

Consultation de la Commission européenne relative à la future politique du réseau transeuropéen de transport

Les principes et critères qui président à la conception du réseau central, tels qu'ils sont exposés ci-dessus, sont-ils adéquats et applicables ? Quels sont leurs points forts et leurs points faibles et quels autres éléments pourraient être pris en compte ?

Eurotunnel estime que les critères présentés par la Commission dans son document de travail sont adaptés à la mise en place d'un réseau central constitué d'axes et de nœuds stratégiques dans l'Union européenne.

S'agissant des nœuds principaux qui ont vocation à déterminer la structure de base du réseau, il est indispensable d'adopter une vision large de la notion de port assurant des liaisons intracommunautaires. Au regard de sa propre situation, Eurotunnel souligne que ses terminaux situés de part et d'autre de la Manche sont assimilables à de véritables « ports secs » ou terminaux ferroportuaires formant des carrefours des modes routiers, ferroviaire et quasi-maritime. Il s'agit donc de nœuds importants du réseau transeuropéen de transport.

Comment les mesures relatives aux infrastructures innovantes contribuent-elles aux objectifs d'un système de transport tourné vers l'avenir et cette contribution peut-elle être renforcée ?

Les mesures en faveur des infrastructures innovantes pour être efficaces devraient être mises en œuvre de la façon la plus coordonnée possible à un niveau tant national qu'europpéen de manière à éviter la création de sections d'infrastructure conduisant à des goulots d'étranglements. L'exemple du déploiement de la Spécification Technique d'Interopérabilité ERTMS, nouvelle technologie intelligente de gestion du trafic ferroviaire, devrait à cet égard être pris en considération.

De quelle manière la planification du RTE-T en général peut-elle accroître la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs "Europe 2020" ?

Pas de commentaires particuliers concernant cette question.

Comment améliorer la coordination et/ou la combinaison des différentes sources de financement de l'UE pour accélérer la réalisation des projets et des objectifs stratégiques ?

Pas de commentaires particuliers concernant cette question.

Comment une stratégie de financement de l'UE peut-elle coordonner et/ou combiner les différentes sources de financement de l'UE, les financements nationaux et les financements publics et privés ?

Le modèle de coopération des Partenariats Public-Privé est particulièrement adapté aux situations de construction, de financement et d'exploitation de grandes infrastructures. Il représente un moyen de mobiliser des fonds d'origine privée de manière complémentaire aux fonds publics. Il est toutefois nécessaire que ces partenariats prévoient une distinction claire des financements que l'entreprise doit prendre en charge (les couts de constructions et d'exploitation) et ce qui doit revenir aux autorités publiques (notamment les couts de sécurité / sureté et les couts correspondant à des mises à jour techniques lourdes consécutives à des choix européens).

La création d'un cadre de financement européen permettrait-il de combler le retard de mise en œuvre en ce qui concerne la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du RTE-T ?

Eurotunnel partage l'approche d'un cadre de financement européen qui permettrait le développement unifié des infrastructures, en particulier celles situées sur des tronçons transfrontaliers et reliées aux infrastructures nationales, comme c'est le cas pour le Tunnel sous la Manche.

De quelle manière les nouveaux instruments et dispositions juridiques peuvent-ils se révéler bénéfiques pour la politique du RTE-T ?

Pas de commentaires particuliers concernant cette question.