

Dunkerque, le **29 AVR. 2009**

Commission européenne
DG Energie et transport
RTE-T
B-1049 Bruxelles

Objet : Contribution Commune du Grand Port Maritime de Dunkerque et de la Communauté Urbaine de Dunkerque

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

Madame, Monsieur,

Nous nous réjouissons de l'opportunité qui nous est offerte de pouvoir apporter notre réflexion au réexamen de la politique des réseaux trans-européens de transports à travers ce livre vert.

En effet, Dunkerque, de par sa position géographique, est au cœur de toutes les problématiques européennes et en particulier celles associées aux RTE-T, à savoir les défis à relever dans les prochaines décennies en terme de changement climatique, de compétitivité, de cohésion économique et sociale...

Ainsi, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après la contribution commune du Grand Port Maritime et de la Communauté Urbaine de Dunkerque au livre vert.

Q1 - Dans son évaluation du développement des RTE-T jusqu'à ce jour, la Commission doit-elle prendre d'autres facteurs en considération ?

Le choix de développement des réseaux de transport terrestre de l'Union européenne doit se faire en lien avec une estimation précise des capacités portuaires existantes dans l'ensemble des Etats membres.

La politique qui consisterait à accroître le financement de liaisons terrestres déjà existantes et à forte densité de trafic depuis et vers des ports en proie à des phénomènes de congestion récurrents ne s'inscrirait pas dans une logique économique et environnementale à l'échelle européenne.

Il conviendrait donc que la Commission réévalue de façon précise pour chaque port européen les capacités portuaires immédiatement disponibles et soutienne les projets de développement d'infrastructures de transport terrestre permettant d'optimiser le potentiel effectif de ces places portuaires. Cette démarche participerait en outre à la réalisation des objectifs de l'Union Européenne en terme de développement durable.

De nombreux ports sont aujourd'hui en mesure d'absorber une part importante de trafic supplémentaire, mais la faiblesse de leurs dessertes est un frein important à la captation de nouveaux marchés.

Q2 - Quels sont les autres arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution ?

La mise en place d'un « réseau prioritaire », en lieu et place du système de réseau global, est précisément susceptible de déboucher sur un phénomène, déjà évoqué en 1, de massification croissante et volontariste des flux vers des ports déjà congestionnés.

Un tel phénomène pourrait conduire à de nouveaux investissements coûteux en infrastructures dans des ports disposant désormais de disponibilités foncières limitées, alors même que d'autres ports européens disposent de capacités résiduelles et de réserves foncières importantes.

Cette utilisation toujours plus intensive d'un nombre potentiellement très restreint de ports peut en outre induire de nombreux impacts environnementaux, tels que pollution, nuisances sonores...

La prise en compte d'un réseau plus global, intégrant notamment les potentialités véritables de chacun des ports européens, est quant à elle garante d'un développement économique et social plus harmonieux permettant de soulager les ports les plus saturés.

Q6 – Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports ? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibre optimal de la demande de transports ? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières ?

Les systèmes de transport intelligents contribuent à optimiser l'utilisation de chaque mode et à fluidifier les correspondances. Ces systèmes constituent le trait d'union entre les infrastructures traditionnelles et les véhicules de plus en plus intelligents qui les utilisent. Plus important, les STI sont également cruciaux pour atteindre des objectifs stratégiques majeurs de la Communauté dans le domaine des transports et au-delà, en matière de sécurité (utilisateurs mieux informés et mieux aidés), de sûreté (suivi, identification), d'efficacité des opérations, de lutte contre la congestion (gestion efficace de la demande et équilibre du réseau intermodal au moyen de la tarification, mise en œuvre des dispositions légales) et de lutte contre le changement climatique (efficacité énergétique, conduite écologique, corridors

verts, système de transport intermodal européen plus performant et efficace grâce au «fret en ligne» et aux «transports maritimes en ligne»). Le retour sur investissement qu'ils offrent sont considérables, à condition que leur déploiement soit coordonné, trans-sectoriel et commun à toute l'Europe.

L'objectif consistant à assurer l'utilisation la plus efficace possible des infrastructures pourrait susciter, outre des innovations technologiques, des innovations organisationnelles et ainsi contribuer au développement d'un RTE-T multimodal.

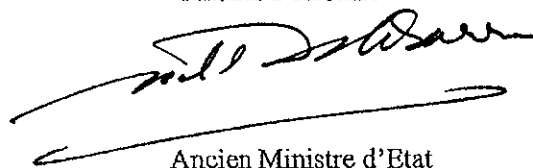
Vous en souhaitant bonne réception et vous remerciant par avance pour toute l'attention que vous y apporterez, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Martine Bonny



Directrice Générale du
Grand Port Maritime de Dunkerque

Michel Delebarre



Ancien Ministre d'Etat
Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque
Député-Maire de Dunkerque

Les contacts :

- Emilie Petitprez, Responsable des Affaires Européenne au Grand Port Maritime de Dunkerque (tél : 33.(0)3.28.28.75.01)
- Sylvie Delatte, Directrice des Relations Portuaires et des Infrastructures Logistiques à la Communauté Urbaine de Dunkerque (tél : 33.(0)3.28.62.71.06)