Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2025/2009

30.4.2025

# Avis du Comité économique et social européen

# L'achèvement matériel du marché intérieur de l'UE dans le nouveau contexte géopolitique

## (avis d'initiative)

(C/2025/2009)

Rapporteure: **Päivi Elina WOOD**

| | |
|---|---|
| Conseillère | Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (pour la rapporteure) |
| Décision de l'assemblée plénière | 24.10.2024 |
| Base juridique | Article52, paragraphe 2, du règlement intérieur |
| Compétence | Section «Transports, énergie, infrastructures et société de l'information» |
| Adoption en section | 5.2.2025 |
| Adoption en session plénière | 26.2.2025 |
| Session plénière n° | 594 |
| Résultat du vote (pour/contre/abstentions) | 208/0/2 |

## 1. Conclusions et recommandations

1.1. Les liaisons de transport sont essentielles à l'achèvement et au bon fonctionnement du marché unique, et la politique relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) devrait être considérée comme un instrument de premier plan pour améliorer la compétitivité, la sécurité et la cohésion territoriale de l'UE à l'échelle mondiale. La conjoncture géopolitique met encore davantage en lumière le rôle des transports et de la logistique. L'objectif du présent avis d'initiative est d'évaluer les améliorations à apporter aux infrastructures de transport et aux connexions pour répondre à un contexte nouveau, qui se caractérise par de profondes mutations.

1.2. Le CESE souligne que les réseaux de transport doivent toujours être pris en compte dans leur globalité, y compris en intégrant les différents modes de transport, et en accordant une attention particulière aux nœuds tels que les ports et les aéroports qui permettent la multimodalité. S'il est crucial de faciliter le transport dans les zones centrales et les plus utilisées du réseau de transport, il n'importe pas moins de veiller à ce que les zones périphériques soient bien connectées et disposent d'un accès correct au marché unique. Les conséquences des récentes crises sur la connectivité au sein de l'UE doivent être reconnues et traitées de manière appropriée.

1.3. En plus de remédier d'urgence aux déficiences que connaît actuellement le réseau de transport, l'Union européenne doit veiller à ce que ce dernier réponde aux nouveaux besoins de sécurité économique et géopolitique, y compris en s'appuyant davantage sur la production nationale et du marché unique, de sorte à renforcer la sécurité de l'approvisionnement en matières premières, en composants et en produits. Par ailleurs, le CESE demande que le double usage des infrastructures soit davantage mis en avant, tout en veillant à collaborer avec l'OTAN.

1.4. Il importe également d'accroître la coopération et la connectivité avec les pays tiers, tant à des fins d'exportation que de diversification qu'il s'agisse des chaînes d'approvisionnement ou des importations, tout en prévenant les risques liés à la sécurité et en respectant les normes sociales et environnementales. Le CESE insiste sur le rôle vital que jouent les transports pour rendre possibles et faire prospérer les partenariats avec des pays tiers, qu'il s'agisse de pays situés sur d'autres continents ou dans le voisinage de l'Union, et demande à cet égard qu'une attention toute particulière soit portée à l'élargissement de cette dernière.

1.5. Le CESE tient pour essentiel de concentrer davantage les efforts sur l'amélioration de la résilience et de la fiabilité des systèmes de transport. Il s'impose de renforcer la planification des mesures d'urgence afin de bien se préparer à gérer divers types de risques hybrides, à savoir, entre autres, les cybermenaces et les attaques physiques visant les infrastructures de transport. Dans la mesure où les systèmes de transport, énergétique et numérique sont toujours plus interconnectés, il faut les concevoir de manière à ce qu'ils soient compatibles entre eux, et assurer la sécurité des infrastructures critiques. Il y a également lieu de garantir la disponibilité des carburants et le fonctionnement des infrastructures y afférentes.

1.6. Le CESE attire aussi l'attention sur les incidences de la conjoncture géopolitique sur la transition écologique, et demande que des investissements appropriés soient alloués pour que l'on se dote de moyens compétitifs permettant de garantir un accès aux technologies clés, à l'énergie et aux matières premières nécessaires à la transition écologique du secteur des transports. Le CESE fait également observer qu'il est urgent de se préparer aux conséquences de la crise climatique sur les systèmes de transport et à leur gestion.

1.7. Le CESE est d'avis qu'il faut impérativement prévoir, dans le prochain cadre de financement pluriannuel (CFP), un niveau adéquat de financement affecté aux investissements visant à développer et entretenir les infrastructures de transport de manière ciblée, en fixant comme objectif premier l'achèvement du réseau central RTE-T d'ici à 2030. Le prochain mécanisme pour l'interconnexion en Europe doit être axé sur les projets transfrontières et sur ceux qui ont pour but de supprimer les goulets d'étranglement et de réparer les chaînons manquants dans le réseau central comme dans le réseau global. Au regard de la sécurité globale, il est important d'améliorer la vitalité et les connexions avec le marché unique des régions frontalières de l'UE. S'agissant de l'octroi des fonds, il convient de prendre en considération les avantages à court comme à long terme des infrastructures de transport, de même que la création de croissance et d'emplois.

1.8. Afin de garantir un système de transport européen qui soit à l'épreuve du temps, le CESE estime nécessaire d'établir une coopération intensive entre différents acteurs et de mener une analyse globale et stratégique des obstacles qui entravent aujourd'hui le marché des transports, ainsi que des effets à long terme que les précédentes crises ont pu avoir sur les chaînes d'approvisionnement. Il s'impose en outre d'évaluer la demande de nouvelles solutions technologiques et d'améliorations sur le plan administratif de manière à répondre aux problèmes ainsi qu'aux besoins en matière de développement.

1.9. Il convient aussi d'accorder une attention particulière aux ressources humaines nécessaires dans le secteur des transports. À cet égard, des mesures s'imposent donc pour favoriser la mobilité de la main-d'œuvre, renforcer les compétences et les aptitudes et rendre le secteur des transports plus attrayant.

## 2. **Contexte général**

2.1. En vue d'accroître la compétitivité et la prospérité de l'Europe, l'achèvement du marché unique doit figurer parmi les principales priorités de l'Union européenne et faire l'objet d'actions urgentes. La politique relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) constitue l'un des principaux outils pour relier les États membres, les entreprises et les populations de l'Union et créer l'espace du marché unique. L'adéquation des infrastructures de transport et des services afférents est une condition nécessaire à la libre circulation des biens et des personnes et constitue dès lors une illustration concrète de la valeur de ces libertés européennes pour nos concitoyens. Les infrastructures numériques sont intégralement reliées aux infrastructures de transport, ce qui signifie qu'elles doivent être développées en conséquence. Favoriser un marché unique plus connecté permettrait d'intensifier les échanges commerciaux et de contribuer à la compétitivité de l'UE face à ses concurrents mondiaux.

2.2. Du point de vue de la sécurité au sens large, du domaine économique au contexte militaire, les réseaux de transport jouent un rôle tout aussi vital. La logistique constitue elle aussi un facteur clé en matière de sécurité des chaînes d'approvisionnement des produits industriels et de consommation courante au sein du marché unique. Les liaisons de transport favorisent également le commerce international, qui représente, avec le marché unique, un élément indispensable à la sécurité économique de l'UE. En outre, les infrastructures de transport permettent la mobilité des personnes et du matériel à des fins de défense. Toutefois, ces infrastructures sont elles-mêmes vulnérables aux risques de sécurité que posent notamment les menaces physiques et les cybermenaces.

2.3. L'efficacité du fonctionnement, la cohérence et la sécurité des infrastructures de transport n'importent pas seulement pour le marché unique en tant que tel, mais sont aussi cruciales pour renforcer la position de l'Union européenne sur la scène mondiale et accroître sa capacité à répondre aux défis qui se posent à l'échelle internationale. L'élargissement de l'UE met aussi en évidence l'importance des liaisons de transport, notamment en raison des besoins futurs qui découleront d'un marché intérieur élargi.

2.4. Cependant, il reste de nombreux obstacles à surmonter dans le domaine des transports pour pouvoir utiliser pleinement le potentiel encore inexploité du marché unique. Par ailleurs, de nouveaux défis et de nouvelles exigences se sont imposés sous l'effet des bouleversements importants survenus dans la situation géopolitique et géoéconomique, à la suite, notamment, de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de l'augmentation de nombre d'opérations hybrides de toutes sortes, de la fragmentation de l'économie et du commerce à l'échelle mondiale, qui s'accompagnent d'une poussée protectionniste et d'une course aux ressources critiques, ainsi que des conséquences de la pandémie sur les chaînes d'approvisionnement et les voies de transport.

2.5. Il est absolument indispensable de prendre toutes les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes existantes du réseau de transport de l'Union et relever les défis nouveaux et croissants découlant de la conjoncture géopolitique. Ce constat vaut aussi pour les liaisons de transport internationales, qui doivent être prises en compte tant du point de vue de l'économie que de la sécurité, afin de pouvoir affronter les risques économiques et géopolitiques en matière de sécurité tout en encourageant la conclusion de nouveaux partenariats économiques.

2.6. Il faut reconnaître que les États membres ont répondu différemment à la nouvelle situation géopolitique pour ce qui est des divers modes de transport, en particulier en ce qui concerne la connectivité et l'accès au marché unique, mais aussi au regard des liaisons internationales.

2.7. Le présent avis d'initiative a pour objectif d'examiner les effets de la situation géopolitique actuelle sur les besoins en matière de connectivité physique des transports au sein du marché unique, ainsi que les évolutions qui doivent être apportées aux infrastructures de transport de l'UE face à ce nouvel état de fait. L'avis propose en outre des mesures stratégiques susceptibles d'apporter les améliorations nécessaires dans la pratique. Il s'agit là d'une question particulièrement pertinente et d'actualité alors que débute le nouveau mandat des institutions européennes.

## 3. **Besoins en matière de développement des liaisons et infrastructures de transport de l'UE**

### 3.1. ***Un réseau de transport adapté aux fonctions qui lui sont assignées***

3.1.1. Il s'impose d'achever le réseau RTE-T, comme convenu par les législateurs, afin de contribuer au bon fonctionnement du marché unique et à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de mobilité durable, ainsi que pour affermir la cohésion territoriale entre les États membres.

3.1.2. Au vu des risques mondiaux qui s'intensifient, il est d'autant plus important que l'Union européenne assure la sécurité de l'approvisionnement en énergie, en matières premières, en composants et en produits, en se concentrant plus particulièrement sur les matières premières critiques. Pour ce faire, il s'impose tout à la fois de diversifier les partenariats extérieurs et de renforcer les capacités de production propres de l'UE, tout en facilitant l'accès aux ressources nationales s'agissant de l'énergie et des matières premières, notamment dans l'Arctique et dans d'autres zones riches en ressources naturelles. Cette nécessité s'impose dans un grand nombre de secteurs différents, de la production primaire à une série de secteurs industriels. Les réseaux de transport de l'Union doivent être aptes à réagir à ces évolutions et offrir de meilleures conditions de comodalité et d'utilisation de différents modes de transport, y compris le transport ferroviaire de marchandises.

3.1.3. Il en va de même pour la distribution de produits. Une confiance accrue dans le marché unique passe nécessairement par une rationalisation de la logistique du fret et de la livraison des produits de consommation, ainsi que par une adaptation aux nouvelles évolutions des chaînes de production et d'approvisionnement. S'il est crucial de faciliter le transport dans les zones centrales et les plus utilisées du réseau de transport, il n'importe pas moins de veiller à ce que ce réseau dispose de zones périphériques bien connectées et offre un accès adéquat au marché unique.

3.1.4. Il conviendrait d'accorder une attention bien plus grande aux aspects liés à la sécurité, notamment les besoins en matière de défense, dans le cadre de la politique du RTE-T et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Le plan d'action sur la mobilité militaire pour 2022-2026 ([1]) doit donc être correctement mis en œuvre, en tenant tout particulièrement compte des évolutions en cours dans le contexte géopolitique et de la nécessité de se préparer aux besoins futurs.

3.1.5. Le réseau de transport doit toujours être pris en compte dans sa globalité, y compris en intégrant les différents modes de transport, et en accordant une attention particulière aux nœuds permettant la multimodalité. Les ports européens, du nord au sud et d'est en ouest du territoire, ainsi que leurs connexions avec l'arrière-pays, sont indispensables à la sûreté, la sécurité et le bon fonctionnement de nos sociétés. Par conséquent, il importe de déterminer, notamment du point de vue de la politique de défense, les ports critiques, même s'ils ne sont pas répertoriés dans la description du réseau central ou du réseau global qui figure dans le règlement relatif au RTE-T. La même logique s'applique au transport aérien et aux aéroports.

([1]) Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil — Plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022JC0048).

3.2. ***Amélioration de la résilience des systèmes de transport***

3.2.1. La situation géopolitique actuelle met clairement en relief l'importance de la résilience et de la fiabilité des systèmes de transport de l'UE. Elle exige aussi une planification accrue des mesures d'urgence qui permette une préparation adéquate aux différents types de risques et leur gestion.

3.2.2. Les cybermenaces et les attaques physiques subies par le système de transport peuvent perturber tous les modes de transport et, partant, le fonctionnement de la société dans son ensemble. Il faut remédier à la multiplication des interférences GPS, en particulier dans le transport maritime et aérien, afin d'éviter que se créent des zones au sein de l'UE où les exigences en matière de sécurité ne sont pas respectées et où les entreprises ne peuvent ou ne souhaitent plus exercer leurs activités. Il convient d'ajouter que les conséquences économiques pour les zones de l'UE qui seraient interdites de facto aux opérateurs de transport seraient trop lourdes pour les États membres et les opérateurs économiques.

3.2.3. Dans la mesure où les systèmes de transport, énergétique et numérique sont toujours plus interconnectés, il y a lieu de les concevoir de manière à ce qu'ils soient compatibles entre eux. La sécurité du système de transport doit être prise en considération dans le contexte global des infrastructures critiques. Par exemple, l'électrification et la numérisation des transports ont accentué la nécessité de se préparer à la fois aux ruptures d'approvisionnement en électricité et aux cyberattaques. Il importe également, en particulier dans les situations de crise, de disposer d'infrastructures pour carburants opérationnelles ainsi que de réserves suffisantes.

3.2.4. Pendant la pandémie de COVID-19, les chaînes d'approvisionnement ont été mises en péril en raison de perturbations dans les transports internationaux, mais aussi de la fermeture de certaines frontières intérieures au sein de l'UE. Plusieurs États membres ont même connu des déficiences en matière de connectivité après la pandémie, tant au sein du marché unique que dans leurs échanges internationaux. Il convient donc d'améliorer la préparation à de multiples types de crises, en s'appuyant sur l'expérience acquise lors de crises précédentes, en utilisant notamment le dialogue social pour parvenir à des solutions.

3.2.5. Les circonstances géopolitiques ont aussi des conséquences sur la mise en œuvre de la transition écologique, y compris dans le secteur des transports. Pour s'affranchir progressivement des combustibles fossiles, développer des carburants alternatifs et réduire la dépendance à l'égard d'importations excessives et risquées, des efforts considérables doivent être déployés pour trouver de nouveaux moyens de garantir la mise à disposition des technologies clés et matières premières nécessaires à la transition écologique du secteur des transports, ainsi que l'accès à ces dernières. À cette fin, il y a lieu de renforcer les capacités de production de l'UE et les infrastructures de transport y afférentes dans les secteurs tels que l'extraction et le traitement de minéraux critiques ou encore la production d'hydrogène et de biocarburants. Ce faisant, il importe de ne pas faire obstacle à la compétitivité du secteur des transports mais, au contraire, de la renforcer. Il faut aussi nécessairement garantir la disponibilité des carburants nécessaires à des fins de défense.

3.2.6. La crise climatique fait également peser des risques sur les systèmes de transport, dans la mesure où la multiplication des inondations, des tempêtes et d'autres phénomènes météorologiques extrêmes affecte les infrastructures. Il faut ainsi se préparer au mieux et prendre les mesures d'adaptation adéquates pour faire face aux conséquences du changement climatique, comme l'indique le rapport de Sauli Niinistö sur l'état de préparation civil et militaire ([2]).

3.3. ***Au-delà du marché unique***

3.3.1. Parallèlement au bon fonctionnement des connexions au sein de l'UE, la connectivité avec les pays tiers doit elle aussi être renforcée d'une manière qui prévient les risques pour la sécurité et qui respecte les normes sociales et environnementales. En réponse aux conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, des mesures plus fermes ont été prises pour améliorer la connectivité avec l'Ukraine et la Moldavie en tant que pays voisins. La nouvelle conjoncture géopolitique exige d'établir des liens solides entre les États membres et les autres pays candidats, de même qu'avec les pays de l'Espace économique européen (EEE) et le Royaume-Uni.

3.3.2. Les bouleversements sur le plan géopolitique ont également entraîné des modifications des partenariats économiques avec des pays d'autres continents, pour accorder une priorité nouvelle à la coopération avec les pays partageant les valeurs de l'Union. Ces relations nécessitent la mise au point de connexions de transport internationales adéquates. Tout en renforçant la sécurité de l'approvisionnement par la diversification des chaînes d'approvisionnement, il importe par ailleurs de préserver des connexions adéquates à des fins d'exportation. Il convient par ailleurs de dégager de nouvelles pistes pour remédier à l'affaiblissement de la connectivité résultant des sanctions à l'encontre de la Russie, telles que l'interdiction de survol de son espace aérien.

([2]) *Safer Together — Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness* [«Plus en sécurité ensemble — Renforcer l'état de préparation civil et militaire de l'Europe»] (https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en).

3.3.3. Une solution possible pour améliorer la sécurité globale de l'UE consisterait à promouvoir une position plus favorable des acteurs européens dans le transport mondial. À cette fin, il convient d'établir des conditions de concurrence équitables pour les entreprises fournissant des services de transport à longue distance, lesquelles sont contraintes de gérer davantage de risques et assument des coûts plus élevés, en particulier dans le transport aérien et maritime. Des conditions plus favorables à l'industrie manufacturière européenne, notamment dans les secteurs de la construction navale et de l'aéronautique, contribueraient aussi à amplifier l'influence mondiale de l'Union dans le domaine des transports.

3.3.4. Les partenariats en matière d'infrastructures de transport conclus dans le cadre de la stratégie «Global Gateway» constitueraient un autre moyen d'affermir le rôle de l'UE sur la scène mondiale et d'accroître la connectivité avec le réseau RTE-T.

## 4. **Des mesures stratégiques favorables**

### 4.1. ***Des financements bien ciblés***

4.1.1. Les ressources financières allouées au développement des infrastructures de transport dans le prochain cadre financier pluriannuel (CFP) seront déterminantes pour faire en sorte que le système de transport dans son ensemble valorise la connectivité au sein du marché unique et soutienne la compétitivité, la sécurité et la durabilité. Les investissements dans les infrastructures ne doivent pas se cantonner dans une perspective à court terme: les effets multiplicateurs dans la durée doivent aussi être pris en compte.

4.1.2. Il convient de mieux reconnaître le rôle essentiel joué par les transports dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'Union européenne. En conséquence, il s'impose de prévoir, dans le cadre du prochain CFP, un niveau de financement adéquat pour répondre aux besoins d'investissement dans le développement et l'entretien des infrastructures de transport, en visant en premier lieu l'objectif d'achèvement du réseau central RTE-T d'ici 2030.

4.1.3. Pour soutenir les programmes reflétant les priorités stratégiques de l'UE, le prochain mécanisme pour l'interconnexion en Europe doit être axé sur les projets transfrontières et sur ceux qui ont pour but de supprimer les goulets d'étranglement et de créer les chaînons manquants dans le réseau central comme dans le réseau global.

4.1.4. Dans le contexte géopolitique actuel, les aspects liés à la sécurité doivent bénéficier d'une attention accrue, et parmi eux, les exigences en matière de mobilité militaire et le double usage des infrastructures. Pour des raisons de sécurité, il est impératif que le contexte à la frontière orientale de l'UE soit pris en compte dans le prochain CFP, notamment en ce qui concerne les infrastructures de transport, de sorte à renforcer la résilience et la vitalité de ces régions, de même que leurs connexions avec le marché unique.

4.1.5. L'achèvement du réseau RTE-T et le développement des infrastructures de transport de l'UE requièrent un financement considérable. Toutefois, les investissements dans les infrastructures vont engendrer de la croissance et des emplois, tant dans l'immédiat qu'à plus longue échéance. Outre les fonds publics, il convient de s'employer plus activement à combler les déficits financiers en améliorant les partenariats public-privé afin d'entretenir et de gérer les infrastructures existantes, d'une part, et d'en créer de nouvelles, d'autre part, ces mesures devant bénéficier à tous. Il pourrait être envisagé, dans cette optique, de concevoir de nouveaux instruments, comme des obligations liées à des projets.

### 4.2. ***Coopération et analyse stratégique***

4.2.1. Pour éviter que l'on aboutisse à terme à une mosaïque de systèmes de transport différents, il faut qu'une coopération à plusieurs niveaux préside au développement de ces derniers: entre la Commission et les États membres, entre les États membres eux-mêmes et enfin entre les responsables politiques nationaux, régionaux et locaux. La coopération internationale s'avère elle aussi indispensable s'agissant des liaisons de transport avec des pays tiers. En ce qui concerne les questions de sécurité, y compris la protection des infrastructures critiques, il faut tirer pleinement parti du partenariat stratégique et de la coopération structurée avec l'OTAN.

4.2.2. Le secteur public et les acteurs concernés, comme les entreprises, les syndicats et autres organisations de la société civile, doivent aussi collaborer étroitement entre eux. Il apparaît aussi impérieux d'accorder une attention particulière aux ressources humaines nécessaires dans le secteur des transports. À cet égard, des mesures s'imposent donc pour favoriser la mobilité de la main-d'œuvre, renforcer les compétences et les aptitudes et rendre le secteur des transports plus attrayant.

4.2.3. La mise en place d'un secteur des transports capable de répondre aux besoins futurs passe impérativement par des investissements considérables dans l'innovation et les nouvelles technologies. Il y a lieu de réaffirmer l'importance des corridors de transport en tant que bancs d'essai pour les futures solutions.

4.2.4. Une réduction des contraintes administratives, conforme aux priorités de la Commission, doit aussi être de mise dans le secteur des transports. Il faut veiller à la rationalisation des procédures administratives liées au développement des infrastructures, y compris les procédures d'aménagement du territoire et d'obtention de permis, tout en garantissant la durabilité des projets. Il convient aussi d'examiner de manière plus approfondie la possibilité d'évoluer vers une planification plus coordonnée des transports, des principes communs, une réduction de la fragmentation et l'établissement d'un cadre de planification pour chaque période de six ans.

4.2.5. Alors qu'elle travaille à une nouvelle stratégie pour le marché unique, la Commission devrait évaluer des moyens d'améliorer les systèmes de transport dans l'UE, afin de sécuriser les chaînes d'approvisionnement dans les secteurs critiques et vulnérables, tant dans les contextes ordinaires qu'exceptionnels. Cette évaluation doit couvrir l'ensemble des zones géographiques de l'Union, y compris les îles et les régions éloignées.

4.2.6. Une analyse complète des principaux obstacles au marché des transports dans chaque État membre est nécessaire pour remédier à la fragmentation que l'on observe actuellement. Une analyse appropriée s'impose pour évaluer les conséquences à long terme de la COVID-19 sur les chaînes de transport et d'approvisionnement. Les incidences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine sur tous les modes de transport doivent elles aussi être étudiées afin de détecter d'éventuelles nouvelles entraves à la connectivité des différentes régions de l'UE et de les corriger comme il se doit. Ladite analyse devra étudier aussi bien l'aviation, les chemins de fer, les voies navigables intérieures et les transports maritimes à courte distance, que les itinéraires reliant les nœuds urbains, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et les terminaux, de même que les différentes régions de l'UE. Cette évaluation doit en outre tenir compte de l'incidence de ces facteurs sur la cohésion interne et la connectivité entre les États membres.

Bruxelles, le 26 février 2025.

*Le président*
*du Comité économique et social européen*
Oliver RÖPKE