



Commission européenne

DG TR.EN

Livre Vert COM(2009)44 final

(04.02.2009)

RTE-T

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

Contribution du GETC

Remarques liminaires 1

- ⇒ « La politique du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a pour but la mise en place de l'infrastructure nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur...tout en servant à renforcer la cohésion socio-économique et territoriale de l'UE...en incluant des exigences vs la protection de l'environnement afin de promouvoir le développement durable »
- ⇒ Loyola DE PALACIO, Commissaire européen aux Transports et à l'Energie dans son Livre blanc du 12.09.2001 : « Les transports sont essentiels à nos échanges commerciaux, économiques, culturels. Ce secteur représente env. 1.000 Md EUR, soit 10% du PIB de l'Union et emploie 10 millions de personnes... »
- ⇒ Et Jacques BARROT, son successeur à ce poste à la CE, de renchérir en 2005 au sujet du dossier : RTE-T, axes et projets prioritaires 2005 : « Il n'existe pas d'économie moderne...sans réseau de transport performant. C'est particulièrement vrai en Europe où nous devons...construire les chaînons manquants et supprimer les goulets d'étranglement dans nos infrastructures de transport. »
- ⇒ Alors que la politique du RTE-T doit garantir que ses services de transport fonctionnent au mieux sur la base d'une infrastructure intégrée et innovante, les résultats de cette politique et la valeur ajoutée engendrée par les contributions financières de la Communauté ne sont pas toujours visibles aux yeux des européens : objectifs assez vastes ou pas assez concrets, impossibles à atteindre avec les instruments disponibles.
- ⇒ D'où la nécessité d'un réexamen fondamental de cette stratégie qui questionne aussi bien Maastricht hier que Lisbonne aujourd'hui.

Remarques liminaires 2

- ⇒ Qu'est-ce qu'un réseau ?
Selon le dictionnaire (Larousse) : « Un réseau (de manœuvre) est un terme logistique définissant un ensemble de voies de communication – pénétrantes et rocales – permettant la manœuvre des transports sur un territoire ».
- ⇒ Corollaire – Le réseau se définit comme étant le contraire d'une mosaïque, d'un patchwork. Il sous-tend une unicité de l'infrastructure de telle sorte que le transport des voyageurs comme des marchandises s'effectue avec fluidité.
- ⇒ Les questions qui se posent sont alors les suivantes :
 1. Le réseau global défini par la CE comme « consistant essentiellement à assembler des tronçons importants de réseaux nationaux pour les différents modes et à les relier entre eux aux frontières nationales » répond-il à la définition ci-dessus ?
 2. La politique de la CE a-t-elle été efficace ? La réponse est non; ou plutôt celle-ci a été assez efficace pour le chemin de fer à grande vitesse :
 - Axe ferroviaire à grande vitesse PBKAL (2)
 - Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud Ouest de l'Europe (3)
 - Axe ferroviaire à grande vitesse Est (4)à l'inverse du cas du fret ferroviaire comme par exemple
 - Axe ferroviaire de fret Sines-Algeiras-Madrid-Paris (16)

- Axe ferroviaire Valence-Budapest dans lequel le segment Lyon-Turin est aujourd'hui dilué pour ne pas dire noyé (6)
- ⇒ Qu'il s'agisse de réseau global ou de projets prioritaires, le fait est que le RTE-T distingue de plus en plus nettement le service des voyageurs et le cas du fret. Ceci a tout son sens car les besoins opérationnels sont très différents et par conséquent les standards de l'infrastructure ne pourront plus être les mêmes : dimensionnement grande vitesse d'un côté vs grande capacité et jumboisation pour satisfaire les besoins du fret.
- ⇒ Concrètement, cela conduit inéluctablement vers deux réseaux prioritaires au même écartement mais avec des gabarits, des cantonnements, des charges à l'essieu, des vitesses commerciales différents donc incompatibles entre eux sauf en termes de qualité de service et de fiabilité auxquelles voyageurs et fret ont également droit.
- ⇒ Ce constat revient à mettre en cause les droits souverains des EM qui créent un conflit d'intérêt ou mieux, un désintérêt quasi-total pour un investissement dans une infrastructure où le fret prendrait le pas sur les voyageurs comme cela est le cas dans les Alpes entre la France et l'Italie et les Pyrénées avec la Péninsule Ibérique et la France. Car l'intérêt général de l'UE le cède devant l'intérêt particulier des EM et il apparaît une profonde dichotomie entre la parole – rassurante car bien intentionnée du politique – et l'acte toujours différé, débouchant sur l'immobilisme.
- ⇒ L'illustration éclatante de ce fait se trouve dans le Livre blanc, qui se donne comme objectif (2^{ème} partie) de supprimer les goulets d'étranglements en :
1. « *Achevant les percées alpines, incluant dans sa révision des orientations du RET-T, l'engagement ferme de réaliser une nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin avec le percement d'un tunnel de base de grande longueur en même temps qu'un nouveau tunnel de base du Brenner sur la ligne Munich-Vérone (corridor n°1, Berlin-Messine).* » Ce dernier progresse.
 2. « *Assurant la perméabilité des Pyrénées avec l'inscription d'un grand projet de traversée ferroviaire centrale, à grande capacité dont le tracé est laissé à l'accord des pays intéressés* ». Apparemment celui-ci fait encore et toujours défaut.

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

- ⇒ Constaté que les instruments financiers ne sont pas à la hauteur des besoins mais aussi de l'ambition relève de l'évidence, en particulier au plan des projets fret, revenant à établir un constat de carence sur un triple plan au moins :
- Comment est-il possible de prétendre conduire une politique globale et/ou prioritaire avec une réelle chance de succès lorsque le nerf de la guerre, l'argent, fait défaut. On est en permanence dans la déclaration de principe d'où le financement partiel de tronçons d'un corridor !
 - Comment est-il possible de prétendre conduire une politique globale avec une chance de succès lorsque le pouvoir de décision est entre les mains des EM et que la CE doit se contenter d'agir à la marge, i.e. aux frontières des réseaux et des intérêts nationaux ?
 - Comment prétendre conduire une politique globale avec une chance de succès quand on observe le ballet quasi continu des fonctionnaires « bruxellois » à la DG TR.EN, quelles que soient les directions. Chaque projet change régulièrement de patron et cela est d'autant plus vrai pour le RTE-T sachant qu'il s'agit d'échéances à 10/15 ans si tout va bien.
- ⇒ Reste un autre point peu rassurant, celui des frontières, des barrières, des goulets, des blocages...très présents et très divers :

- Frontières nationales
- Barrières physiques (Alpes, Pyrénées...)
- Barrières infrastructurelles, surtout ferroviaires
- Barrières administratives (douanières, fiscales, sanitaires)
- Barrières opérationnelles
- Barrières réglementaires
- Barrières liées à l'écologie
- Barrières linguistiques

Le Rail qui remonte au 19^{ème} siècle alors que les Nations d'Europe étaient à leur zénith, cumule tous ces obstacles et ces freins et 91/440 qui a déstructuré le système n'a pas aidé (cf. USA).

⇒ Dans le rapport final de 2006 de son dossier : « Trans-European Motorway (TEM) and Trans-European Railway (TER) Master Plan » à l'horizon 2020, l'ONU aborde plusieurs aspects de celui-ci qui concerne tout autant l'Union européenne :

- *Bottlenecks identification (TER)*
Many possible elements : single track, electrification, gauge (narrow, standard, large), tunnels and bridges, gradient, radius of curve, signalling system, maximum capacity per line section, maximum axle load, infrastructure and border crossings, traction systems, etc. (Objective : alleviation of bottlenecks all kinds : infrastructure, non-interoperability, including border effects).
- *As far as border crossing issues for TER are concerned, the list is impressive : lack of adequate technology for handling of arrival / departure trains at border : delayed locomotives, delayed arrival of drivers, lack of coordination between RVs and others; slow implementation of measures, inaccuracy in completing documents; lack of IT connections, etc.*

Finally this "TEM-TER Backbone Network (Master Plan) should be achieved in 2020 and the future infrastructure should ensure full consistency between all network components". L'intention est excellente; reste la question de la finalisation.

⇒ Aucune barrière n'est aujourd'hui infranchissable mais aucune infrastructure réellement européenne ne se fera sans que ces barrières, ces goulets, ces frontières soient toutes effacées et comme le rail doit être le complément privilégié de la route pour desservir un territoire de 4 millions de km² et de 450 millions de citoyens, c'est d'abord les infrastructures terrestres qu'il faut rendre totalement interoperables.

⇒ A ce jour, la politique du RTE-T a failli, car elle s'est marginalement préoccupée du fret; elle n'a pas su s'imposer aux EM, elle n'a pas suffisamment intégré deux composantes nécessaires au bon fonctionnement du système, à savoir :

- L'intégration de l'opérationnel de l'infrastructure
- Une interoperabilité qualitative de l'exploitation.

La cause en est principalement le principe de subsidiarité contre-productif et résistant vs une politique efficace de construction et d'intégration de la Maison Europe. En fait, l'UE n'a pas su reproduire au plan politique ce marché intérieur qu'elle a mis en place avec succès le 01.01.1993. La preuve de cet échec est démontré par la mise en place en 2005 de coordinateurs européens pour faire avancer certains projets, favoriser la concordance des investissements et jouer un rôle de conseil sur le financement des projets. Les axes prioritaires 1, 3, 6, 17, 27 et ERTMS, qui ont fait l'objet de la désignation d'un « Coordinateur de haut niveau » pour quels résultats ?

Priorité Passagers vs Fret ?

Pour les hommes politiques, élus en général, le voyageur prime le fret à de rares exceptions près. La Commission ne doit pas tomber dans ce piège du « tout voyageur », ce qui constituerait une faute grave. En effet, les déplacements quotidiens des personnes, matin et soir du lundi au vendredi, ont d'abord comme raison d'être, une activité économique ; supprimez celle-ci et la disparition corrélative des flux de fret entrainerait un arrêt total des déplacements des voyageurs aussi bien des « banlieusards » (commuters) en trafic local qu'en longue distance (TGV et avion). Prioritariser les voyageurs là où le fret doit circuler doit donc être revisité. Car ce

qui importe d'abord, c'est la fluidité des mouvements du fret et la bonne question : comment faire pour cela ?

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

⇒ La préoccupation centrale déclarée de la Commission est la conception du futur réseau multimodal et sa réalisation en temps voulu, sans remettre en question les droits souverains des EM sur les projets concernant leur territoire.

Remarque : La CE dit « *réalisation en temps voulu, mais sans donner d'échéance* ».

Le réseau global tel qu'il est décrit au niveau des chiffres par la CE (page 5 FR) comprend :

- 95.000 km de liaisons routières
- 106.000 km de liaisons ferroviaires dont 32.000 km de LGV
- 13.000 km de voies de navigation intérieure
- 411 aéroports
- 404 ports maritimes.

⇒ Le Statistical Pocketbook 2007/2008 de la CE permet de mettre ces chiffres en perspective. Sur les 95.000 km de liaisons routières, EU27 compte 66.500 km d'autoroutes...

Les 106.000 km de liaisons ferroviaires représentent ca. 50% du « réseau » ferroviaire européen. Quant aux 32.000 km de LGV annoncées, le Pocketbook en annonce 5.400 km seulement en 2005, plus 1.320 km en construction à fin 2015 (on entend par LGV une infrastructure capable de voir circuler des trains à 250 km/h). Les 13.000 km de liaisons fluviales représentent la totalité des voies navigables allemandes, belges et néerlandaises et 50% du « parc » français (gabarit). Quant aux 411 aéroports, ils correspondent à peu près au chiffre du Pocketbook, intégrant donc des aéroports supportant un trafic journalier moyen de ± 100 passagers (?). Il n'est pas possible de comparer le chiffre de 404 ports maritimes mais l'exemple aérien nous permet de pondérer le poids économique de certains ports et de relativiser sérieusement le chiffre annoncé. Rien à dire sur la projection « à construire » sauf pour les LGV où comme dit plus haut, il faut mettre en perspective « le chiffre » annoncé des LGV à venir vs les 1.300 km en cours. Et cela pour 500 Md EUR.

⇒ Pour nous, il s'agit d'un réseau global « mou », sans consistance et probablement avec peu de choses en commun d'un point à l'autre de la CE, quel que soit le mode.

⇒ On pourrait aussi penser que ce réseau global ou plutôt cette mosaïque (patchwork) nous est surtout décrite pour nous engager à le rejeter et débarrasser la CE de ce fardeau, car tel qu'il est, devant nous, c'est certainement un casse-tête. Le problème c'est que l'Europe a besoin, disons d'une infrastructure de second niveau, voire de troisième niveau.

⇒ L'intérêt de ce document, c'est qu'il fait prendre conscience qu'une hiérarchie est nécessaire, mais pour répondre constructivement à la question dans le cadre d'un vrai projet de RTE-T, il faut disposer des vraies clés, par exemple : Pourquoi 32.000 km de LGV figurent-elles dans ce réseau global vs 5.400 existants et 1.300 en construction ? La différence entre ces chiffres jette un doute, comme pour les ports et aéroports de ce réseau global.

⇒ Il m'est donc impossible de voter en faveur ou en défaveur du réseau global avant que des données plus concrètes soient mises sur la table, surtout si on est tenté de penser (parce qu'on y est conduit ?) qu'un tel réseau est ingérable de façon centralisée.

- ⇒ Sauf à définir mode par mode des standards, de type STI mais moins ambitieux, qui devraient être respectés « bona fide » par les EM car il faut reconnaître que la CE – à moins de déléguer localement – ne pourrait vérifier sur place la conformité.
- ⇒ Une autre « solution » consisterait à octroyer aux EM respectant ces « STI » de deuxième et troisième niveaux des « primes » pendant une certaine période plus ou moins longue, plus longue pour le 2^{ème} niveau que le 3^{ème}.

Q3 – Une approche par réseaux prioritaires de ce type serait-elle préférable à la méthode actuelle des projets prioritaires ? Si non, pourquoi et quels sont les points forts de cette dernière ? Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle et comment faudrait-il la mettre en place ?

- ⇒ A ce stade de la consultation, il faut reconnaître que ce dossier est très complexe par la multiplicité des problèmes et des questions qu’il aborde. En particulier il faut, pour le lecteur qui n’a pas l’antériorité du rédacteur, être attentif à ne pas perdre le fil conducteur pour bien comprendre la logique du raisonnement, ce qui n’est pas une mince affaire.
- ⇒ Incorporer un « réseau prioritaire », à la place des « projets prioritaires », englobant des nœuds de transport – souvent des lieux de congestion et d’inefficacité (?) dit la Commission – les ports, aéroports et des lieux de connexion intermodale. Ce nouveau réseau combinant des infrastructures prévues créerait – selon le rédacteur - une valeur ajoutée au nouveau RTE-T.
- ⇒ Ce RTE-T géographiquement délimité devrait assurer une continuité prioritaire entre les projets prioritaires actuels pour les optimiser. Il devrait en outre être avant tout guidé par des objectifs liés au changement climatique, donc être multimodal tant pour le fret que pour les voyageurs et interconnecter les modes « optimodalement » entre ports maritimes, fluviaux et arrière-pays, voies ferrées et aéroports tout en appliquant des systèmes de transport intelligent, etc. Il faudra aussi prendre en compte le changement climatique et l’adaptation du RTE-T à ces contraintes. Il devra être totalement interopérable : système de gestion du trafic ferroviaire, STI, « Ciel unique », ATM, etc et avec une éventuelle introduction des véhicules routiers plus longs et plus lourds !!!
- ⇒ L’UE pourrait ainsi « *rationaliser la désignation des projets d’intérêt commun et déterminer plus objectivement le soutien qu’elle leur apporte, à condition que ces projets soient évalués de façon harmonisée. Cette approche combinerait long (grands projets) et court (projets moyens) termes renforçant l’efficacité et la visibilité de l’action communautaire* »
- ⇒ Question: Cette déclaration d’intention est-elle convaincante ?
Ma réponse est non car :
 1. Le descriptif ci-dessus, plein de bons principes, ne soulève pas plusieurs vraies questions telles que dessin du RTE-T2 et sa mise en œuvre.
 2. Il délivre un « satisfecit » à la Commission pour ce qui a été fait jusqu’à maintenant.
 3. La Commission nous propose de faire du neuf avec du vieux, en fait, bricoler.
 4. La Commission ne s’attaque pas au problème majeur, à savoir qui a la pré-éminence pour cette question du RTE-T sur le territoire des EM : l’EM ou la Commission ? En fait il faut d’abord savoir où placer le curseur entre intérêt commun ou fédéral – et ces mots dérangent – et intérêt national.
 5. L’exemple du TGV montre que chaque EM, même sur des voies nouvelles, souhaite conserver les spécificités de son réseau d’où les locomotives quadri-courants, etc.
 6. Enfin, on ne peut pas raisonnablement être convaincu au moins pour le terrestre (rail et/ou route) que fret et voyageurs ont les mêmes besoins sur un cœur de réseau à haute performance où l’un privilégie la capacité et l’autre la grande vitesse d’où un conflit non pas latent mais réel entre RTE-TF (Fret) et RTE-TV (Voyageurs).

- ⇒ S'il est évident que certaines options du RTE-T, telle que l'interopérabilité totale, etc. seraient un plus par rapport à l'existant, cela ne satisfait pas toutes les conditions. Le problème n'est pas simplement entre le nouveau RTE-T et l'actuel RTE-T. La méthode actuelle des projets prioritaires ne répond pas au dessein parce qu'elle ne dessine pas un réseau organisé et unifié reliant entre eux les centres nerveux d'autant plus que sa construction ne repose pas systématiquement sur la notion de lignes nouvelles. Ceci est surtout vrai pour le rail, en cause quand on parle de non-interoperabilité. Route et mieux autoroutes sont en général interoperables en dépit de différences d'un EM à l'autre (cas du Royaume-Uni où l'on circule à gauche) ; quant au réseau fluvial, on devra prendre en compte que des grands EM tels l'Italie, l'Espagne et le Portugal, le Royaume-Uni ou d'autres en Europe centrale n'ont pas et n'auront jamais de voies navigables, les Alpes et les Pyrénées constituant en plus des barrières infranchissables. Les voies navigables concernent les Pays-Bas, la Belgique, un très long corridor allemand et trois petits corridors en France, ce qui ne fait pas un réseau européen.
- ⇒ Le problème vient du fait que l'UE est constituée par un territoire, ou une somme de territoires totalisant 4 Mio km² reliés par voie de terre d'abord. C'est cela que la Commission doit avoir en permanence en majuscules devant les yeux et comment en faire un ensemble cohérent en termes d'infrastructures. L'élément crucial, c'est que ni la notion de réseaux prioritaires, ni celle de projets prioritaires, ni le réseau global mou tels que présentés ici ou tels qu'ils ont été gérés jusqu'ici ne convainquent parce qu'aucun ne relie efficacement les centres nerveux de l'UE et donc aucun ne fait l'Europe unie.
- ⇒ Or l'Union européenne a besoin d'un véritable outil qui répondra :
- Aux besoins des voyageurs d'une part
 - Aux besoins de déplacement compétitif du fret de l'autre.
- Dans chaque cas, il faut un système performant et fiable et il faut donc se poser les vraies questions et non se faire plaisir en se satisfaisant de réalisations souvent retardées, de tronçons isolés qui conviennent à un EM, sans se préoccuper que la carte de l'UE présente certains territoires qui sont des zones d'ombre saisissantes : (cf. projet DIOMIS de l'UIC à l'horizon 2015), mais aussi dans l'UE, les cas des Alpes, des Pyrénées ou du tunnel sous la Manche en termes de fret : le désert absolu. Qu'a fait la Commission jusqu'à maintenant ou qu'a-t-elle programmé de faire concrètement ?
Nommer en 2005 des coordinateurs, avec quels pouvoirs et pour quels résultats ?
- ⇒ Le GETC a monté deux dossiers lourds en 2008 sur ces goulets d'étranglement, dans le cadre de G3, puis B3, que sont les Alpes et les Pyrénées, posant entre autres la question des vrais pouvoirs des coordinateurs et du pourcentage de contribution de l'UE (50% au lieu de 20%). Un an plus tard pour les Alpes, neuf mois plus tard pour les Pyrénées, rien n'en est ressorti. Quant aux super-coordinateurs (ou chefs de projet), pas de réaction. Et pour le tunnel sous la Manche, cela fait plusieurs années que le transport combiné le contourne...

Q4 – Une telle méthode flexible de désignation des projets d'intérêts commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur des décisions d'investissements individuels des Etats membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et inconvénients présente –t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire ?

Ce chapitre me parait très flou, donc difficile à comprendre avec des idées peu précises.

Exemples :

- Qu'est-ce que l'assise théorique du RTE-T ?
- De quelles mesures en faveur des entreprises parle-t-on ?
- Comment les opérateurs – et lesquels – pourraient-ils être orientés dans l'élaboration de projets d'intérêt commun ?

- La (re)lecture du document RTE-T, axes et projets prioritaires 2005 rubrique « Développements futurs des réseaux » n'apporte aucun éclairage sur ces sujets et ces questions.
- ⇒ D'autre part, la démarche introduite par la phrase : « Cette approche ayant pour but principal...pourrait à plus long terme s'adapter à l'évolution des besoins en infrastructures, en fonction de la croissance et de la demande...D'où une plus grande souplesse du concept de projet d'intérêt communs, ...etc »
Ma question : Comment et pourquoi ?
 A mon avis, cela s'appelle botter en touche, i.e. ne pas savoir ou ne pas vouloir prendre de décision maintenant et transférer cette responsabilité sur les générations suivantes. Je comprends que la méthode « flexible » consiste à ne pas établir de plan mais se laisser porter par les événements extérieurs. Avec comme conséquence, en réagissant aux sollicitations du moment, de ne pas construire de vrai(s) réseau(x) selon les modes. Il est vrai que cet exercice est difficile mais est-ce que cela ne revient pas aussi à dire que la DG TR.EN ne se reconnaît aucun pouvoir réel ou aucune capacité de dessiner l'Europe ?
- ⇒ S'il est démontré que la production se déplace à l'intérieur de l'espace européen depuis deux décades au moins : Angleterre puis Irlande puis Espagne puis Hongrie / Slovaquie/ République Tchèque / Pologne... et demain Russie, il y a une constance sur le long terme dans l'UE (et ailleurs), c'est l'implantation des populations : Londres comme Paris concentreront toujours ca. 10 millions d'habitants sans parler de Berlin, Munich et autres, alors que l'Auvergne ou les Borders-Northumberland seront presque vides et les besoins en infrastructures de transport adaptées semblent évidentes dans les deux cas, pour le fret comme pour les voyageurs.
- ⇒ L'approche flexible permettra ainsi de proche en proche de toujours différer les décisions lourdes visant à doter l'UE d'un réseau organisé d'infrastructures. Cette politique flexible qui n'en n'est pas une, ne présente que des inconvénients et un avantage: ne pas se tromper en ne décidant pas. En réalité, ne pas décider est aussi un inconvénient.

Q5 – Comment prendre en considération de façon optimale les aspects exposés ci-dessus dans la conception générale du développement futur du RET-T ? Quels autres aspects doivent être pris en compte ?

- ⇒ Divergence entre besoins du transport de voyageurs et besoins du transport de marchandises. Elle se situe à deux niveaux : longue distance et parcours locaux (banlieusards ou commuters vs « dernier kilomètre »). Sur la longue distance où se trouvent les corridors à forte activité, le conflit est quasi permanent car voyageurs et fret utilisent les mêmes axes de trafic reliant : Production / Consommation / Emplois.
C'est là que devrait être promu le Réseau dédié de niveau 1 – européen ou fédéral – sur la base de deux composantes « TGV vs TGC ».
 - La Très Grande Vitesse Voyageurs ou Réseau TGV transeuropéen entre mégapoles reliées entre elle en 4 heures maximum vs l'avion. Son unité d'œuvre étant de 1.000 places contre 200 en transport aérien.
 - La Très Grande Capacité fret ou Réseau intermodal transeuropéen TGC reliant entre elles des mégapoles distantes de 500 km au moins, l'unité d'œuvre étant le train à grand gabarit de 1.500 mètres et 3.000 tonnes fonctionnant comme les TGV à jours et heures fixes et effaçant toutes les frontières quel que soit leur type.
- ⇒ Quant aux sites d'échanges, ce sont des gares intermodales, longue distance/local, dans le premier cas et des plates-formes intermodales et logistiques dans le second. Leur vocation première est d'être des lieux d'efficacité où le défi est de passer le plus rapidement possible d'un mode à l'autre. Ce qui n'empêchera pas de développer dans les gares des activités commerciales et d'accueillir sur les plates-formes de fret, des activités logistiques ainsi que de tri et des prestations locales liées au dernier kilomètre.

- ⇒ Ports et aéroports présentent des spécificités différentes dans ce contexte ; les aéroports ont su et ont pu dépasser leur vocation première pour s'intégrer au réseau terrestre, principalement voyageurs car ils sont implantés au cœur du territoire européen. A telle enseigne qu'ils sont maintenant connectés au Réseau TGV de niveau 1. Alors que les ports localisés sur les façades maritimes ne sont que des portes d'entrée et de sortie ; les trafics y transitant sont routés soit vers des sites de production via des magasins de proximité exigés par l'industrie, soit vers des lieux de consommation via des EDC où les conteneurs sont vidés et leur contenu ultérieurement distribué.
- ⇒ Pour les ports du nord de l'Europe ; Allemagne, Belgique, Pays-Bas - et France a un degré moindre - le réseau de voies navigables crée une spécificité avec la particularité que ce mode ne peut fonctionner en toute sécurité que de jour.
- ⇒ **Sur les axes où la densité des trafics – voyageurs et fret – est moindre, le Réseau de niveau 2, satisfaisant à d'autres STI, sera commun aux deux activités qui devront se partager équitablement l'infrastructure par une affectation équilibrée des sillons.**
- ⇒ Quant aux lignes aériennes et maritimes, elles constituent des infrastructures virtuelles sauf bien sûr leurs sites d'échange, aéroports et ports. Les réseaux sont donc souples à l'opposé du maillage terrestre, parfaitement structurant.
- ⇒ Reste le cas de la logistique
En fait, la logistique est un sous-produit du système de transport car ce n'est pas la logistique qui rend le transport efficace mais au contraire, c'est le transport qui rend celle-ci efficace.
- ⇒ Quant aux congestions et autres goulets d'étranglements, ils ne font que constater le sous-dimensionnement des infrastructures et pour éliminer ces blocages, seule la spécialisation des réseaux correctement calibrés sauvera l'Union européenne de l'étouffement, à condition de ne pas différer éternellement la prise de décision. Je rappelle que le Livre blanc de Loyola de PALACIO du 12.09.2001 avait pour titre en anglais : « Time to decide ». Dix ans plus tard, qu'en est-il ?
- ⇒ Cette construction du réseau européen de niveau 1 (Fret) aura un vrai contenu si et seulement si
 - Le principe de subsidiarité est remis en cause car il contrarie l'initiative européenne (fédérale).
 - La Commission a le courage et les moyens de prendre les bonnes décisions dans l'intérêt général, pour faire avancer l'Union.

Q6 - Comment les systèmes de transports intelligents (STI) dans le cadre du RTE-T peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports ? Comment développer...au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières ?

- ⇒ Je ne sais pas quoi et comment répondre aux questions posées ici. Je veux bien admettre que la conjonction de STI, d'EGNOS et de GALILEO auront ensemble un effet positif sur l'efficacité des systèmes de transport européen et que les STI – pour systèmes de transport intelligents sont cruciaux pour atteindre des objectifs stratégiques majeurs de la Communauté.
- ⇒ Mais j'ai beaucoup de doutes, surtout quand les affirmations commencent comme c'est le cas ici par « Il est évident... ». L'expérience me dit que des formules de ce genre sont au contraire utilisées quand cela n'est évident pour personne.
- ⇒ De plus, les STI sont apparemment selon le texte proposé, la solution miracle et universelle ; en effet, ils sont (je cite) :
 - Cruciaux pour atteindre des objectifs stratégiques majeurs (existe-t-il des objectifs stratégiques mineurs ?)

- Cruciaux en matière de sécurité
- Cruciaux en matière d'efficacité des opérations
- Cruciaux en matière de lutte contre la congestion
- Cruciaux en matière de lutte contre le changement climatique

Et je devrais pour bien faire encore détailler dans ce dernier cas tous leurs bienfaits dans :

- L'efficacité énergétique
- La conduite écologique
- Les corridors verts
- Un système de transport intermodal européen plus performant et efficace grâce au fret en ligne (de quoi s'agit-il ?) et aux transports maritimes en ligne (qu'est-ce ?)

Sans parler du transport aérien...

Enfin le cout des STI est relativement faible par rapport à la construction des infrastructures traditionnelles !

Last but not least, la possibilité de combiner et d'optimiser (optimaliser n'est pas français) des investissements du secteur public et privé, des avantages sociaux et le retour sur investissements offerts est considérable.

Tout ces bienfaits, toutes ces merveilles à une condition : que leur déploiement soit coordonné, transsectoriel et commun à toute l'Europe.

- ⇒ Une question : si les STI sont la panacée universelle qu'on nous décrit, alors pourquoi :
 1. Ne pas les avoir développés plus rapidement ?
 2. Se concentrer sur ces « foutus » RTE-T que les EM s'obstinent à ne pas vouloir mettre en œuvre ? Alors que cette solution des STI serait plus économique.
- ⇒ Reste un point qui mérite aussi une clarification. Que sont les « prochaines perspectives financières de la CE » ?
- ⇒ En conclusion, oui vraiment, je ne vois pas quoi répondre face à ces fameux STI tant il est évident que leurs avantages sont considérables eu égard aux prochaines perspectives financières de la CE.

Q7 - Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructure et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun ? dans l'affirmative, comment définir ce concept ?

- ⇒ Non, me semble-t-il car je ne crois pas qu'il faille dire ou envisager que l'infrastructure devra s'adapter aux nouvelles générations de STI (systèmes de transport intelligents). Si effectivement, ces STI devront pour être efficaces, s'appuyer sur l'infrastructure, alors il faudra faire le nécessaire pour que cette coopération fonctionne mais cela ne modifiera pas à mon sens, le besoin en infrastructure(s). Par contre, cela l'enrichira en lui permettant de déployer des fonctionnalités supplémentaires.
- ⇒ Sur le plan terrestre, et plus spécialement pour le fret - plus lourd que les voyageurs – je ne conçois pas que cela puisse remettre en cause le rôle de la roue, tant en transport routier que ferroviaire. Ce qui signifie qu'il faudra toujours construire des auto- et/ou des camionroutes, des routes et des voies ferrées...Cela ne supprimera pas non plus en transport aérien, la nécessité de s'envoler et d'atterrir et en transport maritime et fluvial, celle de transférer dans un port par une manutention, les unités de charge vers un autre mode de transport.
Quant à des innovations organisationnelles, outre des innovations technologiques, elles ne se substitueraient pas, quel que soit le cas de figure à l'exigence d'une infrastructure réelle et non virtuelle telle que route, rail, voie d'eau, site d'échange (port, aéroport, plate-forme...)

- ⇒ Alors élargir le concept d'infrastructure d'intérêt commun, pourquoi pas ? Mais « l'élément dur » de l'infrastructure terrestre demeurera prioritairement, à moins qu'une géniale innovation permette de concevoir et réaliser le déplacement purement virtuel des voyageurs et du fret d'un bout à l'autre de la planète, voire même dans l'espace. Du wishfull thinking à mon sens !

Q8 - Ce genre de réseau central serait-il « faisable » au niveau communautaire ? Quels seraient ses avantages et ses inconvénients ? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir ?

- ⇒ A coup sûr, l'UE a besoin d'un réseau central « RTE-T ». C'est-à-dire un réseau prioritaire qui sera sa colonne vertébrale et dont la vocation de base est de permettre l'acheminement compétitif et efficace des voyageurs et du fret depuis et vers les sites de production, depuis et vers les sites de consommation. Ce qui signifie des infrastructures répondant aux besoins spécifiques de chacune des clientèles concernées : voyageurs d'une part, fret de l'autre, sachant qu'à ce niveau central, les caractéristiques respectives des infrastructures les opposent, plutôt qu'elles ne les rassemblent.
- ⇒ Deuxièmement pour avancer de façon optimisée, tous les goulets d'étranglement qui impactent encore la bonne marche des transports intra-européens de fret devront être éradiqués. De cette façon, le Grand marché tel qu'établi au 01.01.1993 existera effectivement (cf. Q.1 ci-dessus).
- ⇒ A l'opposé, concevoir au départ un réseau trop sophistiqué par l'incorporation d'innovations très avancées – encore mal maîtrisées ou objets de fortes rivalités entre les EM (cf. GALILEO) constitue un premier risque réel. Identiquement un réseau évolutif avec le temps et pouvant être un terrain d'expériences pour la tarification des transports etc. me paraît constituer un second risque, disproportionné, comme si dès le départ, la volonté sous-jacente du législateur était de tuer ce projet avant même sa mise en chantier. Et cela, sans parler des positions antagonistes pouvant être prises par les EM alors que ce concept de RTE-T de niveau 1 (cf. Q.5 ci-dessus), rattaché à l'UE, distinguant stratégiquement et économiquement fret et voyageurs, constitue un passage obligé vers une Europe intégrée.
- ⇒ Méthode(s) pour le concevoir.
La phase initiale consiste à effectuer le recensement des besoins en s'appuyant de façon privilégiée sur les attentes ou besoins, exprimés par les utilisateurs (Entreprises pour le fret, Individus pour les voyageurs).
La phase secondaire consiste à croiser les besoins exprimés avec les axes prioritaires du RTE-T (2005) de façon à prioritariser les axes / corridors / lignes devant, selon les modes, figurer au RTE-T de niveau 1 de sorte que soit dessinée une armature structurée assurant le maillage primaire du réseau et permettant de faire communiquer entre eux les centres nerveux économiquement et socialement du territoire, sites d'échange inclus.
- ⇒ Avantage de ce RTE-T de niveau 1, interopérable dans toutes ses composantes (cf. Q.1 ci-dessus) : il deviendrait de droit le réseau de l'Union européenne, fédérée.
- ⇒ Inconvénient : il existe de fortes chances que les EM traînent les pieds ou plus encore s'opposent à ce concept qui remettra en cause leur « intégrité » territoriale...Il faudra passer outre.

Q9 - Comment déterminera les besoins financiers à court, moyen et long termes du RET-T dans son ensemble ? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T ?

- ⇒ Ce problème est complexe « per se » et il l'est d'autant plus pour un « expert » n'ayant pas les solides compétences financières nécessaires, ce qui est mon cas.
De plus, la détermination des besoins financiers du RTE-T est aussi fonction du contenu du RET-T lui-même. Sans omettre le besoin d'un parfait consensus sur la (les) partie(s) en charge de l'investissement.
- ⇒ Il faut donc commencer par dessiner ce RTE-T en se mettant d'accord sur sa segmentation ou ses niveaux, au choix. Comme dit plus haut, cette segmentation pourrait être la suivante :
 - RTE-T de niveau 1 ou RTE-T(1) dont la responsabilité échoirait directement et exclusivement à l'UE.
 - RTE-T de niveau 2 ou RTE-T(2) sous la responsabilité des EM
 - (Voire RTE-T de niveau 3, dépendant des Régions, Länder, provinces, etc. à l'intérieur des EM.
- ⇒ Le RTE-T(1) constituant une armature stratégique « Infrastructure de l'UE » ferait l'objet d'un « Plan directeur européen d'infrastructures » intégrant des objectifs à 10 et 20 ans. Découpé en tranches ou phases, celles-ci permettraient d'établir des ponts entre des programmes de long, moyen et court termes depuis l'étude de faisabilité jusqu'à la réalisation finale. Quant à l'animation du « Plan directeur... » elle serait confiée à un entrepreneur de très haute volée – et pas à un politique - entouré d'une équipe – la structure de pilotage – robuste, efficace, aux compétences reconnues.
Cet ensemble répondrait à la présidence de la Commission assisté du Directeur Général de la DG TR.EN, ainsi qu'aux entités finançant le(s) programme(s).
- ⇒ Quant au financement du RTE-T(1) lui-même, il devrait être de la responsabilité de la CE et monté par celle-ci puisque dessiné par elle. Ce financement pourrait émaner simultanément des sources publiques et privées. Dans le second cas, les partenaires privés se verraient obtenir des concessions d'exploitation permettant au financeur de récupérer son investissement complété d'un « retour » attractif. Les sommes publiques seraient celles indiquées au document outre la Banque Mondiale (?) et le recours à l'emprunt...

Q10 - Comment aider les EM à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité ? faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures ? Si oui, comment ?

- ⇒ Première remarque.
Le distinguo entre RTE-T(1), dépendant de l'UE entre le RTE-T(2) dépendant des EM déplace la responsabilité du financement et de la réalisation du réseau stratégique d'infrastructures sur l'UE et allège significativement celle des EM. Comment aider les EM ? Au niveau du financement, se limiter aux études de faisabilité par l'UE, laquelle se concentrerait sur le RTE-T(1), prioritaire. Par contre, serait encouragée davantage la participation du secteur privé. En consentant à ces entreprises des concessions d'exploitation de longue durée leur permettant de récupérer investissement et retour dans des conditions satisfaisantes de façon à les encourager à répéter de telles opérations, voire même de prévoir des incitations fiscales.
- ⇒ Deuxième remarque.
« Jusqu'ici, la réalisation du RET-T a été marquée par d'énormes suppléments de coûts... ». Cette phrase est extraite du texte même et suivie d'une énumération des multiples raisons avancées. Il serait certainement utile et plus, de réaliser une série d'analyses fines, en profondeur, de ces dépassements ; outre le fait qu'ils peuvent avoir un caractère trop systématique ou qu'ils correspondent à une technique consistant à minorer – en connaissance de cause – les budgets au départ pour mieux les faire accepter, il faut aussi s'interroger sur la façon dont certains marchés publics peuvent être passés.

- ⇒ Autrement dit, pourquoi ne pas réfléchir à la mise en place d'une structure de contrôle permanente au niveau européen (Cour des Comptes) qui déléguerait sur ces travaux d'infrastructures, projet par projet, une équipe attachée au dossier, de bout en bout. Mission : effectuer un audit permanent en temps réel des procédures, opérations, modifications, etc. non pas dans l'idée de bloquer le déroulement des travaux mais pour s'assurer que le cheminement adopté est bien le chemin critique opérationnellement et financièrement, au bout du compte pour bien œuvrer à ce que les dépassements budgétaires, quelles qu'en soient les causes, soient réduits à leur strict minimum.

Q11 - Quels sont les points forts et les points faibles des investissements financiers communautaires existants ? De nouveaux investissements...dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T ?

- ⇒ Rationaliser l'octroi des subventions. Effectivement, il est impératif que les aides aux EM en matière d'infrastructures soient directement liées à la valeur ajoutée européenne du projet considéré – ceci valant pour les projets du RTE-T (2).
- ⇒ Quant aux infrastructures relevant du RTE-T(1), elles doivent à la fois mailler le territoire, c'est-à-dire le servir en le structurant de sorte que les échanges commerciaux autant que les déplacements de personnes s'en trouvent grandement et durablement facilités. L'objectif étant de construire l'UE en assurant sa continuité territoriale. Cette prérogative n'a pas vraiment de prix sous réserve de satisfaire aux besoins ci-dessus. Aujourd'hui, ceux-ci sont très loin de l'être par manque de cohérence, de cohésion, de suivi, de pouvoirs et peut-être de moyens, voire d'une volonté fédératrice, le Réseau évoluant par bribes ou tronçons discontinus....
- ⇒ Une politique commune des transports dit le titre du Livre Vert. Celle-ci ne peut réussir qu'au travers d'une approche centripète du RTE-T alors qu'elle est centrifuge actuellement.
- ⇒ Mon texte ne répond peut-être pas exactement aux questions posées mais celles-ci n'auront de sens et ne pourront être répondues qu'une fois le RTE-T(1) dessiné par delà les réticences, les résistances, les pressions...des EM d'abord attentifs à leurs propres intérêts au détriment de l'intérêt général dans lequel ils devront se fondre. Le GETC a participé en 2007/2008 au Bottlenecks Exercice de G3/B3 en se focalisant sur deux énormes goulets « Infrastructures » créés par des barrières naturelles incontournables, les Alpes et les Pyrénées intitulés :
- INADEQUACY OF THE EXISTING INFRASTRUCTURE IN THE ALPINE REGIONS : AN XXL BOTTLENECK.
 - CONNECTING THE IBERIAN PENINSULA TO MAINLAND EUROPE = ANOTHER XXL - EVEN LARGER - BOTTLENECK !
- Rien n'en est ressorti au niveau de la DG TR.EN ; ce qui m'a donné l'impression de ne pas savoir comment solutionner ces problèmes. Et pourtant, il s'agit bien de deux vrais et cruciaux sujets du RTE-T(1) pour l'UE, étonnamment muette sur ces travaux.
- ⇒ Je répète mon point de vue sur les questions posées ici : passer au banc les instruments financiers existants n'aura de sens qu'une fois le RTE-T(1) calibré car nous pourrions au moins savoir alors quelle sera l'enveloppe de plan directeur correspondant.

Q12 - Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés ? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés ?

- ⇒ « Les coordonateurs, établis en 2005, sont chargés de tronçons frontaliers, de groupes de projets situés sur le même axe prioritaire ou d'un axe entier. Ils agissent au nom de la CE dans le but de surmonter les difficultés des phases de planification et de construction ». « Sont dotés de coordonateurs, les axes 1 (Karel VAN MIERT), 3 (Etienne DAVIGON) , 6 (Loyola DE PALACIO puis Laurens JAN BRINKHORST), 17 (Peter BALAZS), 27 (Paul TELICKA). Seul 16 est complètement

oublié !! K. VAN MIERT est en outre en charge du « EU High Level Group Projects / TEN Corridors »
Le texte ci-dessus est extrait de la brochure « RTE-T, axes et projets prioritaires 2005 » de la DG TR.EN publiée sous la mandature de Jacques BARROT, Commissaire européen aux transports.

⇒ Définition du Coordonnateur (Dictionnaire Larousse) : personne qui lie, agence des éléments séparés pour obtenir un ensemble cohérent ou pour atteindre un but déterminé.
Dans les deux contributions du GETC au Bottlenecks Exercise « Infrastructures » déposées sur la table de la DG TR.EN à Bruxelles (cf. Q.11 ci-dessus) la question suivante est posée en toutes lettres.

« What is the effective power of Coordinators ? »

Et ceci, non que la qualité des personnalités concernées soit en cause, mais parce que le contenu de la mission de coordinateur paraît aléatoire et théorique.

⇒ En fait, les projets transfrontaliers d'infrastructures qui posent problème concernant d'abord le rail, le seul mode qui a (trop longtemps) résisté à l'europanisation sous tous ses aspects.

⇒ D'autre part, les tronçons transfrontaliers sur lesquels la CE revendique un droit de regard ne constituent qu'un infime segment d'un axe (corridor) concernant au moins deux acteurs. Ce qui revient à poser la question du « poids » d'un coordinateur vs deux Etats plus ou moins – et plutôt moins que plus – concernés par le projet surtout s'il est à dominante fret. Concrètement, on peut aussi se demander si ce « poids » n'est pas directement lié à la subvention allouée par l'UE à un projet donné et rien de plus.

Et peut-être que la question que se pose la CE d'augmenter sa contribution maximale de 20 à 50% pour les tronçons transfrontaliers – ce que le GETC propose dans son dossier « **Connecting the Iberian Peninsula to Mainland Europe, another XXL – even larger – Bottleneck !** » n'est qu'une façon déguisée de donner plus de pouvoir à ses coordinateurs ? Ce questionnement est réaliste même s'il paraît un peu cynique.

⇒ Dans nos dossiers « Alpes 2008 » et « Pyrénées 2009 », le GETC déplore l'absence de résultats de la CE vs les EM et propose de nommer à la tête de chacun de ces corridors, de vrais patrons, à l'image de ce que font les entreprises privées lorsqu'elles mettent en œuvre des projets stratégiques. Et je rappelle, même si cela peut-être interprété comme une provocation que :

Pour le dossier Alpes, le Directeur de projet proposé par le GETC était Matthias RUETE, le Directeur Général de la DG TR.EN

Pour le dossier Pyrénées, le Directeur de projet serait une personnalité de très haut niveau, ayant déjà fait ses preuves, les modèles étant Jean MONNET ou Louis ARMAND, deux « géants » de l'Europe des Six.

⇒ Le raisonnement, en mettant en avant ces hautes compétences, vise à doter RTE-T(1) d'un vrai grand patron exécutif, comparable pour cette mission à ce qui a été fait avec la Banque Centrale Européenne lors de la mise en place de l'Euro, à la différence près que pour le RTE-T(1) tous les Etats-Membres de l'UE sans aucune exception seraient concernés et dépendants de ce DG exécutif qui répondrait soit au Commissaire en charge des transports soit au président de la Commission.

⇒ En fait, il faut repartir du RTE-T(1) et de son contenu pour définir un « modus operandi »
L'ambition est de construire un maillage européen satisfaisant à plusieurs critères convergents :

- Ce réseau d'infrastructures transeuropéen doit être totalement et spécifiquement interopérable
- Il doit être distinct
 - De type TGV, dédié aux voyageurs
 - De type TGC, dédié au fret
- Les sites d'échanges (gares et aéroports voyageurs, ports, ports intérieurs, plates-formes logistiques terrestres) doivent être intermodales.

Les « infrastructures dures » étant de trois natures dont deux, routières et fluviales ne présentent pas de gros problèmes de compatibilité entre EM. Seul le rail pose encore une vraie difficulté.

C'est donc là qu'il faut « mettre le paquet » en traitant le RTE-T(1) comme un méga-projet avec une structure de très haut niveau dans le cadre d'un plan d'actions segmentant celui-ci dans l'espace et dans le temps.

- ⇒ Le grand défi de ce vrai projet européen, c'est qu'il n'est plus temps de « faire joujou » avec des petits paquets politiquement corrects, satisfaisant soit les ego des élus concernés, soit les seuls intérêts de certains EM mais bien d'équiper l'UE d'un outil moderne, efficace, correctement calibré à la dimension des 21^{ème} et 22^{ème} siècles, permettant à l'économie et aux transports européens d'être compétitifs contre la concurrence internationale.
- ⇒ S'agissant du RTE-T(1)F – dédié au fret – s'en dégagent deux projets ultra-prioritaires, à savoir les traversées de part en part des Pyrénées et des Alpes qui ont été jusqu'à ce jour négligées – hors les NLFA suisses – parce que fret d'abord. Auxquels il faut ajouter le cas du tunnel sous la Manche « fret », malheureusement raté en ce qui concerne cette activité.
- ⇒ En conclusion quelle(s) que soi(en)t la/les boîte(s) à outils utilisée(s), il faut refonder totalement le système et substituer à la mission de coordonnateurs, celle d'une structure dépendant de la direction de la CE effaçant toute référence au principe de subsidiarité pour tout ce qui concerne le RTE-T(1) qui devra être un ensemble parfaitement cohérent et harmonieux et sans aucune barrière (cf. Q.1 ci-dessus).

« Time to decide » disait le Livre blanc de Loyola DE PALACIO du 12.09.2001. Le nouveau motto du prochain Commissaire aux transports devra être, sans états d'âme, « Time to implement » ou « Time to achieve »

Q13 - Parmi ces options, laquelle est la meilleure et pourquoi ?

- ⇒ L'Europe mérite un véritable RET-T qui satisfasse les besoins du fret et des voyageurs, besoins qui ne se recouvrent pas. Ce réseau doit se composer de deux, voire trois niveaux :
 - RTE-T(1) « Transeuropéen ». De la compétence de la CE ; il émerge seul à son budget, sites d'échanges du niveau inclus.
 - RTE-T(2) « National ». De la compétence des EM sur leur territoire respectif.
 - Eventuellement RET-T(3) « régional ». De la compétence des régions à l'intérieur d'un EM.
- ⇒ Le RTE-T(1) distingue :
 - RTE-T(1)V pour voyageurs. Composé de routes / autoroutes et du réseau TGV (rail).
 - RTE-T(1)F pour fret. Composé de routes / autoroutes, voies fluviales et du réseau TGC (rail).
 - En aérien/maritime, le réseau est virtuel
 - Sites d'échanges : ils sont intermodaux et communiquent
 - Horizontalement, entre deux modes d'un même niveau
 - Verticalement, entre réseaux (1) et (2) vv.Les sites d'échange de niveau (1) sont intégrés au RTE-T(1) et sont donc du ressort de l'UE.

La raison d'être de ces infrastructures constituées en réseau européen est d'assurer en continu la fluidité des échanges. Le trafic routier des PL longue distance représente approximativement un million d'unités/jour sur les routes européennes : ils constituent des flux importants, répétitifs, agressifs vis-à-vis des véhicules particuliers, de l'environnement, de l'infrastructure, d'où la double nécessité à la fois d'isoler les flux fret / voyageurs et de promouvoir le report

modal. Hors les cas de régions innervées par la voie fluviale, le seul recours possible est le ferroviaire ce qui nous ramène au Transport Combiné Rail-Route.

- ⇒ Ce qui importe ici, ce n'est ni la co-modalité, la multimodalité, l'optimodalité, la transmodalité, le ferroutage ou l'intermodalité. Car on a jamais vu une entreprise passer du transport routier ou du transport maritime à l'intermodalité ! Par contre, elle peut passer du transport routier au transport intermodal et mieux encore au transport combiné rail-route. Et pourquoi ? Tout simplement parce que

LE TRANSPORT COMBINE (RAIL-ROUTE) EST COMMUNE.

et pas co-modal, multimodal, etc. Ce qui compte pour l'entreprise, sa logistique, sa production et la bonne réalisation de ses échanges, c'est seulement cela : faire que :

LE TRANSPORT COMBINE SOIT COMMUNE.

C'est pour cette raison entre autres qu'il faut vaincre ce défi d'établir un réseau transeuropéen d'infrastructures fret totalement intégrées et interopérables là où distance, massification et corridor se conjuguent.