

Livre vert
RTE-T : un réexamen des politiques

Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports

Marseille, le 28 avril 2009.

Le Grand Port Maritime de Marseille salue l'initiative de la Commission européenne visant à consulter l'ensemble des parties prenantes sur la politique du RTE-T.

La contribution du Grand Port Maritime de Marseille sera tournée plus particulièrement sur les problématiques liées aux rôles des ports et de leurs connections terrestres dans le réseau transeuropéen de transport.

La formidable croissance des flux de marchandises depuis plus d'une décennie rend la politique actuelle du RTE-T insuffisante sur de nombreux points. Elle ne peut servir efficacement comme levier d'actions à la politique commune des transports dont les objectifs s'inscrivent dans une perspective de développement durable de l'économie européenne.

En effet, les projets prioritaires tels que définis se concentrent sur les corridors historiques de fret en Europe. Ils paraissent essentiellement construits pour améliorer les connexions déjà existantes entre la façade maritime nord ouest de l'Europe et le reste du continent. Or, ces connexions sont aujourd'hui saturées et produisent des externalités négatives importantes. Continuer à intensifier ce réseau entre en contradiction avec les objectifs de la politique européenne de transport. Autre faiblesse notoire, les projets prioritaires actuels sont orientés vers le transport de passagers. Cette priorité pénalise fortement le transport de fret et contribue à accroître la congestion des principaux axes de transport du Nord de l'Europe et du Bénélux en particulier.

Pour faire face à ces problématiques, il est nécessaire de procéder à un rééquilibrage de l'offre d'infrastructures entre modes de transport et entre régions, Nord et Sud notamment. L'Europe doit se moderniser et rendre plus efficace son système de transport : il est nécessaire d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport et le potentiel des territoires européens.

*Les ports étant des points essentiels de connexion du réseau multimodal européen et des moteurs du développement économique, il est fondamental pour l'Union Européenne de **diversifier et de multiplier ses portes d'entrées notamment en intégrant les ports du Sud en général et les ports de la façade méditerranéenne française en particulier qui sont actuellement totalement absents du « réseau prioritaire » européen de transport** contrairement aux ports espagnols (Barcelone) et italiens (Gênes).*

Vers une nouvelle politique du RTE-T...

En soutenant le développement des infrastructures de transport du Sud de l'Europe vers le Cœur de l'Europe, l'Union Européenne peut :

Grand Port Maritime de Marseille

23, place de la Joliette - BP 81965 - 13226 Marseille Cedex 02

Tél : 04 91 39 40 00 - Fax : 04 91 39 57 00

gpm@marseille-port.fr – www.marseille-port.fr



- Aider à décongestionner les corridors de fret du Nord de l'Europe et réduire ainsi les externalités négatives (1).
- Soutenir le développement économique de l'Europe du Sud. Le développement des infrastructures de transport reste une des prérogatives essentielles entre les mains des Etats membres. Ainsi, l'appui de l'Union Européenne aux projets nationaux et transnationaux, une fois confirmé leur « européenité », est capital pour attirer les flux de marchandises du reste du monde vers la façade méditerranéenne. En effet, la fluidité de ces flux sera assurée vers le reste de l'Europe par de nouvelles infrastructures de transport.

(1) Vers un rééquilibrage nécessaire du réseau et une densité accrue de l'offre de transport en Europe

L'un des objectifs de la Commission étant une meilleure intégration de la dimension environnementale dans la réalisation d'infrastructures, celle-ci doit prendre en compte le fait que la réponse à une demande accrue de capacité portuaire peut se trouver dans l'étude et la réalisation de nouveaux itinéraires de transport maritimes et terrestres notamment par la Méditerranée, ce qui conduira à une utilisation plus intensive des infrastructures portuaires existantes.

La politique du RTE-T doit garantir la continuité entre les principaux axes de transport en favorisant une synergie entre ces principaux axes et les axes de transport liés aux projets prioritaires. Elle doit en outre envisager la création de tracés complémentaires à ces axes lorsque les logiques économique, sociale, territoriale et environnementale se superposent.

(2) Des propositions pour tendre vers une meilleure fluidité des grands axes de transport de fret

Le rôle de l'Union Européenne reste dans une large mesure d'orienter le marché et de corriger ses effets négatifs.

Aussi, la structuration des « réseaux prioritaires » de fret sur la base du marché ne doit pas constituer le principal critère de définition d'un corridor de fret au vu de la situation actuelle. D'autres critères devraient pouvoir s'imposer : impact sur la durabilité du réseau transeuropéen, impact environnemental, impact socio-économique, impact sur l'équilibre économique européen etc...

De ce point de vue, le Grand Port Maritime de Marseille a identifié les goulets d'étranglement et synergies possibles qui ne lui permettent pas de participer à la création de ce réseau durable et équilibré.

- **Le contournement ferroviaire Est de Lyon** : il permettrait de connecter l'Europe du Sud à l'Allemagne, aux Pays-Bas et à la Belgique et de décongestionner l'agglomération lyonnaise.
- **La connexion ferroviaire au projet prioritaire n°3 (liaison ferroviaire à grande vitesse du Sud de l'Europe) et le prolongement de cette connexion (Marseille-Turin via le Montgenèvre) vers le projet prioritaire n°6 (liaison ferroviaire Lyon –**

Grand Port Maritime de Marseille

23, place de la Joliette - BP 81965 - 13226 Marseille Cedex 02

Tél : 04 91 39 40 00 - Fax : 04 91 39 57 00

gpmmm@marseille-port.fr – www.marseille-port.fr



Trieste - Divača/Koper – Divača – Ljubljana – Budapest - Frontière ukrainienne) : il serait ainsi créé une véritable dorsale paneuropéenne de fret allant de Lisbonne (Portugal) à Kiev (Ukraine), via les grands ports maritimes de Méditerranée.

- **L'inscription de la liaison fluviale du Rhône au Rhin via le Doubs ou la Moselle** : il reste étonnant et décevant, d'un point de vue économique et environnemental, que Marseille-Fos, seul port méditerranéen ayant un accès au fleuve, ne puisse accéder au bassin rhénan.

La question du financement...

Le débat financements publics / privés

L'association des investissements publics et privés a un rôle crucial à jouer dans la réalisation de ces réseaux. Les financements publics doivent intervenir en cas de défaillance ou de « frilosité » de l'investisseur privé pour les cas liés à l'aménagement du territoire par exemple. En ce domaine, il convient de noter que l'accroissement de l'offre d'infrastructures crée la demande et donc le volume de fret nécessaire pour rentabiliser et viabiliser les projets.

Pour chaque projet des études devront démontrer les capacités d'autofinancement de ces infrastructures. Dans la mesure où les recettes tirées des trafics générés sont suffisantes pour la mise en place de concession, cette solution devra être privilégiée par les Etats membres pour stimuler les initiatives privées.

Le RTE-T comme catalyseur des financements publics nationaux, privés et européens

La politique du RTE-T doit proposer à la fois des financements pour des corridors à efficacité optimale à moyen/long terme et pour des projets de court terme. Ces derniers pourront être des tronçons transfrontaliers mais également être localisés sur le territoire d'un seul état membre. Le financement de ce type de projets par le biais du programme du RTE-T aurait un effet catalyseur sur l'ensemble des partenaires publics et privés. De plus, intégrer cette flexibilité dans la politique du RTE-T est un facteur clé pour la disparition à court terme de goulots d'étranglement, entravant la fluidité du transport de marchandises au niveau européen.

De même, les financements accordés dans le cadre d'un rééquilibrage du réseau vers le Sud de l'Europe et la mise en œuvre d'une continuité entre les infrastructures de transport auront un effet de levier important sur les propositions de projets Marco Polo notamment. La politique du RTE-T doit entraîner des synergies entre ses programmes européens : ainsi, par exemple, la réalisation d'une liaison fluviale entre le Rhin et le Rhône créerait de nouveaux services fluviaux et autant de possibilité de services de transports ou de plateforme multimodale sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest de transport de fret.

Grand Port Maritime de Marseille

23, place de la Joliette - BP 81965 - 13226 Marseille Cedex 02

Tél : 04 91 39 40 00 - Fax : 04 91 39 57 00

gpmmm@marseille-port.fr – www.marseille-port.fr