prioritaires couverts par les fonds communautaires. Il s'agit d'une évolution importante de la politique que la CEDR devra suivre de près pendant la durée de son prochain plan stratégique.

4.2 Conclusions préliminaires et questions relatives aux étapes suivantes

- Les réseaux TEM et TINA ont, quant à eux, été créés plutôt sous forme de projets ou à titre temporaire. Cette remarque semble s'appliquer également aux corridors paneuropéens, en tout cas, dans la mesure où ils se situent dans la même zone que le réseau international 'E' ou que les routes du RTE-T. On peut donc se contenter de discuter de l'éventuelle fusion des objectifs et réseaux routiers 'E' et RTE-T.
- L'historique des réseaux routiers 'E' et RTE-T est totalement différent. Le premier est dirigé par la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEENU) et est le fruit d'un accord datant de 1950, renouvelé en 1975. Alors que les orientations pour le développement d'un réseau de transport trans-européen, RTE ou RTE-T, ont été adoptées en 1996 par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne.
- Le réseau international 'E' couvre l'ensemble de l'Europe et s'étend jusqu'à l'Asie, alors que le réseau routier RTE-T est limité à l'Union européenne et s'étend à l'EEE.
- Les dispositions de l'accord AGR (Accord européen sur les grandes routes de trafic international, auquel les Etats doivent adhérer pour faire partie du réseau 'E') ne s'appliquent pas à tous les pays européens, c'est notamment le cas du Royaume-Uni. Cet accord comprend également des conseils concernant les caractéristiques géométriques (par ex. largeur des voies, disposition des intersections etc.) auxquelles doivent adhérer les routes du réseau 'E' dans la mesure du possible, mais l'accord ne prévoit pas une mise à niveau systématique des routes du réseau 'E' (par ex. le doublement des voies sur les routes à deux sens, généralement séparées par un terre-plein central pour améliorer la sécurité routière). Par ailleurs, aucun soutien financier n'est prévu pour le développement du réseau routier 'E'.
- Les orientations du RTE-T se contentent de fournir des directives très générales sur les caractéristiques des routes qui appartiennent à ce réseau, ne donnent pas d'indications spécifiques concernant les normes de conception et n'exigent pas une adhésion. Toutefois, la Commission européenne dispose d'une enveloppe budgétaire pour le développement du RTE. Cette aide est généralement limitée à 10 ou 20% du coût total des travaux, et une part importante de ces fonds est réservée aux quelques projets prioritaires identifiés dans les orientations.
- Le processus de gestion des structures du réseau (par exemple, l'apport de modifications) est organisé de façon très différente sur ces deux réseaux.
 - Dans le cadre de l'AGR, il revient aux Etats membres qui souhaitent effectuer des changements d'en prendre l'initiative. La décision finale est prise de façon transparente et suit une procédure documentée. Cette initiative peut être prise à tout moment.
 - Dans le cadre des orientations du RTE-T, la Commission européenne (DG-TREN) joue un rôle prépondérant. Les changements sont rares.
- Environ 70% des routes 'E' (administrées par la CEENU) et des routes du réseau RTE-T (administrées par l'UE) sont les mêmes. Toutefois, un grand nombre de routes n'appartiennent qu'à l'un ou l'autre de ces deux réseaux. Une étude CEDR/SG-RRTE de 2004 (voir résumé en annexe 2) avait conclu ce qui suit :
 - Routes appartenant au réseau 'E' et au RTE-T = 73 000 km
 - Routes appartenant uniquement au RTE-T = 17 8000 km
 - Routes appartenant uniquement au réseau 'E' = quasiment 14 400 km

5 Comparaison des approches possibles

Pour ce qui est de la création d'un futur réseau routier européen (harmonisant les réseaux 'E' et RTE-T), nous avons identifié, pour la CEDR et ses Etats membres, les options suivantes :

- **Ne rien faire**
Laisser la situation telle quelle sans prévoir de fusion des deux réseaux. Cela donnerait lieu à d'étranges procédures d'aménagement impliquant la demande de financements RTE-T pour des routes qui ne sont pas aux normes des routes de type 'E'. Pour diverses raisons, en règle générale, les pays s'assurent que leurs routes 'E' ont un certain niveau de qualité.
- **Prévoir l'harmonisation des réseaux routiers 'E' et RTE-T**
La CEDR pourrait commencer à réfléchir, non seulement en interne, mais aussi avec la Commission européenne, aux avantages d'une fusion entre les réseaux routiers 'E' et RTE-T. Cette approche faciliterait certainement les procédures d'aménagement et garantirait l'uniformité des réseaux routiers en termes de niveau de qualité des routes. Elle permettrait, en outre, de garantir que toutes les routes de types 'E' répondent aux critères de base requis pour le financement de projets du RTE-T.

Pour l'instant, les routes du RTE-T sont, en grande partie, celles qui avaient été identifiées en 1996 dans le cadre des orientations pour le RTE-T adoptées par le Parlement européen dans sa décision 1692/96/CE. Il semble difficile de modifier les tronçons du réseau routier RTE-T. Le principal amendement apporté aux orientations concernait les projets prioritaires : initialement ils étaient au nombre de 14, on en compte désormais 30. Le réseau international 'E', quant à lui, peut être modifié une fois par an.

6 Conclusions

Nous traversons actuellement une phase décisive de l'évolution de la politique européenne des infrastructures de transport et la CEDR a l'occasion de jouer un rôle plus important et d'insister pour que l'on tienne davantage compte des défis auxquels font face les autorités routières à l'heure de favoriser la mobilité en Europe. La volonté de la Commission européenne de favoriser d'autres modes de transport, tels que le ferroviaire, les voies fluviales et le transport maritime est parfaitement compréhensible, mais la réalité est que les routes vont rester au cœur du développement économique de ce continent.

Le GP Planification soumet au Conseil exécutif de la CEDR les recommandations suivantes :

- La CEDR devrait amorcer un dialogue avec le comité RTE-T de la Commission européenne en vue de lancer le processus d'harmonisation des deux réseaux.
- Les Etats membres de la CEDR doivent entreprendre des discussions internes et étudier leurs propres réseaux routiers afin de voir comment harmoniser les réseaux 'E' et RTE-T sur leur territoire.
- La CEDR devrait encourager les Etats membres à s'impliquer activement dans le processus de révision des orientations actuelles du RTE-T. Cette activité a déjà démarré et devrait, si tout va bien, aboutir à de nouvelles orientations pour le RTE-T, avec une cartographie actualisée des tronçons, en 2010.
- Il serait judicieux d'envisager le développement d'une structure hiérarchique des futurs corridors routiers en Europe. L'échelon le plus élevé pourrait comprendre les itinéraires du RTE-T les plus importants et être au cœur du réseau routier trans-européen. Ces routes pourraient être les mêmes que les grands axes du réseau 'E'.

- Il est aussi recommandé que la CEDR s'implique plus activement dans l'élaboration des politiques de transport de l'UE. Pour l'instant, la DG-TREN communique avec les Etats membres de l'UE individuellement par le truchement de questionnaires et au sein du comité du RTE-T, mais pas en tant que groupe.
- La CEDR devrait décider de recueillir des données statistiques sur les routes européennes 'à l'échelon européen', par type de routes et par pays et ce, annuellement ou en cas de besoin :
 - A l'aide d'indicateurs de performance et par l'application d'un système commun de localisation et de référencement,
 - A des fins de surveillance et de comparaison
 - En explicitant les priorités en termes d'investissements supplémentaires en matière d'infrastructure.

La CEDR doit faire en sorte que ces rapports couvrent un réseau routier RTE-T étendu ainsi que les routes du réseau 'E' (dans les Etats membres de l'UE) qui n'appartiennent pas au réseau RTE-T.

Cela fournira un outil utile pour le futur dialogue sur la révision imminente des orientations pour le RTE-T entre les Etats membres, les autorités routières et la Commission européenne. Cela permettra notamment de mettre en exergue l'importance vitale que revêt la modernisation constante du réseau routier et de faire valoir cet aspect lors de la révision de la politique du RTE-T qui sera bientôt lancée par le Livre vert de la Commission européenne.

Notons qu'un rapport séparé sur les indicateurs de performance et un système de localisation et de référencement rédigé par le GP Planification de la CEDR décrit, sur le plan pratique, les étapes qui devraient permettre à la CEDR de développer rapidement un mécanisme systématique d'élaboration de rapports et d'analyse des performances sur les principales grandes routes européennes.

Annexe 1 : Définitions du réseau et objectifs

1 Les réseaux de transport de la politique de l'UE

L'objectif de ce chapitre est de décrire la politique de transport de l'UE évoquée ci-dessus afin de permettre au lecteur de mieux comprendre le type d'objectifs auxquels le futur réseau routier européen devra répondre. Notons que, généralement, les politiques globales de l'UE couvrent tous les modes de transport.

1.1 Contexte

Depuis quinze ans, la politique européenne relative aux infrastructures des transports est dominée par la mise en place et le développement du réseau trans-européen de transport de l'Union. La chronologie suivante reprend les dates marquantes de ce processus de 1992 à ce jour :

- 1992** Livre blanc de Jacques Delors '*Croissance, compétitivité et emploi*'
- 1993** La politique concernant le RTE est intégrée au Traité instituant l'Union européenne
- 1996** Les premières orientations du RTE-T sont adoptées
 - 14 projets prioritaires appelés projets 'd'Essen'
 - Intégration des réseaux nationaux
 - Relier les régions périphériques au centre de l'UE
 - Intégration des modes de transport
 - Amélioration de la sécurité et efficacité des réseaux
- 2001** Livre blanc de la Commission européenne, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*
- 2001** Groupe de haut niveau de la Commission européenne présidé par l'ancien vice-président de la Commission, M. Karel Van Miert (rapport final sur 30 projets)
- 2004** Révision des orientations et du règlement financier à la veille de l'élargissement (UE27)
- 2006** Révision du Livre blanc *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*
- 2007** Communication sur 'l'extension des principaux axes de transport trans-européens aux pays voisins',

Le **Livre blanc de 1992**, intitulé «*Croissance, compétitivité et l'emploi*», évoquait la possibilité d'établir une liste de projets présentant un intérêt pour la communauté et proposait des mesures visant à mobiliser les acteurs publics et privés. En outre, il expliquait que le rôle de l'UE est d'éliminer les entraves financières et administratives afin de faciliter la réalisation de ces projets. A partir des propositions énoncées dans le Livre blanc, le Conseil européen, réuni à Bruxelles, a adopté une série de mesures pour accélérer la mise en œuvre de ces projets.

La plus importante de ces mesures était la création du 'groupe Christophersen' qui a établi la liste des quatorze premiers 'projets prioritaires' (appelée 'liste d'Essen'), ce qui, à terme, a mené à **l'adoption en 1996 des orientations pour le RTE-T** accompagnées de cartes des réseaux pour les routes et autres modes de transport et de la liste d'Essen (en annexe 3 des orientations). L'essentiel du budget du RTE-T a été consacré aux projets de cette liste.

Les principaux objectifs et priorités de ces orientations étaient :

- L'intégration des réseaux de transport nationaux ;
- Faciliter la création du marché intérieur et la cohésion économique et sociale. Relier les régions périphériques au centre de l'UE était une condition préalable à la création du marché intérieur ;
- La promotion de l'interopérabilité au sein de chaque mode de transport et l'intermodalité entre les différents modes de transport ;
- Le développement de systèmes de gestion du trafic afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures,
- L'amélioration de la sûreté et de la sécurité sur le réseau.

Ce processus a donné naissance à un cadre de référence unique pour les quatorze projets d'Essen et autres projets présentant un intérêt commun. Pour en savoir plus, veuillez consulter le **chapitre 2.2 de cette annexe**.

Le **Livre blanc adopté par la Commission européenne en septembre 2001** et sa révision à mi-parcours publiée en juin 2006 établissent une stratégie visant à assurer une politique durable de la mobilité en Europe. Ces documents mettent en relief le problème croissant de la congestion routière et ferroviaire en ville et autour des aéroports, les effets néfastes du transport sur l'environnement et la santé publique et le lourd bilan des accidents de la route.

Les mesures présentées par le Livre blanc et la révision sont une première étape vers la mise en place d'un système de transport pérenne et les principales questions politiques abordées sont, entre autres :

- *La transformation de l'équilibre entre les modes de transport*
- *L'élimination des goulets d'étranglement*
- *L'usager au cœur de la politique des transports*
- *La gestion de la mondialisation du transport*

Optimisation de l'équilibre entre les modes de transport

La révision à mi-parcours faisait valoir notamment que chaque mode de transport doit être optimisé afin de permettre à la demande en termes de mobilité de croître plus avant. Elle expliquait aussi qu'une utilisation efficiente des différents modes de transport seuls ou de façon conjuguée mènerait à une utilisation optimale et durable des ressources. C'est ce que l'on appelle dans la révision la 'co-modalité'.

Élimination des goulets d'étranglement

Depuis longtemps, la Commission européenne est consciente du fait que les goulets d'étranglement sur les grands axes internationaux représentent un problème majeur pour le système de transport en Europe. Elle estime que ce problème, s'il n'est pas résolu, pourrait entraver la mise en place du marché intérieur et la cohésion territoriale.

La révision à mi-parcours du Livre blanc proposait des actions pour coordonner les investissements pour la modernisation ou l'acquisition de nouvelles infrastructures intelligentes en vue d'éliminer les goulets d'étranglement, de favoriser les solutions de co-modalité et d'améliorer la desserte des régions périphériques.

L'usager au cœur de la politique de transport

La Commission européenne estime que les usagers des transports doivent pouvoir bénéficier d'un système qui répond à leurs attentes et besoins et elle souhaite que l'usager soit replacé au cœur de la politique de transport. Dans le contexte du réseau routier, la Commission propose une approche intégrée de la sécurité routière visant, notamment, la conception et la technologie automobile, les infrastructures et les comportements. Par ailleurs, on accorde une place importante, tant au niveau européen qu'au niveau national, aux aides accordées pour faire face aux changements climatiques et pour limiter l'impact des transports sur la qualité de l'air.

Gérer la mondialisation du transport

La Commission européenne estime qu'avec l'élargissement de l'UE et le souhait d'adhésion exprimé par d'autres pays (si bien que la politique de transport et le réseau trans-européen couvriront bientôt tout le continent), l'Union européenne doit revoir son rôle international. Cette position est corroborée par le fait que le transport de marchandises sur de longues distances augmente plus rapidement que le transport de passagers. La révision à mi-parcours proposait d'intégrer complètement la dimension extérieure à la politique communautaire globale en matière de transport et de l'intégrer au cadre plus large des relations avec les pays et organisations tiers.

L'étape importante suivante a été la **révision des orientations pour le RTE-T en 2004**, qui n'a pas eu un gros impact sur la cartographie du réseau, mais a vu le nombre de projets prioritaires plus que doubler. Les éléments clé de cette révision étaient :

- La définition de 30 axes et projets prioritaires
 - » Il s'agit de priorités absolues en termes d'investissements financés par le budget du RTE-T
- L'intégration des réseaux des nouveaux Etats membres dans le RTE-T
 - » facilitation de l'élargissement de l'UE
- Le développement durable assuré grâce
 - » Au rail
 - » A l'intermodalité
 - » Aux autoroutes de la mer
- L'amélioration des moyens en termes d'organisation afin de faciliter la coordination du financement et la mise en œuvre de projets sur les principaux axes
- Le cadre financier est adapté et se concentre sur les projets prioritaires, surtout les tronçons transfrontaliers

Il est intéressant de noter que la carte des projets prioritaires du chapitre 2.2 de cette annexe montre clairement que la grande majorité de ces projets ne sont pas des projets routiers (surtout en Europe centrale). Le poids financier du budget RTE-T étant désormais concentré sur les projets prioritaires, on peut donc affirmer que le financement du RTE-T porte sur des projets qui ne sont pas des projets routiers.

1.2 Extension du réseau RTE-T

Le rapport du groupe de haut niveau présidé par Mme Loyola de Palacio, publié en novembre 2005, se tourne vers l'avenir et se concentre sur «l'extension des grands axes trans-européens de transport vers les pays et régions voisins». Le rapport Palacio est abordé plus en détail au chapitre 3.2 de la présente annexe.

La Commission européenne a adopté en janvier 2007, une **Communication sur les suites à donner au travaux du groupe de haut niveau**. On peut résumer comme suit les recommandations de cette communication :

- Concentration des actions sur cinq grands axes transnationaux de transport
- Identification préliminaire de projets d'infrastructures sur ces axes
- Mise en œuvre d'une série de mesures horizontales, telles que l'interopérabilité technique et administrative, la sûreté et la sécurité, le financement et les PPP etc.

La Commission européenne a entamé des pourparlers exploratoires avec tous les pays voisins du nord, de l'est et du sud. Ces discussions portent sur les cinq grands axes transnationaux. L'objectif est de mettre en place de solides cadres de coordination afin d'éliminer les infrastructures et autres types de goulets d'étranglement sur ces axes. La Commission européenne cherche aussi à agir de concert avec la CEENU, notamment en ce qui concerne les mesures horizontales, les partenariats public-privé et les conventions internationales régies par la CEENU.

1.3 Perspectives d'avenir : révision en 2010 des orientations pour le RTE-T

Il apparaît clairement que la Commission européenne a concentré l'essentiel de sa politique de développement et du budget RTE-T sur des modes de transport autres que le transport routier. Toutefois, la prochaine révision des orientations pour le RTE-T prévue pour 2010 est l'occasion pour les administrations routières de plaider pour les routes.

Les travaux préparatoires pour cette révision sont en cours. L'étude *TEN-T CONNECT*, lancée en 2007, a servi de base analytique au Livre vert de l'UE et à la révision du RTE-T qui a suivi. Cette étude s'est penchée, entre autres, sur :

- Les prévisions de trafic 2020–2030
- L'identification des principaux corridors transnationaux
- L'identification de goulets d'étranglement et des propositions de mesures d'investissements d'infrastructure pour les soulager
- L'évaluation de l'impact économique, social et environnemental de ces mesures (portant sur 30 projets prioritaires)

Cela devrait conduire à la présentation, en janvier 2009, d'un Livre vert. Voici quelques-unes des questions qui devraient être abordées dans ce Livre vert :

- L'horizon 2020–2030
- L'état d'avancement des projets prioritaires du RTE-T (2020)
- Le financement du RTE-T
 - » Le potentiel des PPP, surtout pour les projets ferroviaires
 - » Les possibilités de péages pour les infrastructures et d'internalisation des coûts externes
- L'impact de l'élargissement sur les flux de circulation nord-sud et est-ouest (cohésion et aspects sociaux)
- L'attention portée aux changements climatiques et aux nuisances pour l'environnement
- Les relations avec les initiatives de la Commission européenne afin d'aboutir à plus d'efficacité et de durabilité dans le transport de marchandises
 - » Plan d'action sur la logistique du transport de marchandises – corridors verts
 - » Réseau ferroviaire axé sur le transport de marchandises

2 Définitions des réseaux existants en Europe

L'objet de ce chapitre est de décrire les réseaux routiers européens déjà définis et de présenter leur raison d'être.

2.1 Système de réseau international appelé routes européennes 'E' (AGR)

La création du système de routes européennes 'E' en 1950 sous l'égide de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEENU ou *UNECE* en anglais) était un geste symbolique en faveur du rapprochement dans l'Europe d'après-guerre. A l'origine, cet accord s'intitulait 'Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, du 16 septembre 1950'. L'accord, et surtout le système de numérotation des routes, furent révisés ultérieurement. Il s'intitule désormais 'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), du 15 novembre 1975'. Pour en savoir plus, vous pouvez consulter <http://www.unece.org/trans/>

L'AGR est administré par le comité des transports intérieurs de la CEENU. L'accord comprend un texte principal et trois annexes. A titre d'introduction, le document comprend une brève description des considérants de l'AGR :

«*LES PARTIES CONTRACTANTES,*

- *CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier intl.*
- *CONSIDÉRANT que, pour renforcer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur et de l'environnement,*

SONT CONVENUES de ce qui suit :>>

L'article 1 du texte décrit le réseau international 'E' comme étant un «*plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles [les parties] se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux*».

L'article 2 note que «*le réseau international «E» est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est ; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison*».

L'article 3 encourage la gestion des routes : «*Les routes du réseau international «E» auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord*».

L'article 4 comprend certainement la déclaration la plus importante : «*Les routes du réseau international «E» seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord*».

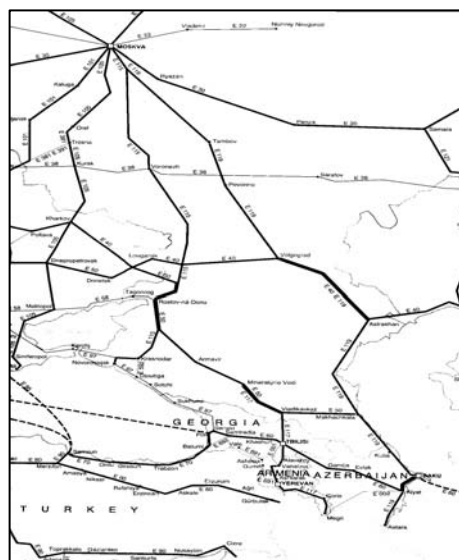
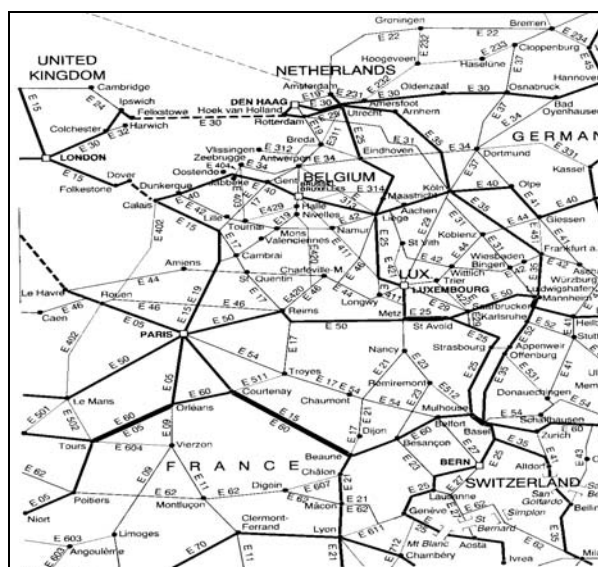
Plusieurs autres articles décrivent les procédures administratives (par ex. concernant l'adhésion à l'AGR).

L'ANNEXE I contient la '*LISTE DES ROUTES DU RESEAU INTERNATIONAL 'E'*' et présente le numéro de chaque route 'E' suivi des principales villes permettant d'identifier l'itinéraire en question. Une carte schématisée est également publiée. Aujourd'hui, la liste des routes 'E' couvre l'ensemble de l'Europe y compris les régions les plus orientales et méridionales de la Russie, ainsi que la Turquie et les Etats de l'ancien bloc soviétique et ce, jusqu'à la frontière avec la Chine. Toutefois, l'AGR n'a pas été ratifié par tous les Etats membres de l'UE (Royaume-Uni, Irlande), si bien que la signalisation des routes 'E' n'est pas utilisée dans ces pays.

L'ANNEXE II présente les «*CONDITIONS AUXQUELLES DOIVENT RÉPONDRE LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL*». A noter que les dispositions prévues à cette annexe ne revêtent pas un caractère obligatoire. «*Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci devraient être contournées si ces routes y constituent une nuisance ou un danger. Les pays feront tout leur possible pour se conformer à ces dispositions aussi bien lors de la construction des routes nouvelles que pour la modernisation de routes existantes*».

Tous les paramètres contenus dans cette annexe sont des suggestions et des recommandations. La formulation peu normative du texte reflète cet état de fait : *«Le choix des caractéristiques géométriques doit permettre d'offrir à l'ensemble des usagers de bonnes conditions de sécurité et de fluidité avec un minimum d'encombres, compte tenu de la fonction de la route et du comportement général des conducteurs».*

Il s'agit de reconnaître que, bien que les grands principes soient les mêmes partout car issus de la coopération internationale, chaque pays dispose de normes qui correspondent à sa situation particulière (volume du trafic, densité de la population, topographie, climat...). La liste des recommandations techniques s'est allongée récemment. Ces suggestions doivent être comprises comme étant des conseils pour les pays moins développés.



CARTES : Parties du réseau international 'E'

L'ANNEXE III traite de *«L'IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES 'E'»*. Le texte est court et les principaux messages sont les suivants : *«Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» est de forme rectangulaire. Ce signal se compose de la lettre «E», suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert ; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux».*

Conformément à l'annexe I, la numérotation comporte deux ou trois chiffres. Le zéro initial étant omis pour les numéros inférieurs à dix, certaines routes portent un numéro à un chiffre. Dans la pratique, la visibilité de la signalisation des routes du réseau 'E' varie d'un pays à l'autre. Au Danemark, en Norvège et en Suède, par exemple, les panneaux des routes 'E' ne comportent pas le numéro national de la route, si bien que le numéro 'E' est très visible et connu de tous. Certains pays accordent la même visibilité sur les panneaux aux routes du réseau 'E' et à la numérotation routière nationale (par ex. la Finlande), alors que d'autre ne l'utilisent que sur les grandes intersections (par ex. l'Allemagne).

Brève évaluation de la nature et de l'objectif du réseau international 'E' :

- Sa principale influence porte sur les cartes et la signalisation des routes
- Il vise à promouvoir le tourisme
- Il est visible pour les automobilistes
- Il fournit des normes facultatives en matière de génie civil
- Il s'accompagne de procédures clairement documentées pour amender le réseau et les recommandations

2.2 Réseau routier transeuropéen

La vision d'une Europe plus unie et économiquement plus puissante et les efforts en ce sens ont ensuite donné toute leur importance aux infrastructures de transport et à la fonctionnalité uniforme des infrastructures routières. L'idée des RTE (réseaux trans-européens de transport, d'énergie et de télécommunications) a vu le jour à la fin des années 80 en même temps que les propositions de marché unique et d'Union européenne.

Parler d'un grand marché assorti d'une libre circulation des biens, des personnes et des services, n'a de sens que si les régions et les réseaux nationaux qui composent ce marché sont reliés entre eux par des infrastructures efficaces et modernes.

Le traité sur l'Union européenne fournit une base juridique solide aux RTE : *«l'Union européenne contribue à l'établissement et au développement des réseaux trans-européens qui contribuent à la réalisation d'importants objectifs communautaires, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale. L'action de l'Union vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux».*

Les orientations communautaires (TEN-T) pour le développement du réseau trans-européen de transport furent adoptées par le Parlement européen en 1996. Le texte des orientations se concentre sur la promotion de projets : *«ces orientations identifient des projets d'intérêt commun dont la réalisation doit contribuer au développement du réseau à l'échelle communautaire».*

Dans leurs annexes, les orientations contiennent une carte des routes du réseau trans-européen pour chaque pays ainsi que des cartes pour les autres modes de transport. Ce que l'on appelle aujourd'hui réseau routier RTE-T était appelé jadis RTE (réseau routier trans-européen). A l'article 9, le réseau routier RTE-T est décrit comme ayant les caractéristiques suivantes :

- «1. Le réseau routier trans-européen est composé d'autoroutes et de routes de haute qualité, existantes, nouvelles ou à aménager, qui :
 - jouent un rôle important dans le trafic à grande distance ou
 - permettent, sur les axes identifiés par le réseau, le contournement des principaux nœuds urbains ou
 - assurent l'interconnexion avec les autres modes de transport, ou
 - permettent de relier les régions enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.
2. Le réseau garantit aux usagers un niveau de services, de confort et de sécurité élevé, homogène et revêtant un caractère de continuité.
3. Le réseau comprend l'infrastructure de gestion de la circulation et d'information des usagers et s'appuie sur une coopération active des systèmes de gestion de la circulation aux échelons européen, nationaux et régionaux».

Bien que le réseau routier RTE-T ait été, dans chaque pays, défini en coopération avec le gouvernement, la Commission européenne et le Conseil des Ministres avaient le dernier mot. Dans bien des cas, le résultat est différent du réseau international 'E' et ne reflète pas le volume du trafic national.

Aucune signalétique n'identifie les routes qui appartiennent au réseau routier RTE-T. La structure du réseau n'est connue que des experts et est identifiable uniquement grâce aux panneaux d'information apposés à l'entrée des chantiers lorsque des travaux de modernisation sont financés par le budget du RTE-T, ce qui est rare. Les panneaux d'information du projet ne donnent pas d'indications concernant l'ensemble du réseau routier RTE-T. La plupart de ces routes ne reçoivent aucun appui (si ce n'est au titre de la cohésion) et n'ont pas de statut particulier dans le cadre de la gestion des routes (sauf lorsque des directives communautaires spécifiques s'appliquent à elles, par ex. la Directive Tunnels). Les panneaux d'information liés aux projets de l'UE font souvent état d'un soutien financier du FEDER qui peut être obtenu pour n'importe quel type de routes.



Carte du réseau routier RTE-T de l'UE25 avec la Norvège et la Suisse (tirée du site Internet de la DG TREN). Il existe des cartes individuelles pour chaque pays, y compris la Bulgarie et la Roumanie. Veuillez consulter <http://ec.europa.eu/ten/>

La Commission européenne reconnaît que l'existence de plusieurs réseaux routiers 'européens' peut être source de confusion et a indiqué dans son Livre blanc qu'elle souhaite donner plus de visibilité au réseau trans-européen, afin, entre autres, de fournir aux usagers un niveau de service garanti. Dans un Livre blanc sur les transports publié en septembre 2001, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, la Commission européenne écrivait : «Un système commun d'identification des tronçons du réseau routier trans-européen apparaît à terme inévitable pour améliorer la visibilité et garantir la qualité continue du réseau auprès des usagers».

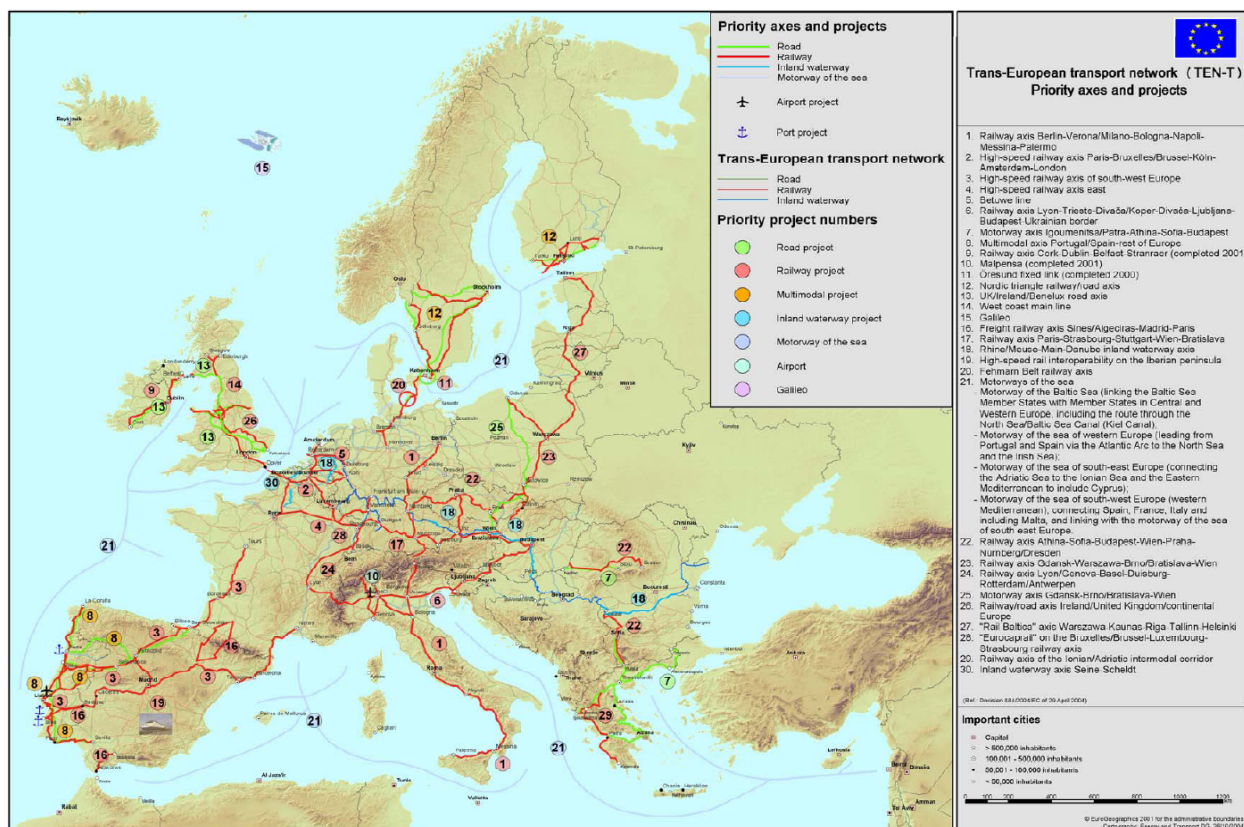
Le rapport du groupe de haut niveau présidé par Mme Loyola de Palacio, publié en novembre 2005, se tourne vers l'avenir et se concentre sur '*l'extension des principaux axes de transport trans-européens vers les pays et régions voisins*'. Le rapport Palacio est abordé plus en détail au chapitre 3.2 de cette annexe. Tant le rapport Palacio que le rapport Van Miert sont abordés au **chapitre 3** de cette annexe.

Les projets prioritaires sont, dans la pratique, l'aspect le plus intéressant des routes du RTE-T, puisqu'ils sont visés par l'aide communautaire. Cela étant dit, les projets routiers qui reçoivent un financement de l'UE ne représentent qu'une infime partie du réseau routier RTE-T et certains font certainement aussi partie du réseau international 'E'. En mai 2007, des 'journées RTE-T' de grande envergure ont été organisées à Bruxelles. Même à l'occasion de cette manifestation, le programme s'est concentré sur les questions de financement et de projets et pas sur les questions de structure du réseau ou de visibilité pour l'utilisateur.

Brève évaluation de la nature et de l'objectif du réseau routier RTE-T :

- Il place le réseau routier RTE-T à l'intérieur d'un système global de transport
- Il se concentre sur le soutien financier d'un certain nombre de projets, qui font très certainement aussi partie du réseau international 'E'
- Il n'existe pas de critères objectifs pour la sélection des itinéraires
- La procédure pour modifier le réseau n'est pas claire
- Il n'a pas de visibilité pour l'utilisateur

CARTE montrant tous les réseaux RTE-T et les projets prioritaires.

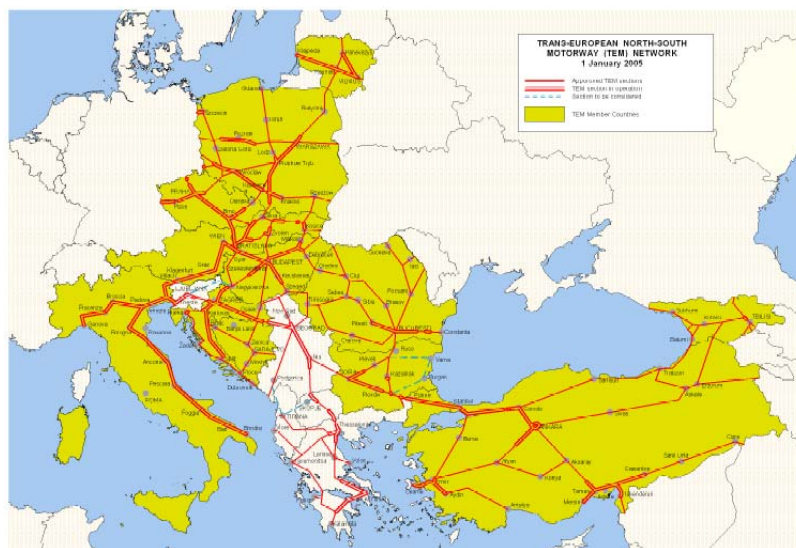


2.3 Autoroute trans-européenne nord-sud (TEM)

L'idée d'une autoroute trans-européenne nord-sud a vu le jour en 1972 lorsque les gouvernements polonais et hongrois ont, ensemble, demandé l'aide des Nations Unies pour la conception et la construction d'un itinéraire autoroutier d'une longueur de 10 000 km initialement reliant Gdansk aux frontières orientales de la Turquie. Aujourd'hui, suite aux changements politiques et économiques survenus en Europe, le TEM est devenu un projet de réseau couvrant 24 000 km de routes allant de l'Italie à l'ouest jusqu'en Lituanie au nord. Le TEM peut être décrit comme étant une coopération sous-régionale avec le soutien et la coordination de la CEENU. Elle comprend quinze Etats membres et trois observateurs. Le siège de ce projet est à Varsovie en Pologne.

Les principaux objectifs du projet TEM sont : *«De faciliter le trafic routier en Europe entre et à travers les pays qui participent au projet, d'améliorer la qualité et l'efficacité des opérations de transport, de combler les écarts et rectifier les déséquilibres qui existent sur le réseau autoroutier entre l'Europe de l'ouest, de l'est, centrale et du sud-est et d'aider le processus d'intégration des systèmes européens d'infrastructures de transport, favorisant ainsi le développement global de la région».*

Le projet TEM a publié des **Normes et pratiques recommandées** pour refléter les exigences actuelles des usagers des autoroutes, l'expérience, la recherche et les développements les plus récents dans le domaine de la conception, de la construction et de l'exploitation des autoroutes ainsi que les nouvelles mesures de sécurité requises pour les tunnels autoroutiers.



Ces normes ont pour but de garantir que la planification et la conception des autoroutes du TEM permettent une fluidité de circulation adéquate à moindre coût en terme d'exploitation, tout en garantissant des conditions de conduite harmonisées pour les automobilistes, un niveau de service, de sécurité et de vitesse appropriés et un confort de conduite sur les distances moyennes et longues.

Lors de la révision des normes TEM, d'autres accords et normes ont été pris en compte, tels que l'AGR, le *Highway Capacity Manual* et les normes du CEN.

Brève évaluation de la nature et de l'objectif du réseau TEM :

- Le TEM est plutôt un projet de développement technique
- Il porte sur la réalisation d'un unique corridor
- Il constitue un système global de promotion pour un unique corridor
- Il est évidemment inclus dans le réseau routier RTE-T
- Est-ce un vestige d'une Europe divisée ?

2.4 Corridors de transport paneuropéens

La Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale instituée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle regroupe les ministres des Transports de quarante trois Etats membres, de sept pays qui sont membres associés et d'un pays ayant le statut d'observateur.

Les réseaux trans-européens ont été prolongés suite aux décisions prises à l'occasion des conférences paneuropéennes des ministres des Transports qui se sont tenues en Crète (1994) et à Helsinki (1997) et qui prévoyaient l'inclusion de dix corridors multi-modaux reliés aux infrastructures des pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'adhésion à l'UE.



CARTE : corridors paneuropéens à l'époque de l'UE des 15

La CEMT favorise la création d'un système de transport intégré économiquement efficient et répondant aux normes environnementales et de sécurité. Lors de sa réunion de Dublin, en mai 2006, le Conseil des ministres a décidé de créer un forum international des transports. L'objectif de ce forum est de donner une visibilité internationale de haut niveau au rôle capital que jouent les transports dans l'économie et la société, et de faciliter l'intégration des transports et de la logistique dans les principaux processus décisionnels.

De nos jours, une grande partie des corridors paneuropéens se trouve sur le territoire de l'UE et a été intégrée au réseau RTE. Le reste donne accès à des pays tiers.

Brève évaluation de la nature et de l'objectif de ces corridors :

- Les corridors font partie de la dimension multimodale de l'économie des transports
- Ils ouvrent des portes à des instruments financiers communautaires et non-communautaires
- Ils encouragent les gouvernements à développer ces corridors
- Une grande partie a été intégrée au RTE-T (voir la carte du réseau routier RTE-T)
- Ils ne sont pas visibles pour l'utilisateur de la route

2.5 Routes TINA

TINA signifie *Transport Infrastructure Needs Assessment* (évaluation des besoins en matière d'infrastructures de transport).

Les routes TINA étaient des routes pré-RTE-T des pays accédants. Elles ont été remplacées par des routes RTE-T, par conséquent, pour les pays de l'UE, il est plus correct de parler du RTE-T plutôt que de TINA.



CARTE : TINA à l'époque de l'UE des 15.

Brève évaluation du réseau TINA :

- N'avait qu'une vocation temporaire
- Suite à TINA, il est désormais possible de parler de RTE-T dans toute l'Europe + EEE

3 Elargissement du réseau routier RTE-T

Les réseaux TEM, CEMT et TINA visaient tous à préparer l'élargissement du réseau routier RTE-T vers l'est de l'Europe et au-delà. Cette expansion a été fortement consolidée par les conclusions des rapports Van Miert et Palacio produits par l'Union européenne.

3.1 Le rapport Van Miert

Le 22 mai 2001, le Parlement européen et le Conseil européen ont adopté la décision 1346/2001/CE qui amende les orientations du RTE-T sur les ports de navigation maritime et intérieure et les plates-formes intermodales, en mettant l'accent sur la dimension intermodale du réseau afin de réagir aux récents développements.

En octobre 2001, la Commission européenne a proposé un amendement à la décision 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport. La proposition a été approuvée par le Parlement européen en première lecture avec quelques modifications. Ensuite, la proposition piétinant au niveau du Conseil, la Commission a décidé d'avancer un amendement plus complet des orientations et de créer un groupe de haut niveau (GHN) présidé par l'ancien vice-président de la Commission, M. Karel Van Miert, et composé de représentants des 27 Etats membres de l'UE et de la Banque européenne d'investissement.

Le 1^{er} octobre 2003, la Commission européenne a présenté une nouvelle proposition complétant la proposition de 2001, basée sur les travaux du GHN et qui tenait compte des commentaires exprimés par le Parlement européen lors de sa première lecture. Suivant les recommandations du GHN, la décision identifiait trente projets prioritaires d'une importance capitale pour le trafic international. Parmi ces projets prioritaires, on compte un certain nombre de projets dans les nouveaux Etats membres.

En avril 2004, le Parlement européen et le Conseil européen ont adopté les orientations révisées avec la décision 884/2004/CE, modifiant la décision 1692/96/CE. Les orientations ainsi amendées, accordent plus d'importance à des projets clés, concentrent les fonds limités sur les projets d'intérêt européen, tels que les tronçons transfrontaliers et les obstacles naturels, et se fixent pour délai l'horizon 2020.

De plus, dans l'optique de l'objectif général consistant à assurer une mobilité durable des personnes et des marchandises, il convient de mettre en place des mécanismes de soutien au développement d'autoroutes de la mer entre Etats membres pour réduire la congestion routière et/ou améliorer l'accessibilité aux Etats et aux régions périphériques ou insulaires.

3.2 Le rapport Palacio

Un système de transport performant reliant l'Union européenne (UE) et ses pays voisins est essentiel à la fois pour soutenir une croissance économique durable et pour le bien-être des citoyens de cette partie du monde. Bref, l'amélioration des liaisons de transport bénéficiera tant à l'Union européenne qu'à ses pays voisins. C'est dans cette optique que l'UE a adopté en avril 2004 un plan ambitieux concentrant ses investissements sur un nombre limité de grands axes de transport trans-européens. Ce plan visait notamment à intégrer les réseaux des nouveaux Etats membres de l'UE et ainsi à renforcer le marché unique.

Suite au séminaire ministériel organisé à St-Jacques-de-Compostelle en juin 2004, la Commission européenne a décidé d'établir un groupe de haut niveau (ci-après appelé 'le groupe') chargé de réfléchir à '**l'extension des grands axes trans-européens de transport aux pays et régions voisins**'.

Ce groupe a poursuivi les travaux entrepris par le GHN précédent dirigé par M. Karel Van Miert afin d'étendre le concept de politiques européenne de voisinage au domaine du transport et de trouver des solutions pour améliorer les liaisons entre l'Union européenne et les pays et régions voisins.

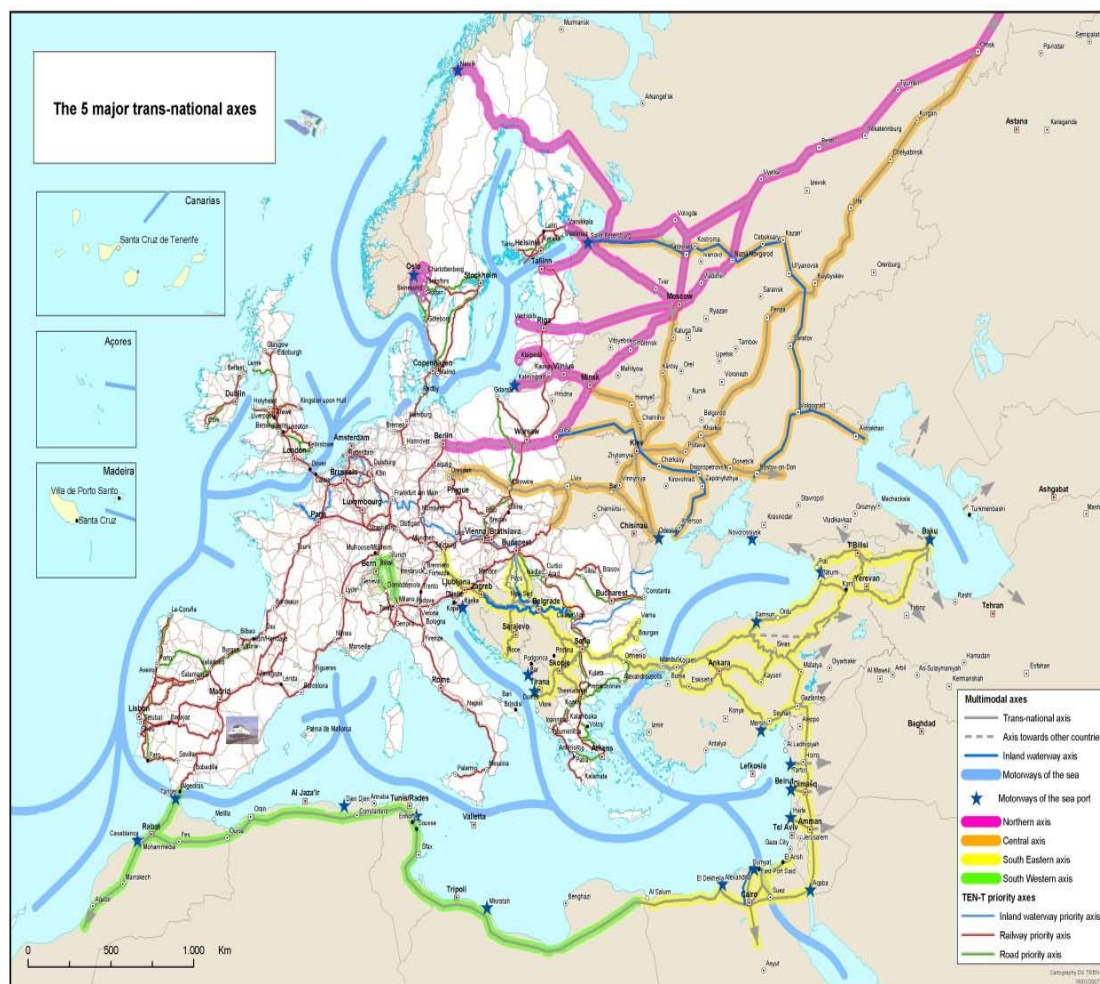
L'ancienne vice-présidente de la Commission, **Mme Loyola de Palacio**, a été nommée présidente du groupe, composé de 27 pays voisins, de 25 Etats membres de l'UE, plus la Bulgarie et la Roumanie, la Banque européenne d'investissement, la Banque européenne de reconstruction et de développement et la Banque mondiale (ci-après appelées 'les banques'). Le groupe s'est réuni à dix reprises entre octobre 2004 et novembre 2005.

Grands axes et projets transfrontaliers

Le groupe a identifié les **cinq grands axes transnationaux** suivants.

- **Autoroutes de la mer** : reliant les régions maritimes de la mer Baltique, la mer de Barents, l'Atlantique, la Méditerranée, la mer Noire et la mer Caspienne, avec une extension à travers le canal de Suez vers la mer Rouge.
- **Axe nord** : pour relier le nord de l'Union européenne avec la Norvège au nord et avec le Bélarus et la Russie et au-delà à l'est. Une liaison avec la région de la mer de Barents reliant la Norvège à la Russie par la Suède et la Finlande est également prévue.
- **Axe central** : reliant le centre de l'Union européenne à l'Ukraine et à la mer Noire, ainsi qu'à la mer Caspienne par une liaison de navigation intérieure. Sont également prévues des liaisons vers l'Asie centrale et le Caucase, une liaison directe avec la ligne ferroviaire du trans-sibérien, ainsi qu'une liaison par navigation intérieure du Don/de la Volga vers la mer Baltique.
- **Axe sud-est** : relie l'Union européenne à travers les Balkans et la Turquie avec le Caucase et la mer Caspienne, ainsi qu'avec l'Egypte et la mer Rouge. Des liaisons d'accès vers les pays des Balkans et des liaisons vers la Russie, l'Iran, l'Iraq et le Golfe Persique sont également prévues.
- **Axe sud-ouest** : relie le sud-ouest de l'Union européenne à la Suisse et au Maroc et au-delà, avec la liaison trans-maghrébine reliant le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. Une extension de la liaison trans-maghrébine vers l'Egypte et une liaison vers le sud entre l'Egypte et d'autres pays d'Afrique sont également prévues.

Ces axes, **illustrés sur la carte ci-dessous**, complètent et prolongent les principaux axes du réseau de transport trans-européen en les reliant aux réseaux des pays voisins. Ils permettent aussi de favoriser les échanges et le trafic internationaux et facilite la coopération et l'intégration régionales. Les axes prioritaires du RTE-T sont également visibles sur cette carte.



Sécurité routière

Le groupe a souligné la nécessité de prendre des mesures pour améliorer la sécurité routière visant notamment le comportement des conducteurs, la sécurité des véhicules, les infrastructures routières (audits de sécurité) et les systèmes de gestion de la circulation. Les grands axes identifiés par le groupe doivent être prioritaires. Le groupe a reconnu la pertinence de la conférence annuelle de Vérone sur la sécurité routière lancée sous la présidence italienne de l'UE en 2003.

Financement et partenariats public-privé

Le groupe a souligné l'importance de dotations budgétaires appropriées pour le secteur des transports et a reconnu que le capital privé peut, dans certains cas, utilement compléter le financement public dans le cadre de partenariats publics-privés (PPP). Le Groupe a souligné le rôle essentiel d'une législation transparente et claire quant à l'attribution des marchés publics afin d'attirer le financement du secteur privé et a invité ses membres à préparer une législation appropriée inspirée des meilleures pratiques internationales.

Le groupe a proposé que les organisations internationales telles que les banques et la Commission européenne organisent une série d'ateliers régionaux afin d'échanger des exemples de bonnes pratiques et de discuter de financement de projets, d'espaces fiscaux, de facturation de l'usager et du rôle que les PPP peuvent jouer pour accélérer la mise en œuvre des mesures proposées. Un tel atelier a été organisé conjointement sous forme de séminaire par la Commission européenne et la Russie, s'est tenu à Moscou le 28 octobre 2005 et a abordé les thèmes du financement des transports et les PPP, l'expérience internationale et les questions de législation.

Mesures horizontales

En vue d'éliminer les obstacles immatériels et de faciliter la communication entre les autorités des différents pays, le groupe a recommandé les mesures suivantes visant à faciliter les procédures de contrôle aux frontières :

- *Les conventions internationales devraient être intégralement mises en œuvre afin d'harmoniser le format et le contenu des documents de commerce et de transport. Ces documents devraient être mutuellement reconnus dans la langue du pays concerné et en anglais ou dans une langue convenue d'un commun accord.*
- *La modernisation douanière devrait être poursuivie, utilisant comme référence les règles et les recommandations des conventions et des normes internationales. Celles-ci concernent par exemple les équipements partagés des postes frontières et les heures d'ouverture correspondantes, les inspections médico-sanitaires et vétérinaires, ainsi que l'utilisation des systèmes et des techniques automatisés de gestion des risques.*
- *Pour réduire les retards inutiles dans les ports, des régimes douaniers simplifiés et un transfert électronique de données par une procédure administrative de guichet unique devraient être mis en œuvre. En outre, les cinq documents d'OMI FAL2 déjà en utilisation dans l'UE devraient être adoptés par les pays voisins dans le but de remplacer tous les documents existants d'ici 2008 au plus tard*

En ce qui concerne les systèmes satellites de radionavigation, le groupe a accueilli favorablement les activités de coopération bilatérales et régionales en cours et a invité la Commission européenne et les membres concernés du Groupe à lancer ces négociations dès que possible. Le Groupe a proposé d'introduire, d'appliquer et de contrôler les mesures de sûreté résultant des accords et des normes établis au niveau international, ainsi que d'effectuer conjointement des audits de sûreté avec les pays voisins, lorsque cela s'avère approprié.

Autres recommandations

Le groupe a aussi fait un certain nombre d'autres recommandations relatives au transport maritime et aux autoroutes de la mer, au transport ferroviaire et à l'interopérabilité, aux voies fluviales, au transport aérien et à la mise en œuvre de systèmes d'information sur la circulation. Mais ces recommandations ne sont pas étudiées de façon détaillée dans le présent rapport car elles n'ont pas d'impact direct sur le développement des réseaux routiers.

Rapport Palacio : mise en œuvre et coordination

*Le groupe a demandé un **examen et une mise à jour des principaux axes et projets, ainsi que des mesures horizontales, à l'horizon 2010 puis à un rythme régulier ensuite.** Pour préparer cette mise à jour, un **examen à mi-parcours est proposé en 2008** sur la base des informations fournies par les pays concernés sur l'évolution du trafic, les progrès réalisés quant à la mise en œuvre des mesures proposées et sur les goulots d'étranglement, y compris les difficultés environnementales qui peuvent émerger.*

*Pour assurer une mise en œuvre efficace et opportune des mesures proposées le long des axes, le groupe a mis en lumière la nécessité de disposer de **cadres de coordination structurés et efficaces**. Ces cadres devraient être mis en place graduellement, à partir d'un protocole d'accord entre la Commission européenne et les pays concernés par les axes/régions où aucun mécanisme du même type de coopération n'existe aujourd'hui. Pour les axes/régions qui coopèrent déjà actuellement dans le cadre de protocoles d'accord, un traité contraignant est considéré comme la meilleure option.*

*Enfin, le groupe recommande que la Commission européenne, les Etats membres de l'UE ainsi que les banques **focalisent leurs actions de coopération et de financement sur les axes prioritaires et sur les mesures horizontales** proposées par le groupe. Les recommandations du groupe devraient également être convenablement reflétées dans les accords de coopération et les plans d'action de la politique européenne de voisinage. Dans ce contexte, le groupe a considéré que le jumelage d'un Etat membre de l'UE avec un pays voisin était un instrument très utile et efficace pour mettre en œuvre les mesures horizontales, particulièrement dans les secteurs maritime et de la sécurité routière, ou encore pour simplifier les procédures de passage aux frontières.*

Annexe 2 : Longueur du réseau routier 'E' et du réseau routier RTE-T par pays

Synthèse de la longueur en km des réseaux routiers 'E' et RTE-T pour l'UE 25 + EEE
Extrait de l'inventaire issu de l'étude CEDR/SG-RRTE de 2004 (Frank Müller/DE + consultants IVV & SSP)

Veillez noter que ces chiffres peuvent avoir changé depuis 2004, mais apparaissent dans ce rapport à titre indicatif pour chaque pays

Pays	RTE-T+ Routes 'E'	RTE-T uniquement	Routes 'E' uniquement
Allemagne	DE	8522	1544
Autriche	AT	1697	13
Belgique	BE	1521	116
Bulgarie	BG	1501	224
Danemark	DK	841	67
Espagne	ES	5778	3755
Estonie	EE	365	522
Finlande	FI	2819	865
France	FR	10777	2249
Grèce	GR	2784	584
Hongrie	HU	1777	252
Irlande	IE	786	1103
Italie	IT	6526	401
Lettonie	LV	931	447
Lituanie	LT	1293	297
Luxembourg	LU	76	13
Norvège	NO	3405	0
Pays-Bas	NL	1422	426
Pologne	PL	4111	253
Portugal	PT	2137	282
République Tchèque	CZ	1663	183
Roumanie	RO	2308	35
Royaume-Uni	UK	3669	2577
Slovaquie	SK	1167	34
Slovénie	SI	429	78
Suède	SE	3532	1321
Suisse	CH	1127	189
TOTAL		72964	17830
			14370

Remarque : les données mises à jour concernant les routes du RTE ont été trouvées dans la 'banque de données' du rapport de mise en œuvre du RTE. Toutefois, le problème concernant le traitement des routes 'existantes' et 'prévues' reste entier. La plupart des routes 'prévues' semblent déjà exister, et seuls une modernisation ou un nouveau tracé sont prévus.

Annexe 3 : Liste des abréviations

Les abréviations suivantes ont été utilisées dans ce rapport :

AGR	Accord européen sur les grandes routes de trafic international du 15 novembre 1975. Cet accord s'inscrit dans le cadre de la Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international du 16 septembre 1950.
CE	Commission européenne
CEDR	Conférence Européenne des Directeurs des Routes Organisation regroupant les administrations routières nationales de 27 pays européens
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CEN	Comité européen de normalisation
Corridors de transport paneuropéens	Les corridors de transport paneuropéens incluent 10 corridors multimodaux qui relient les infrastructures des pays d'Europe central et orientale.
DG-TREN	Direction-Générale de l'Energie et du Transport de la Commission européenne. La DG-TREN est responsable du réseau RTE-T en Europe.
FERN	Future European Road Network (futur réseau routier européen) Une approche de classement unique des routes à l'échelon européen
GHN	Groupe de haut niveau
GP	Groupe de projet de la CEDR
PPP	Partenariat public-privé
RTE-T	Réseau de transport transeuropéen Réseau de transport établi en 1996 avec le concours financier de l'UE.
SG	sous-groupe établi par l'organisation qui a précédé la CEDR, les DREO/DARRE.
TEM	Trans-European north-south Motorway (autoroute nord-sud transeuropéenne) Le TEM est un projet de réseau dans la partie orientale de l'Europe et s'étend de l'Italie (à l'ouest) jusqu'à la Lituanie (au nord). Quinze pays participent.
UE	Union européenne
RRTE	Réseau routier transeuropéen Réseau routier du RTE-T
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment (évaluation des besoins en termes d'infrastructure de transports) Les routes TINA étaient des routes pré-RTE-T dans les pays candidats. Depuis, elles ont été remplacées par des routes du RTE-T.
CEENU	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies Responsable des routes 'E' en Europe et d'autres routes dans le cadre d'un réseau mondial



**Conférence Européenne
des Directeurs des Routes
Conference of European
Directors of Roads**

**La Grande Arche, Sud 19^e
FR – 92055 PARIS – LA DEFENSE
Tél. : + 33 (0) 1 46 98 31 72 Fax. : + 33 (0) 1 40 81 99 16**